

Ключевые слова: Железнодорожный транспорт, научно-технические общества, Киевское отделение Российского технического общества, Механико-строительный отдел.

Grytsyuta O. O. Role Mechanical-build department of the Kiev branch of the Russian Technical Society in research in the field of railway.

The article highlights the process of becoming scientific centers of research in the field of railway science in Ukraine in the second half of Nineteenth century. Based on a thorough study of documents and literature managed to identify major centers of research in this area. A special role in the compiling scientific centers belongs voluntary union of scientists. Important place among these take the branch of the Russian Technical Society, the most active was the Kiev branch of the Russian Technical Society, on which base successfully operated Mechanical-build department.

Keywords: Railway, scientific-technical society, Kiev branch of the Russian Technical Society, Mechanical-build department.

УДК 656.2(03)
Димитрюк В.М.

ЗАЛІЗНИЦІ ГАЛИЧИНИ АВСТРО-УГОРСЬКОГО ПЕРІОДУ: ІСТОРІОГРАФІЯ ПРОБЛЕМИ

У статті представлена історіографія теми «залізниці Галичини австро-угорського періоду. Дослідження означеної проблеми вимагало пошуку і опрацювання значного кола джерел, що зберігаються в архівах і бібліотеках Чернівців, Львова, Москви та Санкт-Петербурга. Звичайно, основну частину фактичного матеріалу почерпнуто з архівних фондів Чернівецького державного обласного архіву, книжкових і газетних фондів Наукової бібліотеки Чернівецького держуніверситету та Львівського державного обласного архіву.

Ключові слова: залізничний транспорт, техніка, архіви, документи, Галичина.

При дослідженні питань формування мережі основних залізниць, будівництва і функціонування локальних залізниць Галичини австро-угорського періоду важливе значення мають справи, що відклалися в архівному фонді 292 «Крайова Комісія Буковини в справах скасування та викупу підданських повинностей і врегулювання сервітутних справ». Дана Комісія діяла у 1853–1893 рр. Хоча основоположні документи про формування мережі локальних залізниць на Буковині та Галичині відсутні (вони використовуються з публічних документів), все ж тут зберігається указ (патент) імператора Австрії від 8 листопада 1853 р., інструкція про проведення земельної реформи на Буковині та Галичині за 1854 р., директивні вказівки Міністерства внутрішніх справ про порядок створення і діяльності зазначеної Комісії, інструкції щодо будівництва сухопутних доріг на Галичині тощо. Серед документів фонду привертають увагу насамперед звернення акційних товариств щодо вирішення питань про виділення землі під будівницт-

во місцевих залізниць і протоколи засідань, рішення Комісії. Робота Комісії починалася в умовах гострої соціальної напруги у багатьох селах, коли поміщики і уряд ще зволікали з вирішенням цього питання. Тому тут зустрічаємо такі документи, як звернення поміщиків до крайових властей про придушення селянських виступів у зв'язку з зайняттями селянами тих угідь (пасовиськ, вигонів, лісів), які останні вважали громадськими; справи про межові знаки; матеріали про встановлення розмірів відшкодування великим землевласникам і Православному релігійному фонду Буковини та Галичини за скасовані феодалні повинності; відомості про розміри цих повинностей та інше. Є у фонді й матеріали про земельні відносини у багатьох селах Галичини: у них розкривається «технологія» порушення великими землевласниками нового аграрного і промислового законодавства в надії на повернення старих порядків [1].

Безперечно, при написанні статті використані різні джерела: неопубліковані матеріали Центрального державного воєнно-історичного архіву Росії (ЦДВІА Росії), Центрального державного історичного архіву України у Львові, Чернівецького державного обласного архіву, Державного архіву Львівської області, Центрального державного історичного архіву України (м. Київ). В цих архівах сконцентровано значний джерельний матеріал, який містить дані як безпосередньо про Галичину, так і про її залізницю, зокрема. Матеріали акційних залізничних товариств у Львівському та Чернівецькому архівах, які дійшли до нас, – це лише окремі фрагменти колись існуючих комплексів діловиробництва. При цьому матеріали низки залізничних товариств втрачені майже повністю.

Спрямованість величезних фактичних даних дуже різна: від висвітлення шляхів сполучення Галичини окремо, або у складі регіону, який прилягав до кордонів Росії та Польщі, до характеристики загального стану Австро-Угорщини та її дорожньої політики. Наприклад, з фонду «Австро-Угорщина» значно більше уявлень про залізничну політику угорського уряду можна отримати з донесень, складених російськими військовими аташе у Відні – Торнау, Вороніним, Штакельбергом.

Фонд «Статистичні, економічні, етнографічні і воєнно-топографічні відомості про Російську імперію» містить багатий матеріал про торговельні зв'язки Галичини з Росією і ролі в них ґрунтових, залізничних і водних комунікацій. У «Військово-обліковому фонді» відображена надзвичайно цікава дорожня статистика Австрії середини XIX ст., з переліком напрямків основних ґрунтових шляхів держави, їх утримання, який торговельний рух був властивий окремим дорогам, з обов'язковою характеристикою важливих комерційних населених пунктів тощо. Фонд «Комітету з мобілізації військ Головного штабу» містить документи, які стосуються підготовки російської армії до можливих воєнних дій. В них розглядаються також дані

про властивості місцевості вірогідного театру бойових операцій, про воєно-стратегічні і комунікаційні центри; містяться огляди доріг і т.д. Через те, що Галичина безпосередньо межувала з Російською імперією, про неї також наводяться важливі для нас відомості. Можна зробити висновок, що фонд ЦДВІА Росії містить дуже багато фактичного матеріалу, який дає можливість глибше вникнути в досліджувану тему.

Одним з найбільш містких українських фондів є фонд 3 «Крайова управа Галичини», що діяла у 1854 – 1918 рр. З досліджуваної нами теми тут зберігаються документи, що стосуються розвитку окремих галузей залізничного транспорту – колійного господарства, рухомого складу, експлуатації залізниць, підтримки акційних залізничних товариств тощо. Звичайно, крайове управління як представник центральної влади в краї не стояло осторонь гострих конфліктів при вирішенні питання про викуп землі для будівництва локальних залізниць і вирішення сервітутних справ. Тому в цьому фонді збереглося чимало донесень, рапортів жандармських постів, повітових управлінь, доповідних записок, інформацій по інстанціях аж до Міністерства внутрішніх справ. Є тут документи і про кредитну діяльність на залізницях Галичини лихварів і банків, про бюджет і майно релігійного фонду, про залізничні тарифи, податки і мита, проблем інфраструктури залізничного транспорту. Аналогічні матеріали містяться і у фондах повітових управлінь (Ф.7,8,880 та ін.).

Після здобуття Галичиною (як й іншими провінціями Австрії) крайового самоврядування у Львові з 1861 по 1918 р. працював крайовий сейм, а у міжсезонний період – виконавчий комітет Галицького сейму. У його фонді (Ф.2) зберігаються важливі документи з означеної проблеми. Цьому Комітету доводилось готувати на сесії сейму чимало питань з розвитку локальних залізниць Галичини, збирати різноманітну інформацію, довідки, давати відповіді на численні звертання окремих громад і селян. Для вивчення формування мережі залізниць Галичини мають значення матеріали про крайовий бюджет, крайові фонди (особливо крайовий викупний), про земельний податок, крайові податки (додатки), про землеустрій тощо. Звичайно, Комітет мусів реагувати і на конфлікти між акційними товариствами і державою, як монополістом інфраструктури залізничного транспорту, про що свідчать зібрані у фонді скарги робітників галузі, інформація про перебування військових контингентів та інше.

Частина фондів Державного архіву Львівської області опублікована у тематичних збірниках документів, до яких упорядниками відібрано чимало матеріалів, що стосуються теми даного дослідження: повідомлення, інформації, доповідні записки, рапорти, донесення, переписка, рішення, розпорядження, накази, телеграми представників різного рівня залізничної справи.

Визначним буковинознавцем Німеччини, почесним доктором Чернівецького держуніверситету Рудольфом Вагнером опубліковано у Мюнхені 1983 р. збірку матеріалів, присвячену революційним подіям 1848–1849 рр. у Галичині і на Буковині (є в цій праці інформація про започаткування побудови локальних залізниць в краї).

Величезний масив різнопланової інформації про стан залізничного транспорту Буковини та Галичини сконцентровано у «Стенографічних протоколах Буковинського крайового сейму» за 1861–1918 рр., які друкувалися зразу ж після кожної сесії окремими об'ємними (до 1000 стор. і більше) книгами і не менш об'ємними «Додатками» із зазначенням номера сесії, року, якого скликання. У них міститься велика кількість проектів і оригіналів текстів крайових законів з питань розвитку інфраструктури залізничного транспорту, зокрема, про експлуатацію локальних залізниць Буковини і Галичини, про акційні залізничні товариства.

Окремі штрихи з історії залізниць Буковини австро-угорського періоду зафіксовано у мемуарній літературі, авторами якої виступали відомі у свій час культурно-просвітницькі діячі Галичини та Буковини. Зокрема, це публікація виступів у крайовому сеймі та австрійському парламенті депутата, одного з лідерів українських народовців Галичини та Буковини М. Василька, а також спогади депутата крайового сейму, громадського і освітнього діяча, голови української державної влади на Буковині у листопаді 1918 р. О. Поповича, депутата сейму і лідера українських радикалів Буковини Т. Галіна. До цього ж кола належить і хроніка греко-католицької парафії в Чернівцях, написана її парохом К. Костецьким.

Вивчення локальних залізниць Галичини неможливе без статистичних даних. З огляду на те, що пропонуване дослідження виконувалося в плані історично-наукового аналізу формування і діяльності мережі залізниць Галичини австро-угорського періоду, статистичні матеріали фактично виявилися в ньому основним аргументом при обґрунтуванні багатьох положень. Широкому використанню статистичних даних сприяло і те, що справа статистики в Австрії, в т.ч. і на Галичині, була налагоджена як для того часу загалом добре. У нашій статті використано матеріали як загальноавстрійської статистики, так і буковинської, частково галицької, а також російської. Аналіз цих даних дозволив простежити за динамікою розвитку залізничного транспорту як галузю народного господарства на Галичині, а також за діловиробничими матеріалами найбільших австрійських комерційних банків [2].

Для характеристики політики уряду царської Росії в галузі приватного залізничного транспорту використані матеріали Російського державного історичного архіву: Департаменту залізничних справ Міністерства фінансів (Ф.268), Управління залізниць (Ф.273) і Ради міністрів (Ф.1276) з Центрального історичного архіву Росії. Деякі відомості з питань будівниц-

тва і функціонування залізничної мережі на Галичині, тарифної і фінансової політики австрійського уряду були зібрані під час вивчення матеріалів «Особливої вищої комісії для дослідження залізничної справи в Росії».

У досліджуваній нами період з'являється різномовна буковинська періодична преса: газети і журнали. Число видань зростало з кожним десятиріччям, відбиваючи інтереси різних національностей, соціальних верств і політичних сил. При всій різновидності цих інтересів практично всі видання в тій чи іншій мірі публікували матеріали про стан залізничної мережі краю, його функціонування і проблеми. Щодо наявності у них інформації для дослідження означеної теми, то цю пресу можна поділити на чотири групи: 1) фахову; 2) загальноекономічну; 3) урядову; 4) пресу національно-культурних і політичних організацій.

Першорядне значення мала, звичайно, фахова, тобто залізнична література: журнал «Інженер» (Київ), у яких друкувалися матеріали практично з усіх ділянок залізничного транспорту Галичини, його успіхів і відставання в розвитку, численні рекомендації, пропагувався кращий досвід у порівнянні з буковинським [3]. Газети «Буковина», «Буковинський вестник», «Буковинские ведомости» час від часу поміщали матеріали про локальні залізниці Буковини та Галичини, зокрема про ситуацію в залізничному будівництві та експлуатації залізниць.

Газети загальноекономічного характеру чи близькі до залізничних проблем «Wochen schrift der Bukowinaer Handels- und Gewerbekammer» («Тижнева газета Буковинської палати торгівлі і ремесел» (1852–1854), «Народне багатство» (1908–1910) час від часу теж поміщали матеріали з економіки залізничного транспорту Буковини та Галичини.

Урядові газети, у тому числі преса крайових владних структур: «Bukowina» (1862–1865), «Bukowiner Zeitung» (Буковинська газета) (1876–1901), «Bukowinaer Rundschau» (Буковинський огляд) (1875–1901), «Czernowitzer Zeitung» (Чернівецька газета) (1868–1915), «Czernowitzer Allgemeine Zeitung» (Чернівецька загальна газета) (1903–1918), «Gesetz- und Verordnungsblatt für das Herzogtum Bukowina» (Газета законів і розпоряджень для герцогства Буковини) (1863–1913) друкували закони і розпорядження центральних і крайових органів влади й управління, у т.ч. й ті, що стосувалися розвитку локальних залізниць Буковини та Галичини австро-угорського періоду.

Значну інформацію про окремі галузі залізничного транспорту, становище різних соціальних і національних груп населення краю, про розподіл землі під будівництво місцевих залізниць, про помітні прогресивні зрушення в інфраструктурі залізничного транспорту, стані колійного господарства і експлуатації залізниць, про орендні, фінансово-кредитні відносини, про проекти розвитку рухомого складу залізниць, про проекти ре-

форм в народному господарстві та безліч інших повідомлень поміщала на своїх сторінках преса різних національних і політичних організацій та партій Буковини зі своїм трактуванням обговорюваних явищ і фактів. Серед українських – це газети: «Буковина» (1885–1909), «Народний голос» (1911–1914), «Нова Буковина» (1912–1914), «Руська Рада» (1898–1908); радикальні: «Народна справа» (1907–1908), «Громадянин» (1909–1910); «Буковинские Ведомости» (1895–1899), «Народна Рада» (1904–1908), «Православная Буковина» (1899–1908), «Русская Правда» (1888–1912); «Борьба» (1908–1914); «Воля» (1906), «Земля і Воля» (1906–1912). З німецьких газет (окрім уже названих) використовувалися матеріали із «Volkspreste» («Народна преса») (1897–1911), «Vorwarts» («Вперед») (1912–1914), «Bukowiner Nachrichten («Буковинські новини») (1888–1914), «Czernowitzer Tagblatt» («Чернівецька щодення газета») (1903–1914). З румунських газет бралися матеріали: – з «Bukowina» (виходила румунською і німецькою мовами) (1848–1850) та «Adaveral» («Правда») (1905), а з польських – лише газета «Gaseta polska» (1868–1914).

Використовувалися й інші джерела. З російських видань: біржові видання: «Банки і біржа», «Біржа», «Фінансовий огляд», а також видання Міністерства фінансів: «Вестник финансов, промышленности и торговли», «Торгово-промышленная газета». Усі перелічені видання містять інформацію про діяльність акційних залізничних товариств.

Поряд з періодичними виданнями нами використані мемуари члена правління Сибірського банку В.В. Тарновського, в яких наводяться дані про роль банків у створенні і фінансуванні низки залізничних товариств, а також записках Є.В. Корша, який займав пост керуючого справами в управлінні Товариства Московсько-Рибінської залізниці. Ці мемуари вартісні тим, що дозволяють побачити деякі сторони діяльності Сибірського банку і Товариства ніби «з середини» і екстраполювати проаналізоване на інші російські, і австрійські структури, що мали відношення до локальних залізниць Галичини. В мемуарах, як російських, так і австрійських, авторів дана характеристика окремим банківським і залізничним діячам другої половини ХІХ – початку ХХ ст. (до 1918 р.), показана їхня роль і діяльність цих закладів.

Таким чином, при підготовці даної статті, автору довелося переглянути великий масив літератури, провести значну пошукову роботу різнопланових джерел з тим, щоб у комплексі охопити основні аспекти означеної проблеми. Хоч у цілому нестачі джерел при підготовці роботи не відчувалося (чимало з них залишилося невикористаними), складність у її підборі і опрацюванні полягала у їхній розпорошеності, неповноті, здебільшого німецькою мовою, нерідко у вигляді готичних рукописів.

Використання опрацьованих документів і матеріалів вимагало уважного, критичного підходу, співставлення різних джерел, щоб уникнути неточностей і односторонності суджень. Значна частина документів і матеріалів Уводиться до наукового обігу вперше. Виявлені джерела, їх систематизація й науковий аналіз у поєднанні з творчим критичним осмисленням певного доробку своїх попередників дозволили автору здійснити комплексне дослідження історії формування мережі та функціонування локальних залізниць Галичини австро-угорського періоду.

Джерельна база дослідження ґрунтується також на широкому колі як опублікованих, так і неопублікованих джерел, рукописних і друкованих матеріалів. Основу джерельної бази статті складають статистичні матеріали, аналіз яких дозволяє простежити за загальними процесами і динамікою розвитку залізничного транспорту як галузі народного господарства, а також матеріали великих австрійських банків.

Звичайно, в загальній масі документів про локальні залізниці Галичини перше місце належить протоколам засідань загальних зборів цих залізниць, їх Рад, відділів і комісій. У процесі дослідження винятково важлива увага приділяється нами річним звітам про діяльність локальних залізниць. Саме в них розкривається справжній стан справ на залізниці, містяться відомості про його наукову й практичну діяльність за поточний рік або за проміжок часу. В них міститься інформація про особовий склад залізниць, про участь залізничників у роботі з'їздів і міжнародних конгресів, про діяльність комітетів про поширення наукових знань серед населення, про влаштування виставок. Обов'язковим компонентом кожного річного звіту є фінансовий звіт кожної приватної залізниці Галичини, і доповіді ревізійних комісій. Певний інтерес мають листи, щоденники, замітки видатних фахівців, які розкривають всю багатогранність і складність проблем, що розроблялися.

Для аналізу наукової та суспільної діяльності локальних залізниць Галичини використовуються праці членів Відділення, що вийшли окремими виданнями, опубліковані звіти комісій, окремі періодичні видання, які несуть необхідну інформацію. Отже, огляд джерел засвідчує наявність достатньої бази для різнобічного розкриття проблеми формування та функціонування залізниць на Галичині австро-угорського періоду.

Оскільки в основі нашого дослідження – науковий діалог минулого із сучасністю, то варто зазначити, що цей діалог розглядається нами не лише як форма викладу матеріалу, а й як один із найдоступніших, а звідси – й найгуманніший шлях наукового пізнання. Це дає нам можливість обґрунтувати об'єктивно-діалогічний, етико-гуманістичний підхід до викладу й соціально-наукової оцінки ідей, досвіду, провідних тенденцій та результатів дослідження. Про реальність такого підходу і свідчить аналіз діяльності мережі залізниць Галичини згаданого періоду.

Джерела та література

1. Димитрюк В.М. Формування та функціонування мережі залізниць Буковини австро-угорського періоду : 1866–1918 : автореф. дис... канд. іст. наук : 07.00.07. – Київ, 2004. – 18 с.
2. Кірпа Г.М. Залізниця України: Історичний нарис / Г.М. Кірпа, О.М. Пшінько, І.В. Агієнко. – Дніпропетровськ : Арт-Пресс, 2001. – 328 с.
3. Кривопішин О.М. Південно-Західні залізниця на теренах України в другій половині ХІХ століття: досвід акціонування та структурних перетворень: монографія / О.М. Кривопішин. – Ніжин : ТОВ «Видавництво «Аспект-Поліграф», 2012. – 548 с.

Димитрюк В.Н. Железные дороги Галичины австро-венгерского периода: историография проблемы.

В статье представлена историография темы «Дороги Галичины австро-венгерского периода». Исследование отмеченной проблемы требовало поиска и проработки значительного круга источников, которые хранятся в архивах и библиотеках Черновцов, Львова, Москвы и Санкт-Петербурга. Конечно, основная часть фактического материала почерпнута из архивных фондов Черновицкого государственного областного архива, книжных и газетных фондов Научной библиотеки Черновицкого государственного университета и Львовского государственного областного архива.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, техника, архивы, документы, Галичина.

Dymytryuk V. M. Railways Galicia Austro-Hungarian period: historiography of the problem.

The article presents historiography of «Roads Galicia in Austro-Hungarian period» problem. The study of marked problem required searching and studying a substantial part of sources, which are stored in the archives and libraries of Chernivtsi, Lviv, Moscow and St. Petersburg. Of course, main part of factual material is drawn from archives of Chernivtsi regional state archive, book and newspaper Funds of the Scientific library of Chernivtsi University and the Lviv State Regional Archive.

Keywords: railway transport, equipment, archives, documents and Galicia.

УДК 621. 31+4 – 629.4+7(93)
Ісаєнко С.А.

ПРОФЕСОР Я.М. ГАККЕЛЬ (1874-1945): ЖИТТЯ І ДІЯЛЬНІСТЬ

У статті висвітлюється життя та діяльність видатного інженера, ученого, дослідника Якова Модестовича Гаккеля (1874–1945). Я.М. Гаккель – російський (пізніше – радянський) інженер, який здійснив значний внесок у розвиток світових літако- і тепловозобудування першої половини ХХ ст. Як науковець-електротехнік брав активну участь у будівництві і експлуатації однієї із перших у Росії (і першої у світі в районі