

Залізниця в тому вигляді, в якому вона сформувалася наприкінці XIX ст., не є винаходом однієї людини. Це – результат тривалих досліджень і випробувань, втілення в практику винаходів та технічних рішень сотень, а, можливо, навіть тисяч інженерів і робітників. Джордж Стефенсон на схилі літ зауважив, що локомотив є винаходом цілого покоління інженерів.

Набуті знання про залізницю розширювалися двома різними, але взаємно доповненими напрямками: з одного боку вивчали новий вид залізничного шляху – колю, яку спочатку прокладали на малих відстанях, і лише потім розбудовували цілу мережу, а з іншого – вдосконалювали двигун. Із цих двох напрямків власне й сформувався новий вид транспорту – залізниця.

## Приклад Німеччини

Заслужовує уваги приклад розвитку залізничного будівництва у Німеччині. На початку 30-х років XIX ст. у цій країні відбулася промислова революція, держава вийшла в число економічно розвинутих країн Європи. Економічний поступ став можливим завдяки появі вільної робочої сили з числа розорених ремісників і селян. Надзвичайно важливу роль у промисловому перевороті відіграв технічний прогрес та розвиток транспорту. У 1822 р. на Рейні з'явилися перші пароплави. 7 грудня 1835 року було відкрито першу залізницю на німецьких землях сполученням Нюрнберг–Фюрст. За свідченнями очевидців, натоп був у захопленні від побаченого, а цікавих зібралось так багато, що зчинилася тиснява. О 9-й годині ранку перший поїзд із двома сотнями пасажирів вирушив у рейс і через 9 хвилин прибув на станцію Фюрст. Поїздка була такою швидкою, що селянин, який був серед перших пасажирів, вигукнув: “Я навіть не встиг викурити люльку, а вже треба висідати”. Слідом за першою залізницею були споруджені наступні лінії, зокрема Берлін–Потсдам та інші. Із початку 40-х років розгорнулося будівництво багатокілометрових залізничних шляхів по всій Німеччині. У 1848 році протяжність усіх залізниць Німеччини удвічі перевищувала французьку і сягала понад 5 тис. км, із яких 2,5 тис. км припадало на Прусію.

Будівництво залізниць не тільки стимулювало торгівлю, але й вимагало великої кількості вугілля та металу, що у свою чергу прискорювало розвиток великої промисловості. Особливо швидко розвивалася Рейнська область із її великими покладами вугілля і залізної руди в долинах Руру і Саару. Так з'явилися крупні центри гірничої і металургійної промисловості – Бохум та Ессен.

У цей період збільшилася кількість парових машин: у Прусії у 1830 році їх було 246, а в 1849 – уже 1264 одиниці. Поступово зароджувалася машинобудівна галузь із центром у Берліні, тут вироблялися парові машини різного призначення. Берлінський машинобудівний завод Борзиг, на якому в 1841 р. побудовано перший локомотив, перетворився на головного виробника паровозів у Німеччині.

## З Галичини до Адріатичного моря

На початку XIX ст. виникає задум побудувати залізницю з локомотивною тягою в Австрії, насамперед – на Придунайських землях. Вона повинна була пролягти від столиці монархії Відня до Адріатичного моря. А з іншої сторони – через Чехію аж у Галичину.



# НАРОДЖЕННЯ СВІТУ СТАЛЕВИХ КОЛІС

Уряд визнав важливість і корисність нового рейкового шляху. Тож поставило невідкладне завдання запровадити в Австрії залізничне сполучення. Розглядалися окремі проекти і наполегливо шукали шляхи їх реалізації.

Будівництво залізниць в Австрійській державі тісно пов'язане з двома науковцями – Греснером (про якого вже йшла мова у попередній публікації) та Ріплем. Останній був професором мінералогії в політехнічному інституті Відня. Саме він був одним із двох делегатів, які на завдання та кошти банку Ротшильда побували у Великобританії з метою вивчення досвіду будівництва залізниць та доцільності запровадження руху з технічного та комерційного погляду.

Варто зазначити, що саме завдяки старанням Ріпля в Австрії почали активно будувати металургійні заво-

дмовлялася від участі в будівництві залізничних шляхів із локомотивною тягою і не підтримувала їхнє будівництво. Позицію, яку займав у цьому питанні уряд, можна проілюструвати наступним епізодом: на прохання барона Ротшильда надати йому концесію на будівництво залізниці імператор Фердинанд відповів: “З якою метою ви хочете будувати залізницю? Для чого? Кожен день я бачу диліжанс, який прибуває з Карагана, і він ніколи не буває заповненим...” Імператор Фердинанд не вирізнявся гострим розумом, тож не дивно, що монарх не міг убачати в запровадженні нового виду транспорту передумов для розвитку економіки та покращення обороноздатності держави, і, зауважимо, це той імператор, чім ім'ям була названа перша залізниця в Австрії.

лях, обидва сходилися на тому, що Австрія завдяки своєму стратегічному розташуванню в Європі може і повинна покращувати власний добробут через створення сучасної мережі шляхів сполучення (у даному випадку – залізниць).

У першому проекті залізниці на паровій тязі, який представив Ріпль, залізнична гілка повинна була пройти через Моравський промисловий район. Так виник проект залізниці, яка з Відня мала пролягти через Брюни (Брно) на південний схід від Кракова – до Бохні в Татрах. У середині 30-х років Ріпль доповнив та розширив свій первісний проект. За його баченням, залізниця повинна початися з Відня через Прерау (Преров у Чехах), Бохню (в Західній Галичині) та Перемишль і через Львів пройти до російського кордо-

**“У середині 30-х років Ріпль доповнив та розширив свій первісний проект. За його баченням, залізниця мала початися з Відня через Прерау (Преров у Чехах), Бохню (в Західній Галичині) та Перемишль і через Львів пройти до російського кордону біля Бродів (Східна Галичина). Таким чином лінія з крайнього північного сходу монархії через Відень повинна була пролягти до півдня – у напрямку Адріатичного моря. Подібними проектами у цей самий час займався і дім Ротшильдів. Тільки вони проектували свою лінію від Перемишля через Львів – до Стрия, а не на Броди.”**

## Дух і матерія

У 1836 р. барон Ротшильд заснував Товариство для будівництва залізничної гілки Відень–Краків, яка отримала назву “Північна залізниця імені імператора Фердинанда”. Цікаво, що членами правління цього акціонерного товариства були переважно власники банків і дворяни, проте й капіталісти почали активно цікавитися будівництвом залізниць з паровою тягою. Про це свідчить випуск акцій нової залізниці. Для її заснування потрібно було 11 млн гульденів, а вже через кілька місяців було зібрано капітал в сумі 27 мільйонів.

Ріпль пропонував насамперед будувати залізницю з Відня до Бохні, тож перша в монархії залізниця на паровій тязі з'явилася за аналогією з попередньою, кінною. Це – славна сторінка в історії австрійських залізниць, яка засвідчила ефективне поєднання науки і практики, як духу і матерії, а її головними натхненниками були два відомі представники своєї епохи – Франц Ріпль і барон Саломон фон Ротшильд. Перший, як ніхто інший, знав стан австрійської економіки. Другий володів грошима і бачив залізницю гідною сферою для інвестицій.

Попри можливі різниці в дета-

лу біля Бродів (Східна Галичина). Таким чином лінія з крайнього північного сходу монархії через Відень повинна була пролягти до півдня – в напрямку Адріатичного моря. Подібними проектами у цей час займався і дім Ротшильдів. Щоправда, вони проектували свою лінію від Перемишля через Львів – до Стрия, а не до Бродів. До речі, Ротшильд завжди підкреслював першість Ріпля як ідейного натхненника цього проекту.

У 1842 р. будівництвом залізниць зацікавилась і держава. Мався на увазі певний розподіл праці: приватні товариства повинні були будувати залізницю головним чином для промислових потреб, наприклад, для транспортування руди, вугілля тощо, а держава – для забезпечення виконання стратегічних завдань. На практиці не вдалося здійснити такий розподіл.

Цікаво, що під час проектування багатьох залізниць у Східній Галичині виникали суперечності між Австрійським генеральним штабом та Міністерством торгівлі власне щодо напрямків прокладення залізничних шляхів.

## Театр бойових дій

А як у той час розвивалися події в Галичині?! У другій половині XVIII

століття Польща переживала занепад. Цим скористалися її сусіди (Прусія, Росія та Австрія). У результаті трьох поділів вони розділили територію Польської держави між собою, і Польща повністю втратила незалежність. Цікавими були події, які тоді відбувалися у наших краях. Добре озброєні добірні армії потужних держав поспішали черговий раз перекопати карту Старої Європи. Це їм удавалося здійснити без битв та кровопролиття. У травні пам'ятного 1772 року три великі групи австрійського війська вирушили на Річ Посполиту, щоб відібрати в неї землі, призначені державам-учасницям договору (фактично – змови) про перший розділ Польщі, укладеного в Петербурзі в лютому 1772 р.

Цікаві факти з тих часів зберігають письмові джерела про вступ австрійських військ у Східну Галичину. У другій половині травня 1772 року на шляху з Верецького перевалу в Карпатах через Сколе і Стрий – до Львова, з'явилися чужі вояки, вони рухалися стрункими колонами. Були одягнені в гарні, красивого покрою мундири, а на головах мали високі шапки з баранячим хутром.

Ця несподівана подія, пов'язана з переміщенням великої кількості австрійських військ, справила велике враження на жителів Галичини. Зокрема на Стрийщині, де про неї залишилися багато спогадів на сторінках церковних книг, які ще збереглися у церквах різних сіл при згаданому шляху.

“Почувши, що йде чуже військо, люди залишали роботу в полі чи в хаті і бігли до гостинця дивитися”, – записав хтось у селі Гірному. Дивитися було на що: гостинцем ішло дисципліноване цісарське військо під проводом головнокомандувача Євгена Савойського, відоме своїми перемогами над Туреччиною.

В австрійському війську було багато закарпатських українців, які змогли пояснити населенню Стрийщини, що сталося в краї, бо прокламації, які роздавали людям, були написані німецькою та польською мовами, тож мало хто міг їх прочитати і зрозуміти. Здивовані люди змогли від вояків довідатися, що десь у далекому Відні живе королева їхнього краю Галиції і Лодомерії (тобто прадавнього Галицько-Володимирського королівства). Довідавшись, як бідно живе її народ у цьому королівстві, королева послала військо, щоб забрати це королівство у його народ під її милостиву і високу руку. У цих прокламаціях йшлося приблизно про це ж, а ще додавалося, що “всім громадянам королівства Галиції і Лодомерії гарантується безпека їхнього життя та майна, а всіх доточасних урядовців закликають продовжувати свою працю в урядових установах аж до подальших розпоряджень нової влади”. За домовленістю між Росією, Прусією та Австрією було прийняте рішення, за яким південно-східні райони Речі Посполитої відійшли до Австрії. Австрійське військо під командуванням генерала Гадіка увійшло до передмістя через Краківську браму. На мурах Ратуші вивісили маніфест імператриці Марії Терезії від 11 вересня 1772 р. про перехід Галичини під владу Австрії. Із того часу на теренах Галичини, Буковини та Закарпатської Русі почався розвиток капіталістичних відносин та зокрема розбудова залізничного транспорту як однієї з галузей тогочасної економіки.

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