



УДК 377:656.2

ОСОБЛИВОСТІ СТАНОВЛЕННЯ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗИ У ПЕРШІЙ ПОЛОВИНІ ХІХ СТ. У ЗАХІДНІЙ УКРАЇНІ ЗА ЧАСІВ АВСТРО-УГОРСЬКОЇ ДОБИ

Шаргун Т.О., к. пед. н., доцент,
завідувач кафедри гуманітарної та соціально-економічної підготовки ЛФ,
Львівська філія Дніпропетровського національного університету
залізничного транспорту імені академіка В.А. Лазаряна

У статті проаналізовано особливості становлення залізничної галузі у першій половині ХІХ століття у Західній Україні за часів Австро-Угорської доби. Встановлено об'єктивні політико-економічні причини відтермінування залізничного будівництва на Галичині. Висвітлено роль і місце Цісарсько-королівської технічної академії у Львові у формуванні майбутньої навчальної бази з підготовки фахівців для залізничної галузі на Західній Україні. Наголошено на важливості дослідження розвитку залізничного транспорту у взаємозв'язку з професійною підготовкою фахівців цієї галузі.

Ключові слова: становлення залізничної галузі, професійна підготовка, фахівці технічного профілю.

В статье проанализированы особенности становления железнодорожной отрасли в первой половине XIX столетия на Западной Украине в период правления Австро-Венгерской империи. Установлено объективные политико-экономические причины замедления железнодорожного строительства на Галичине. Освещена роль и место Технической академии во Львове в формировании будущей учебной базы по подготовке специалистов для железнодорожной отрасли на Западной Украине. Подчеркнута важность исследования развития железнодорожного транспорта во взаимосвязи с профессиональной подготовкой специалистов данной отрасли.

Ключевые слова: становление железнодорожной отрасли, профессиональная подготовка, специалисты технического профиля.

Shargun T.O. PECULIARITIES OF THE RAILWAY BRANCH ESTABLISHMENT IN THE FIRST HALF OF THE XIXth CENTURY IN WESTERN UKRAINE AT THE PERIOD OF THE AUSTRO-HUNGARIAN EMPIRE GOVERNING

In the article the peculiarities of the establishment of the railway branch in the first half of the 19th century in Western Ukraine at the period of the Austro-Hungarian Empire Governing are analyzed. The objective political and economic reasons for the postponement of the railway construction in Galicia are established: 1) unstable political situation; 2) financial crisis of the Government; 3) lack of railway transport specialists in the absence of technical schools in Galicia. The role and place of Cesar's-Royal Technical Academy in Lviv in formation of the future educational base of specialists' vocational training for the railway branch in Galicia is considered. It was underlined that it is important to research the railway transport development in interrelation with the specialists' professional training of this branch.

Key words: formation of the railway branch, vocational training, specialists of technical profile.

Постановка проблеми. На початку ХІХ століття переважна частина українських земель (Лівобережна, Слобідська, Правобережна та Південна Україна – 80%) входила до складу царської Росії, а Галичина і Буковина – до складу Австрійської із 1867 р. – Австро-Угорської) імперії. Процеси, що відбувались у суспільному, економічному, культурному та військово-політичному житті цих держав, значно різнилися, що історично наклало свій відбиток на подальший розвиток суспільних відносин та стан економіки східних і західних регіонів сучасної України.

Обидві імперії були величезними територіальними конгломератами. Великі простори вимагали добре організованого сполучення між віддаленими регіонами і центрами. Транспортні комунікації не тільки забезпечували перевезення вантажів та

пасажирів, а й відігравали важливу роль у процесах мілітаризації країн, утіленні інвестиційних проектів, забезпеченні власного суверенітету. Усе це потребувало великої кількості кваліфікованих кадрів усіх рівнів – від робітників до інженерно-технічного персоналу та науковців.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Аналіз історико-педагогічної літератури показав доцільність використання історичного досвіду становлення залізничної галузі, яку висвітлено у працях перших дослідників ХІХ ст. Р. Гостковського, К. Кармарша, Г. Штраха, М. Лисковського. Проблеми становлення та розвитку залізничного транспорту досліджували також В. Компанієць, С. Приймук, Г. Фадеев, С. Амелін, Ф. Бернгард, Е. Белінський, А. Соловійова, О. Шаригіна, І. Толочков,



П. Гранкін, П. Лазечко, І. Сьомочкін. У статті ми також спиралися на архівні документи Державного архіву Львівської області, Центрального державного історичного архіву України у Львові, фонди НТБ Національного університету «Львівська політехніка» тощо.

За обраною тематикою з оглядом на її галузевий аспект майже відсутні публікації вітчизняних науковців, які у своїх дослідженнях пов'язують становлення залізничної галузі із підготовкою майбутніх фахівців для цієї галузі у першій половині XIX століття у Західній Україні за часів Австро-Угорської доби.

При цьому слід зазначити, що більшість науковців досліджували розвиток залізничного транспорту на території, яка входила до складу царської Росії. Водночас у Західній Україні, де з'явилася перша залізнична колія на території сучасної України, ця проблема лишається недостатньо дослідженою, що унеможливорює об'єктивний узагальнюючий історичний аналіз становлення залізничної галузі в Україні.

Постановка завдання. Метою статті є аналіз особливостей становлення залізничної галузі у першій половині XIX ст. у Західній Україні за часів Австро-Угорської доби.

Виклад основного матеріалу дослідження. Під скіпетром Габсбурзького дому Львів із периферійного містечка з 20-тисячним населенням швидко перетворився на одне з найкрасивіших міст Європи. У 1807 р. у Львові вже проживало 45 тисяч городян, що зробило його четвертим за величиною містом в Австрійській імперії [13, с. 4–5]. У XIX ст. у розвинутих країнах Європи відбувалася промислово-технічна революція, яка не оминула й м. Львів. Поряд з іншими реформами у місті суттєвих змін потребувала і транспортна система.

У середині XIX ст. Східна Галичина стала головним ринком збуту товарів західних австрійських володінь і водночас однією із сировинних баз для Відня, тому що набирала обертів фабрично-заводська, лісова промисловості. Для їхньої роботи потрібна була велика кількість сировини. Крім того, зростала потреба Східної Галичини в імпорті товарів, розвиток внутрішньої торгівлі вимагав дешевого і швидкого транспорту, який давав би можливість перевозити товари у великій кількості на великі відстані і в короткий термін. Задовольнити ці вимоги міг тільки залізничний транспорт. Отже, весь хід економічного розвитку Галичини вимагав будівництва залізниць як найбільш ефективного виду транспорту.

Із 30-х рр. XIX століття розгортається будівництво залізниць у десятках країн

Європи, про що у книзі Карла Кармарша «Geschichte der Technologie seit der Mitte des achtzehnten Jahrhunderts» (1872 р.) свідчить хронологія відкриття залізниць для загального користування [3, с. 107]: 1825 р. – в Англії, 1828 р. – у Франції та Австрії, 1835 р. – у Баварії, 1837 р. – у Саксонії та Росії, 1838 р. – у Пруссії, Брауншвейгу, Нідерландах, 1840 р. – у Бадені, 1842 р. – у Гамбургу, 1843 р. – у Ганновері, 1844 р. – у Великому герцогстві Гессен та у герцогстві Гольштейн, 1845 р. – у Вюртемберзі, 1847 р. – в Іспанії, 1848 р. – у Кургессені.

Ідея поєднання залізницею Галичини з Віднем виникла у віденського професора геології Франца Ріпля ще у 1829 р., коли до відкриття першої громадської залізниці Ліверпуль – Манчестер залишався рік (відкрита 15 вересня 1830 р.). На той час цю ідею сприйняли як фантастичний проект [10, с. 173].

У 1840-х рр. австрійський уряд остаточно зрозумів перспективність залізничних сполучень для держави. У 1841 р. була проголошена спеціальна програма у справах залізниць, згідно з якою вони поділялись на державні й приватні. До державних мала належати і Галицька залізниця, проект якої був розроблений у 1840–1842 рр. Цьому передувало створення спеціальної комісії. До її складу ввійшли сім великих промисловців і землевласників Галичини на чолі з князем Леоном Сапегою [9, с. 9]. Нагальну потребу у фахівцях залізничного профілю підтверджує той факт, що, коли у цей період князь Леон Сапега почав докладати зусиль для будівництва залізниць у Галичині, він не міг знайти у всьому краю кваліфікованих інженерів для їх прокладання.

Відкрита у листопаді 1817 р. згідно з цісарським декретом трирічна реальна школа у Львові надавала початкові технічні знання своїм вихованцям. У школі готували спеціалістів із середньою освітою для техніки, будівництва, комерції та торгівлі. І навіть реорганізація реальної школи, яка відбувалася декілька разів упродовж 1825–1835 рр., не могла задовольнити гостру потребу Галичини у фахівцях технічних спеціальностей. На численні звернення громадськості та галицького сейму декретом від 24 січня 1843 р. [8, с. 57] цісар дозволив запровадження технічного відділу у Реально-торговельній академії, яку реорганізували у Цісарсько-королівську технічну академію (нині – Національний університет «Львівська політехніка»). Її урочисте відкриття відбулося 4 листопада 1844 р.



У перші роки діяльності Академії у її складі функціонували дворічний (а від 1847–1848 н.р. – трирічний) технічний відділ, однорічний торговельний відділ, а також реальна школа із дворічним терміном навчання. Працювали кафедри фізики і природознавства, вищої математики й механіки, технічної хімії [11, с. 10].

Відкриття Цісарсько-королівської технічної академії у Львові було важливою подією, яка заклала підвалини майбутньої навчальної бази з підготовки фахівців для залізничної галузі. Заснована академія стала осередком розвитку науки і техніки у XIX столітті у Західній Україні, тому що науково-винахідницька діяльність сконцентрувалася довкола її професури та вихованців.

Тож для розробки статистичного розділу проекту будівництва першої залізниці на Галичині було запрошено професора Львівської технічної академії Томашка, технічне виконання було доручене інженеру залізничного транспорту Бредшнайдеру. У поданому звіті було визначено основну лінію Бохня – Дембиця – Ряшів – Переворськ – Перемишль – Львів. Зі Львова колія прямувала до Красного, де розгалужувалась на дві вітки: до Бродів і на Підволочиськ через Золочів і Тернопіль. Південна лінія зі Львова мала пройти через Ходорів і Станіславів на Чернівці. У звіті відзначалось, що ця залізниця принесе велику користь усій Європі. Щодо Галичини було зроблено висновок, що їй потрібні залізниці для розвитку промисловості і вивезення сировини та продуктів землеробства, якими край є багатий [5, с. 4].

У 1845 р. галицька залізниця затверджується як державна, розпочинається підготовка до її будівництва. Однак неврожай і політична ситуація у монархії надовго загальмували відкриття залізничного руху на Галичині. «Весна народів» 1848 р. примусила нового цісаря забути про все, крім остраху за своє майбутнє. Після приборкання Угорщини та італійської Ломбардії у Відні тимчасово запанували імперські плани германізації, яким, на думку теоретиків монархії (історіограф Черніг), сприятиме будівництво залізниць. Висунутий міністерством проект будівництва мережі залізничних ліній (остаточно розроблений у 1854 р.) вказував, зокрема, на важливість військово-стратегічних цілей, потім називав адміністративні і тільки наприкінці згадував економічні. Станом на 1854 р. австрійським урядом було побудовано стільки колій, скільки не мала жодна країна світу – 1 766 км. Коштувало це Австрії 367 млн. гульденів [9, с. 10].

Таблиця 1
Довжина європейських залізниць
станом на 1864–1870 рр.

п/н	Назва країни	Довжина залізниць (у милях)	
		1864 р.	1870 р.
1	Великобританія та Ірландія	2 744	3 039
2	Франція	1 741	2 247
3	Австрія	813	1 102
4	Пруссія	853	2 355
5	Німеччина (інша частина країни)	902	
6	Бельгія	279	412
7	Нідерланди	67	178
8	Швейцарія	177	178
9	Іспанія	537	925
10	Італія	476	737
11	Росія	499	938
12	Швеція та Норвегія	188	276
13	Данія	64	89
14	Португалія	92	108
15	Туреччина та Греція	12	37
	Усього	9 444	12 621

Примітка: таблицю доповнено автором

Це яскраво підтверджує і статистика з 1843-го по 1869 рр. Австрія на кінець кожного року мала таку довжину залізниць у милях (одна австрійська миля дорівнювала 7,5859 км [9, с. 15]): 1843 р. – 76, 1845 р. – 99, 1851 р. – 308, 1856 р. – 420, 1858 р. – 615, 1866 р. – 843, 1868 р. – 959, 1869 р. – 1 058. За 26 років будівництва довжина залізниць, які були введені в експлуатацію, збільшилася майже у 14 разів [3, с. 108].

Однак Галичині це не пішло на користь. Поспішність, з якою австрійський уряд набував колії, наблизилася країну до фінансової кризи, що обернулося державним боргом у 268 млн. гульденів. Уряд змушений був продавати залізницю приватним компаніям. Акцію започаткували у новорічну ніч 1855 р. Skorиставшись цим, Північна колія ім. цісаря Фердинанда звернулася до уряду з проханням узяти всі західно-галицькі колії у своє приватне користування і нарешті завершити будівництво, розпочате майже 20 років тому [9, с. 10–11].

Доказом солідності товариства ім. Фердинанда могли бути газові ліхтарі, що вперше почали використовуватись для освітлення вагонів саме на Північних коліях [2, с. 75]. Ліхтарі з тим самим газом, що був винайдений Я. Зехом та І. Лукасевичем в аптеці «Під золотою зіркою» по вул. Коперніка у Львові у 1853 р. У 1855 р. Пів-



нічна залізниця закупила у львівських аптекарів 15 т гасу.

Рескриптом від 24 квітня 1856 р. усі галицькі колії із проєктованими включно (це стосувалось ліній до Львова і далі на схід) переходили у власність Північної залізниці ім. Фердинанда. Галицькі магнати і впливові діячі також організували акціонерне товариство на чолі з Л. Сапегою і А. Полоцьким.

Вони звернулись до уряду із проханням переглянути попереднє рішення і надати концесію галичанам. 7 квітня 1857 р. імператор погодився надати новоутвореному товариству привілеї на будівництво західноукраїнських залізничних колій [1, с. 1–10].

Залізниця Фердинанда вступила до новоутвореного товариства як акціонер із досить значним капіталом. Такою співвласністю, мабуть, пояснюється факт розміщення дирекції новоутвореної залізниці спочатку у Відні, на Елізабетштрассе, 7 [10, с. 173]. 1 січня 1858 р. нове товариство отримало назву Привілейованого товариства галицьких залізниць ім. Карла Людвіга.

Товариство посідало вагоме місце у громадсько-культурному житті Львова, зокрема, завдяки твердому фінансовому становищу. Так, дирекція залізниці Карла Людвіга разом із Галицькою ощадною касою були фундаторами художньо-промислового музею – першого крайового музею у Львові [12, с. 30].

У 1859 р. було розпочало будівництво залізничної вітки Перемишль – Львів. Розроблений у період із 1856 р. по лютий 1857 р. трудомісткий проєкт будівництва колії отримав нормативне затвердження тільки у травні того ж року. Але пізніше був повністю перероблений відповідно до нових військових та цивільних вимог. У 1860 р. його виконання було передано підприємцям-будівельникам братам Кляйн, які почали роботи у жовтні і завершили їх у безпрецедентно короткий час. Колія Перемишль – Лемберг завдовжки 98,2 км із проміжними станціями Медика, Мостиська, Судова Вишня, Городок і Мшана була відкита 4 листопада 1861 р. для пасажирського та 15 листопада 1861 р. для загального руху [6, с. 438–439].

Саме відтоді Львів було з'єднано сталевими магістралями як із Заходом, так і зі Сходом. Колія із Відня через Краків, Перемишль і Львів прямувала до Києва. Цю магістраль на честь австрійського намісника назвали «Кароль-Людвіг-Залізниця» («Die Carl Ludwig-Bahn»). Дата її відкриття, 4 листопада, була пов'язана із днем святого Карла, іменинами архієпископа Карла Людвіга [13, с. 6]. Це була перша залізниця в Україні, отож саме дата

її відкриття обрана для відзначення щорічного професійного свята – Дня залізничника України.

Із побудовою залізниці найінтенсивніше почала розвиватися торгівля, промисловість мала менше значення, але розгалужена мережа транспорту починала сприяти розвитку нафтопромислів та лісорозробок. У Львові істотно зростає кількість мешканців. Галичина була найбільшою із земель австрійської корони (26% території і 25% населення) [8, с. 24–25].

У Європі тривав бум залізничного будівництва. Менше ніж за шість років (1864–1870 рр.) загальна довжина європейських залізниць, які були введені в експлуатацію, збільшилась на третину [3, с. 107–108]. Це наглядно представлено у табл. 1.

Широке будівництво залізниць, мостів і тунелів, потреба в металі, необхідному для випуску рейок, локомотивів і вагонів, створили важку промисловість – металургійні і машинобудівні підприємства. Це, у свою чергу, поставило перед технічними навчальними закладами підвищені вимоги до підготовки спеціалістів, особливо в галузях механіки, будівництва, геодезичних вимірювань. Незважаючи на деякі успіхи у розвитку краю, Галичина все ж відставала порівняно з центральними провінціями Австрії. Покращити ситуацію могла тільки підготовка висококваліфікованих місцевих спеціалістів у різних галузях. Усе це вимагало ґрунтовної реорганізації структури Львівської технічної академії у подальшому, оновлення навчальних планів, модернізації та відкриття нових кафедр і спеціальностей.

Висновки з проведеного дослідження.

Перша залізнична колія на території сучасної України була відкрита у Західній Україні у 1861 р. Відтермінування колійного будівництва на Галичині відбулося з об'єктивних політико-економічних причин того часу: 1) нестабільна політична ситуація, пов'язана з революцією «Весна народів» (1848 р.), після якої уряд Австро-Угорської імперії під час будівництва залізниць висував на перший план військово-стратегічні, адміністративні, а вже потім економічні цілі (як приклад, концепція будівництва колії Перемишль – Львів); 2) фінансова криза уряду, яку спричинили високі темпи будівництва державних залізниць в Австро-Угорській імперії у середині XIX ст., що змусило затримати будівництво колії та розпродати державні залізниці у приватні компанії; 3) брак фахівців залізничного транспорту через відсутність відповідних технічних навчальних закладів на теренах Галичини. Тому відкриття Цісарсько-королівської технічної академії у Львові було дуже важ-



ливою подією для Західної України, яка заклала підвалини майбутньої навчальної бази з підготовки фахівців для залізничної галузі на майбутнє.

Розвиток транспортної галузі загалом зумовив активізацію міграційних процесів, ріст робітничого класу та його соціальної активності, підвищення загального рівня освіти громадян, появу багатьох нових професій, формування науково-технічної еліти суспільства.

Доцільність подальших розвідок вбачаємо у дослідженні розвитку залізничної галузі та стану підготовки фахівців для цієї галузі у другій половині XIX ст. у Західній Україні за часів Австро-Угорської доби.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Galicyjska kolej Karola Ludwika. Koncesye C.K. uprzywilejowanej. – Wien, 1857. – S. 1–10.
2. Gostkowski R. Oswietlanie pociągów kolejowych / R. Gostkowski // Dzwignia. – 1879. – S. 75.
3. Karmarsch K. Geschichte der Technologie seit der Mitte des achtzehnten Jahrhunderts / Karl Karmarsch // Herausgegeben durch die Historische Commission bei der Königl. Academie der Wissenschaften (auf Verlassung und mit Unterstützung seiner Majestät der Königs von Bayern Maximilian II.) – München, 1872. – S. 36–914.
4. Poptawski Z. Zarys dziejów Uczelni / Z. Poptawski // Politechnika Lwowska. 1844–1945. – Wrocław, 1993. – S. 13.
5. Sprawozdanie komisji wyznaczonej przez Sejm do wypracowania projektu kolei zelaznych w Galicyi. – Lwow, 1842. – S. 1–5.
6. Strach H. Geschichte der Eisenbahnen der Osterreichisch-Ungarischen Monarchie / H. Strach // I. Band. I. Theil. – Wien – Teschen – Leipzig : Karl Prochaska, 1866. – S. 438–498.
7. Zajqczkowski W. C.K. Szkola Politechniczna we Lwowie: rys historyczny jej zalozenia i rozwoju, tudziez stan jej obecny / W. Zajqczkowski. – Lwow : Nakladem Szkoły Politechnicznej, 1894. – 170 p.
8. Від реальної школи до Львівської політехніки: нариси з історії Львівської політехніки (1816–1918) / упоряд. О.В. Шишка ; за ред. Ю.Я. Бобало ; Нац. ун-т «Львів. політехніка». – Львів : Вид-во Львів. політехніки, 2016. – 440 с.
9. Гранкін П.Е. Львівська залізниця. Історія і сучасність / П.Е. Гранкін, П.В. Лазечко, І.В. Сьомочкін, Г.І. Шрамко. – Львів : Центр Європи, 1996. – 174 с.
10. Державний архів Львівської області. – Ф. 2037. – Оп. 26. – Спр. 11. – Арк. 1 ; Gostkowski R. Jak Galicya przyszła do kolei zelaznych / R. Gostkowski // Ekonomista Polski. – Lwow, 1899. – S. 173.
11. Національний університет «Львівська політехніка». Презентаційне видання // за ред. голова Ю.Я. Бобало. – Львів : Логос, 2009. – С. 10–259.
12. Сьомочкін І. Будинок художньо-промислового музею у Львові. До питання про авторство проекту / І. Сьомочкін // Вісник інституту «Укрзахідпроектреставрація». – 1995. – № 3. – С. 30.
13. Українська Галичина і Австрія. Історичний нарис. – 2-ге вид., випр. – Львів : Австрійське Консульство у Львові, 2007. – 20 с.