

Спочатку було колесо...

Оскільки з глибини віків до наших часів у людини збереглася невгамовна пристрасть до мандрів, на всіх етапах своєї історії людство невтомно винаходило і вдосконалювало способи пересування, тобто транспортні засоби: на воді, у повітрі та на суходолі. Зважаючи на це, одним із найгеніальніших винаходів людства є колесо і уся подальша багатовікова історія його вдосконалення. Власне колесо поступово почало розв'язувати таку складну проблему, як переміщення людей та вантажів суходолом.

Дорога через перевал

Актуальною для людства залишалася ще одна проблема – дороги, які зазвичай були в дуже поганому стані. А найважчою, звичайно, була дорога в горах. Ось докладний опис дороги через Альпи, зроблений очевидцем у XVIII ст.: "Бездоріжжям через небезпечні і глибокі яри рухалися вози, карети і поштові диліжанси із подорожніми, долаючи за годину заледве 3 кілометри. Ці труднощі не були обумовлені перевезенням великої кількості товарів, оскільки вози не були надто важкими чи надто великими. Там, де дорога вимощена шутром, рухатися було зручно, та в багатьох місцях шлях був дуже нерівний або взагалі перетворювався на суцільне болото. Тому вози із вантажами просувалися дуже повільно



нічної освіти. І справді, поява першої на європейському континенті залізниці пов'язана з науковою і просвітницькою діяльністю видатного вченого того часу – Франца Антона Герстнера. Його проекти мали підтримку у приватного капіталу і втілювалися в життя. Перша залізниця на кінній тязі довжиною 129 км для перевезення людей і вантажів була збудована у 1825-1832 роках між містами Лінц і Будейовіце. Із запровадженням руху на кінній залізничній гілці Лінц–Будейовіце утворилося комбіноване транспортне сполучення, адже на берегах рік Ельби, Влтави та Дунаю, які з'єднала залізниця, розташовувалися великі міста – центри європейської торгівлі – Гамбург, Магдебург, Дрезден, Прага, Чеське Будейовіце, Лінц, Відень, Будапешт, Белград та Ізмаїл. Цей перший водно-залізничний шлях вплинув не лише на розвиток місцевої, а й міжнародної торгівлі, оскільки фактично з'єднав Північне море з Чорним. Основним вантажем на цій залізниці була сіль, яку перевозили з альпійських земель.

“Водні ешелони”

Із 1814 р. Австрійська монархія володіла майже усім Адриатичним узбережжям Середземного моря і активно торгувала з Близьким та Далеким Сходом, Америкою та Азією. Однак для Австрії, як Придунайської держави, річковий транспорт мав більше значення, ніж морський, тому для розвитку австрійської економіки дуже важливим мало стати відкриття на Дунаї пароплавного товариства, заснованого в 1829 р. двома англійськими підприємцями Ендресом і Прічардом. Наприкінці XVIII ст. саме в Англії почали створюватися товариства, які мали на меті поліпшення водних шляхів і розширення сфер їхнього використання. Добрий зачин швидко підхопили, і вже у 90-х роках XVIII ст. в Англії панувала справжня “канальна лихоманка”. Будівельна активність тривала до 1820 р., на той час в Англії експлуатувалися 103 канали загальною довжиною 4300 км. Щоб сповна досягнути перевагу каналу перед

Паротяг Стефенсона

Транспортна проблема стала основною причиною активного зацікавлення посадових осіб Австрійської монархії будівництвом залізниць, інтерес цей був чи не найвищим в Європі. Прогресивні погляди були спрямовані на Великобританію, де залізнична ера набувала масштабного розмаху. Англієць Джессон ще у 1789 р. сконструював грибоподібну форму рейки, яка виявилася оптимальною при навантаженнях. Ще раніше, у 1769 р., Джеймс Ватт створив парову машину. Залишилося поєднати ці два елементи, що й відбулося на початку XIX ст. Вже у 1804 р. парова машина, сконструйована Річардом Тревітіком, перевезла одночасно 10 тонн заліза і 60 пасажирів зі швидкістю 5 км/год. Поряд із цим винаходом були й інші спроби. Перший паротяг, який мав практичне застосування, сконструював Джордж Стефенсон. Саме йому вдалося досягти того, чого прагнули його попередники й сучасники. Збудований Стефенсоном “Lokomotion” 27 вересня 1825 р. відкрив рух на першій залізничній гілці на паровій тязі між Стоктоном і Дарлінгтоном.

Ось докладний опис, як в Англії відбувалося відкриття руху на цій залізниці: “Афіші повідомили справжню сенсацію. Ця незвична подія дуже зацікавила різні верстви населення. Частина публіки раділа, виявляючи непри-

Залізниця почалася з колії і... коней

і часто грузили в болоті по самі осі. Коні напружувалися з останніх сил, витягаючи вози на сухі місця...”

Саме тому в одній із наймогутніших на той час у Європі Австро-Угорській імперії, якою правила монарша династія Габсбургів, велику увагу надавали вдосконаленню ґрунтових шляхів. На відміну від своїх північних і західних сусідів, Австрія не володіла зручним водним шляхом. Найбільша судноплавна ріка Дунай, що тече із заходу на схід, не забезпечувала потреби великої території монархії у транспортуванні вантажів. А порти на Адриатичному морі знаходилися на півдні, на значній відстані від промислово розвинених районів та центру монархії. Дістатися до них можна було або в обхід Альп, або через гірські перевали. Щоб полегшити складну комунікацію з Адриатичним узбережжям, за часів Карла VI (1711-1740 рр. правління) були прокладені гірські дороги через Земмерінг і Клангурт, а також від Карлштадта (дуже складний перевал в Альпах) до Порто. Найбільша активність у цій справі спостерігалася за часів правління Марії Терезії (1740-1780) і особливо – її сина Йозефа II (1780-1790). Саме він наказав побудувати великий торговий шлях із Відня через Моравію і Сілезію (Шльонск) – до Львова, а зі Львова – через Буковину до Молдови.

У 80-х роках XVIII ст. активно будувалася Віденський тракт – найважливіший шлях в Галичину. Цей 54-мильовий гостинець пролягав від Б'яли через Бохню, Тарнув, Жешув, Перемишль до Львова. Розбудовуючи добротні шляхи, австрійський уряд прагнув забезпечити військово-політичні та народно-господарські потреби держави.

Саме тому серед першочергових кроків, які передбачалося здійснити на новоприєднаних територіях Галичини і Буковини, були заходи з побудови комунікацій. Без цього неможливо було ані чітко адмініструвати ці території, ні планувати їхній економічний розвиток, ні навіть надійно обороняти ці землі. Перші та найбільш успішні кроки були здійснені у сфері побудови державних, так званих “скарбових”, трактів, мережа яких в основному була створена до кінця 20-х років XIX століття...

Але зростаючі потреби промисловості вже не могли задовольнити потужності наявного ґужового транспорту. Тому виникла невідкладна потреба запровадити більш ефективний механічний транспорт – залізницю.

Перша кінна

Сучасні австрійські історики вважають, що ідея побудови залізниці мала сприятливий ґрунт у Габсбурзькій монархії не в останню чергу завдяки високому в державі рівню тех-

на цій залізничній гілці запровадили також пасажирські перевезення в напрямку з півночі на південь.

Спорудження залізничного шляху від Лінца до Будейовіц коштувало 3 мільйони 500 тисяч флоринів. Ширина колії стано-

ґрунтовою дорогою чи навіть поліпшеним шляхом, можна навести такий приклад: одна кінна пара могла тягнути судно з вантажем загальною вагою до 20 тонн – на той час досягнення, немислиме для найкращих сухопутних шляхів! Були введені навіть швид-



вила 1120 мм, тоді як в Англії на залізниці з паровою тягою вже вкладали колію шириною 1435 мм. На всій трасі збудували 214 дерев'яних мостів, крім того, були і кам'яні мости з аркоподібними склепіннями завдовжки від 8 до 22 метрів. На всій лінії спорудили 8 залізничних станцій, які призначалися для навантаження, розвантаження, транзиту та роз'їзду транспорту в протилежні напрямки. Рух між станціями був організований таким способом, що між ними їхали дві або більше підвод. Суттєва перевага залізничної колії полягала в тому, що ґрунтовою дорогою коні тягли тільки одну підводу вагою до 500 кг, тоді як по колії – три завантажені підводи загальною вагою до 3300 кг. У 1827 році в русі було задіяно 800 коней та 326 підвод різного типу. Збільшення кількості підвод та зростання інтенсивності руху спонукало до запровадження умовних сигналів для учасників руху, особливо на станціях. Оскільки рух по рейках сприяв зростанню швидкості, це часто призводило до аварій. Тому виникла необхідність встановлення регулювальних сигналів, що дозволяли або забороняли в'їзд на станцію. Перед організаторами руху виникло питання: як налагодити безпечний рух одночасно у двох напрямках.

кісні човни для пасажирських перевезень, які розвивали швидкість до 16 км/год. Досвід, набутий у процесі спорудження шляхів, тунелів, мостів та інших транспортних споруд, пізніше з успіхом використовувався не тільки на водних шляхах, але й на залізничному будівництві.

У 1830 р. був запроваджений перший пароплавний рейс між Віднем та Будапештом. а через 10 років це товариство вже володіло 17-ма річковими пароплавами.

Звичайно, для реалізації сміливих планів потрібні були більш-менш придатні річки. Із цим Австрії не пощастило. Переважно гірська і горбиста місцевість зумовила й відповідний характер тамтешніх річок. Незважаючи на фантастичні плани із будівництва каналів у Габсбурзькій монархії, які розроблялися впродовж останньої чверті XVIII – на початку XIX ст., у 1797-1803 рр. був побудований тільки один канал Відень–Нойштадт. Він мав другорядне значення і використовувався для постачання товарів та вантажів, а з побудовою залізниць остаточно втратив економічну важливість. Тож саме на розвиток залізничного сполучення покладалися основні сподівання у вирішенні транспортних проблем держави.

ховане емоційне захоплення та задоволення від побаченого. Інші дивилися із недовірою, навіть вороже, вбачаючи у новому транспорті серйозного конкурента і сподіваючись, що паротяг вибухне, ледь розпочавши рух”.

За описом місцевого репортера, перший поїзд складався із 34 відкритих вантажних візків. Шість із них були завантажені вугіллям та борошном, на решті були лавки для публіки. Дирекція розташувалася у своєрідному вагоні-салоні. Довгий поїзд причепили до паротяга номер один. Локомотивом керував сам конструктор – Джордж Стефенсон. У поїзд сів оркестр та охочі прокататися. Під звуки музики і веселі вигуки пасажирів поїзд успішно прибув до Стоктона. Швидкість руху коливалася в межах від 6,5 до 10 км/год, тому не дивно, що перед поїздом, не особливо поспішаючи, їхав вершник із прапором і просив зацікавлену публіку зійти з колії. На окремих дільницях Стефенсон додавав пари, і паровоз досягав неймовірної на той час швидкості – до 24 км/год.

Тріумф технічного прогресу

Цей успіх, щоправда, ще не означав, що парові локомотиви остаточно перемогли. На більшості колій, які в той час будувалися в Англії, для перевезення пасажирів і вантажів надалі використовувалися коні. Тож коли постало питання про залізничне сполучення між Ліверпулем і Манчестером, прибічникам застосування парових локомотивів довелося вжити різних заходів, у т.ч. вдатися й до підкупу, щоб затвердити в парламенті проект будівництва залізниці саме на паровій тязі... 15 вересня 1830 р. завершилося будівництво залізничного сполучення між цими містами. Ця подія ознаменувала остаточну перемогу нового виду транспорту і стала сигналом до суперництва за першість у залізничному будівництві, в яке включилися всі розвинені країни того часу.

В Австрії перший проект залізниці на паровій тязі був виготовлений у 1830 році. Коли в Англії уже ввели в дію залізницю між Ліверпулем і Манчестером, банк Ротшильда – видатного австрійського фінансиста того часу – відрядив із Відня двох делегатів до Великобританії, які отримали завдання вивчити на місці спосіб будівництва залізниці та запровадження руху з технічного та комерційного погляду.

Делегати у своєму звіті дійшли висновку, що будівництво залізниці позитивно вплинуло б на розвиток господарських відносин в Австрійській державі.

Роман ЗАГОРОДНИЙ, історик, журналіст
(Продовження – у наступних номерах газети)