

10. Франко І. Знадоба до статистики України: І. Лісові шкоди і карі в с. Нагуєвичах // Там само. – 1984. – Т. 44. – Кн. 1. – С. 82–85; Його ж. Опринток Семен Хотюк // Там само. – 1986. – Т. 46. – Кн. 2. – С. 151-152; Його ж. Панщина та її скасування 1848 р. в Галичині. – С. 47–48; та ін.
11. Франко І. Панщина та її скасування 1848 р. в Галичині. – С. 75–107.
12. Там само. – С. 107.

ZUSAMMENFASSUNG

IWAN FRANKO ÜBER DIE LAGE DES BAUERNTUMS VON GALIZIEN IM LETZTEN VIERTEL DES XVIII. - ERSTER HÄLFTE DES XIX. JHS

Olaschyn M. (Ushhorod)

Im Artikel geht es um den Beitrag von I. Franko (1856-1916) zum Untersuchen der Lage des Bauerntums von Ostgalizien in der Epoche der feudal-leibeigenen Beziehungen. Hier werden seine Einschätzungen von verschiedenen Aspekten des zu untersuchenden Problems angeführt. Als Schlußfolgerung gilt die Meinung, daß auch nach der Abschaffung der Leibeigenschaft 1848 noch viele Überbleibsel der Vergangenheit geblieben sind, was die Lage des Bauerntums erschwert hat.

РЕЗЮМЕ

ИВАН ФРАНКО О ПОЛОЖЕНИИ ГАЛИЦКОГО КРЕСТЬЯНСТВА В ПОСЛЕДНЕЙ ЧЕТВЕРТИ XVIII - ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЕ XIX вв.

Олашин Н.В. (Ужгород)

В статье показано вклад И. Я. Франко (1856-1916) в изучение положения крестьянства Восточной Галиции в эпоху феодально-крепостнических отношений. Приводятся его оценки разных аспектов изучаемой проблемы. А так же вывод о том, что и после отмены в 1848 г. крепостничества остались многие пережитки прошлого, что усугубляло положение крестьянства.

ЗАЛІЗНИЧНЕ ПИТАННЯ КРАКІВСЬКОЇ РЕСПУБЛІКИ З ТОЧКИ ЗОРУ ДЕРЖАВНИХ ІНТЕРЕСІВ АВСТРІЇ (1844-1846 рр.)

ЖАЛОБА І.В. (Чернівці)

Завдяки своєму вигідному розташуванню та безмитному статусові Краків ще на світанку залізничного будівництва привертав до себе увагу як можливий залізничний пункт, який обіцяв перерости в потужний торгово-транспортний вузол Європи. Через те, ще з середини 30-х років виникали проекти будівництва залізниць, в основі яких розрахунок полягав на вузловому положенні Кракова. Так, наприклад, під час підготовки до будівництва Віденсько-Варшавської залізниці інженер Сплешинський представляв у своїй доповіді від 1 лютого 1836 р. обрахунки користі від сполучення Кракова з Варшавою. З іншого боку, керівництво та ділові

кола Краківської республіки теж прагнули до будівництва залізниці краківською територією, з якою пов'язувалися великі народногосподарські та політичні сподівання. У 1840 р. зав'язані були стосунки між сенатом Вільного міста і директором Віденсько-Варшавської залізниці Петром Штайнкеллером. Сенат прагнув долучити місто до австро-прусько-російських залізниць, які поставали в регіоні і від яких багато залежало і в подальшій долі Кракова. Проте високі вимоги Штайнкеллера, його особисті протиріччя з групою краківських банкірів не призвели до укладення бажаного договору [1].

Інтерес до залізниці краківською територією

проявив і віденський банкір Ф.Л. Вестенгольц. 24 травня 1841 р. краківський уряд надав йому привілей з виключним правом на утворення «вітчизняного акціонерного товариства» для сполучення Варшавської залізниці з австрійською Північною залізницею цісаря Фердинанда [2]. Таким чином, Вестенгольц не міг зразу скористатися наданим йому привілеєм, оскільки здійснення такого сполучення залежало від темпів будівництва означених залізниць до кордонів Краківської республіки. Але сам факт зацікавленості до таких проектів і прагнення заручитися наперед правом на їх здійснення засвідчує віру у перспективність і прибутковість подібних підприємств.

Видача краківським урядом у 1841 р. згаданого привілею Вестенгольцу менш ніж через три роки несподівано для австрійської сторони зробила їй гарну послугу у справі майбутньої Краківсько-Верхньосілезької залізниці. І тут ми підходимо до маловисвітленої в історичній літературі сторінки заснування товариства Краківсько-Верхньосілезької залізниці і тих інтересів, які зіткнулися навколо цього. Офіційну пропозицію про спорудження залізниці до Кракова внесла дирекція пруської Верхньосілезької залізниці 27 січня 1844 р. [3]. Остання в цей час вела будівництво своєї лінії від Оппельн (Ополе) через Глівіце, Мисловіце до Ной Бернунь (Нові Берунь) і задумувалася над її подальшим продовженням для сполучення з якою-небудь закордонною лінією. Ще до офіційного звернення з пруського боку у цій справі були проведені попередні контакти з краківською стороною. Головною метою передбачуваного підприємства проголошувалося прагнення до спрямування всієї східної зернової торгівлі в Західну Європу залізницями. В той час вона відбувалася майже виключно Віслою, тобто водним шляхом, транспортування якою, за словами керівництва Верхньосілезької залізниці було непевним, пов'язаним з багатьма труднощами і перешкодами. У випадку сполучення Кракова з Верхньосілезькою залізницею пруськими залізницями можна було досягти Гамбурга, а транспортування залізницями, на відміну від водних шляхів, пропонувало «незрівнянно більшу безпеку, швидкість і доступність». Це неминуче призвело б до неабиякого злету цієї торгівлі, «посилка, яка за обставини, що торгівля зерном є головним заняттям Кракова, гарантує тут згаданому підприємству найсприятливіше прийняття», як зауважував з цього приводу австрійський резидент у Кракові Б. Пальмроде [4]. І дійсно, з пруського боку Ф.А. Вольф писав 25 січня 1844 р. з Кракова до Бреслау (Вроцлава) Фердинанду Шіллеру, що пропозиція

справді віднайшла добрий відгук у Кракові. Правда Вольф пояснював такий теплий прийом тим, що місцеве керівництво вже злавия піклувалося про залізницю [5]. Пікавим у цій справі є інше, а саме те, що австрійський резидент проголошував пруською стороною мету сприяння зернової торгівлі вважав показною, покликаною приховати справжню мету – швидким будівництвом залізниці вздовж лівого берега Вісли від Ной Берунь до Кракова завадити або ж у крайньому разі значно паралізувати подальшу розбудову Північної залізниці цісаря Фердинанда через Одерберг (Богумін) на північний схід. Адже було цілком зрозумілим, що незначний торгово-пасажирський рух цієї місцевості в жодному разі не був таким, щоб достатньо завантажити і зробити рентабельними одночасно дві паралельні залізниці, які розташовувалися б вздовж вісялянського водного шляху. Проте, що таку приховану мету керівництво пруської залізниці перед собою ставило, Пальмроде було відомо з приватних листів членів сілезької залізниці до краківських торговців.

Австрійський резидент виявився у складній ситуації. Пропозиція Верхньосілезької залізниці, за його ж словами, викликала у Кракові особливе захоплення, а пруський резидент готовий був надати цьому проекту найсильнішу підтримку. За цих умов розраховувати на його відхилення не доводилося. Через те Пальмроде вживав заходів для того, щоб означена пропозиція краківським сенатом приймалася хоча б не зразу і не безумовно. І саме у цій ситуації у нагоді став згадуваний привілей Вестенгольца. Австрійський резидент почав наполягати у краківському сенаті на тому, що виконання проекту Ной Бернунь-Краків сильно ущемлює права і інтереси Вестенгольца і фактично унеможливує йому скористатися концесією, яку він отримав значно раніше [6]. Діяльність Пальмроде виявилася не марною. Згадуваний Вольф у тому ж листі до Ф. Шіллера стверджував, що у Кракові жодна особа без попереднього узгодження з Вестенгольцем нічого робити не буде. Через те він вів мову про можливу потребу звернення пруської сторони безпосередньо до Вестенгольца [7]. В підтвердження цього краківський сенат, хоча й визнавав, що мова йде про два різні проекти, однак вирішив спочатку владнати справу з Вестенгольцем і після цього вже заключати договір з товариством Верхньосілезької залізниці. Розгляд справи, на якій мали бути присутніми Вестенгольц та уповноважений від пруського товариства, повинен був відбутися 28 лютого 1844 р.

В такій несподіваній, за словами самого ж Пальмроде, спосіб вдалося досягти відстрочки

переговорів і одночасно права опротестування за Вестенгольцом. Але тільки відстрочки, оскільки австрійський резидент покладав мало надії на відхилення краківським сенатом проекту, запропонованого пруським товариством. З тим однак, щоб зовсім не пустити справу на самоплив до отримання інструкцій від Меттерніха, він почав переслідувати наступні цілі, які повинні були послабити шкідливу дію пруських заходів:

а) добиватися, щоб концесію було видано не товариству Верхньосілезької залізниці, а незалежному товариству Краківської залізниці, яке б контролював краківський уряд;

б) прилаштування в керівні органи цього товариства, куди тільки можна, Вестенгольца;

с) добиватися того, щоб майбутня Краківська залізниця велася не вздовж лівого берега Вісли до Ной Берунь, а через краківські гірничорудні райони, тобто через Кржешовице, Хрзанов, Явожно і до сполучення з Сілезькою залізницею в Мисловіцах, «чим конкуренція з Північною залізницею в крайньому разі дуже значно зменшилася б» [8].

Нарешті, резидент вважав за корисне «для того, щоб цей надзвичайно жвавий запал сілезького залізничного товариства щодо будівництва колійної дороги краківською територією дещо остудити», опублікувати відомчу статтю в одній з австрійських газет, або ж кореспондентську в «Allgemeiner Augsburgischer Zeitung». В цій статті відповідним чином наголосити, що будівництво Північної залізниці продовжуватиметься за будь-яких обставин [9].

У Відні до надісланої інформації віднеслися дуже серйозно. Як завжди в таких випадках, відбулося листування між Меттерніхом і Кюбеком. Останній розцінював даний проект не як окремий факт, а в руслі тієї цілеспрямованої залізничної політики на кордонах з Австрією, яку пруський уряд в цей час, на думку Кюбека, проводив. Через те остання інформація тільки посилила і підтвердила у Кюбека те занепокоєння, яке ще раніше виникло у нього щодо пруських залізничних товариств і пруського уряду і яке він неодноразово висловлював. Він вважав, що якщо буде збудовано пруський відрізок залізниці через Сілезію до Одерберга, а за цей час, можливо, Північна залізниця зможе добудувати до цього ж пункту своє продовження від Лайпніка (Ліпнік) [10], так цим самим значною мірою будуть паралізовані очікувані австрійцями позитивні наслідки від будівництва Празько-Дрезденської залізниці. Але якщо, окрім цього, пруське товариство збудує лівим берегом Вісли залізницю до Кракова, «так очевидно, що навряд чи тоді можна буде, без

великих жертв і суттєвих втрат з австрійського боку, продовжувати будувати також залізницю від Одерберга до Бохні і далі» [11].

Щоб якось протистояти пруському натиску і послабити негативні для австрійської сторони наслідки їх активності щодо Празько-Дрезденської залізниці, Кюбек підготував і подав на розгляд цісаря пропозиції і очікував на височайше рішення. Від цього рішення залежали подальші заходи Кюбека у справі продовження лінії від Одерберга до Бохні. Невідомо було також, наскільки цісар відстрочить виконання Північною залізницею умов її привілею, а від цього рішення залежав строк передачі в експлуатацію лінії до Бохні. У зв'язку з такою невизначеністю Кюбек задавався цілком природним питанням – наскільки допустимо чи доцільно давати пропонуване резидентом оголошення в газетах?

Поки у Відні обговорювали посталу проблему, поки з Відня до Кракова відправляли вказівки, краків'яни не чекали. 13 березня Меттерніх повідомляв Кюбеку, що він повністю погодився з його міркуваннями і просив резидента якнайдовше затягнути справу. Але ще до того, як Пальмроде отримав вказівки від Меттерніха, від нього надійшов другий лист, у якому сповіщалося, що краківський сенат змушений (курсив наш – І.Ж.) був видати бреславському банкіру Льобеке і товаришам концесію на створення краківського акціонерного товариства для будівництва залізниці, залізниці, яка мала будуватися напрямком, за який боровся Пальмроде [12]. Таким чином, австрійська сторона отримала для себе результат, який вона за тих обставин вважала найменш шкідливим. Свою роль у досягненні цього результату відіграв і австрійський резидент. Інше питання, на яке ми нині не в стані відповісти, – наскільки можна цей результат приписати тільки діяльності Пальмроде і наскільки члени краківського сенату самі свідомо підійшли до цієї проблеми і виходили при цьому не з намовлянь австрійського представника, а з справжніх інтересів і потреб власного міста і держави.

Однак австро-пруське залізничне протистояння у даному регіоні на цьому не закінчилося. Незабаром після того, як утворилося товариство Краківсько-Верхньосілезької залізниці, краківський сенат на прохання цього товариства звернувся до пруського уряду за дозволом на сполучення Краківської залізниці з Верхньосілезькою на кордоні біля Слупни. Відповіді з Берліна довелось очікувати більше року, – тільки в середині осені 1845 р. надійшла звітна нота, яка містила наступну вимогу – перш ніж приступити до переговорів у справі

сполучення, краківський сенат повинен дати запевнення, що Варшавська залізниця з'єднуватиметься з Північною тільки за посередництва Краківської залізниці, тобто східніше Кракова через Подгорце. Мотивувалася така вимога інтересами товариства Краківської залізниці. Дана нота дала поштовх до нового розкручування подій навколо залізничного питання в Краківській республіці.

У донесенні Меттерніху від 5 листопада 1845 р. Пальмроде оцінював дії пруської сторони з двох позицій – «позиції принципів» і з точки зору матеріальних інтересів.

Щодо першого, так Пальмроде непокоївся за прагнення пруської сторони в односторонньому порядку представляти інтереси Краківської республіки і цим самим відійти від відповідних угод та попередньої практики. Згідно останніх Прусія мала право вести переговори з Краківською республікою щодо відстоювання інтересів, наприклад, тієї чи іншої пруської залізниці, однак ніяк не втручатися у внутрішні справи цієї республіки під виглядом відстоювання інтересів Краківської залізниці, без узгодження цих дій з іншими державами-заступницями. Пальмроде вважав ту обставину, що переважна кількість акціонерів Краківсько-Верхньосілезької залізниці, була пруськими підданими аж ніяк не достатнім аргументом для такого втручання і постановки таких вимог. Краківсько-Верхньосілезька залізниця була інститутом вільного міста, як і товариство, що чітко фіксувалося в привілеї і статутах. Те, що велика частина акцій знаходилася в руках бреславських ділків, не міняла становища цього товариства щодо краківського уряду, – пруські акціонери володіли тільки тими правами, які надавали їм статuti і не більше. Таким чином, виражати і відстоювати інтереси Краківської залізниці та її товариства міг тільки Краків. Але цією нотою, на думку Пальмроде, пруський двір відкрито давав краківському уряду зрозуміти, що він товариство Краківської залізниці ставить під своє окреме заступництво. Виходило, що пруський двір ставив перед краківським урядом вимогу вступити з ним в переговори, як з представником інтересів товариства Краківської залізниці і надати йому на користь представленого ним товариства гарантії. В результаті був би договір однієї з держав-заступниць з краківським урядом в представленні і на захист краківського інституту. Цим самим ламалася б уся попередня система стосунків і Пальмроде непокоївся за «шкідливі наслідки» цього.

Зі слів Пальмроде, краківський уряд виявився у найнеприємнішій ситуації. Йому

терміново треба було вирішувати: або приступати до переговорів і цим самим визнавати право Прусії на одностороннє втручання у внутрішні справи республіки, або ж вказати на місце Прусії в угодах держав-заступниць. Для останнього випадку краківське керівництво не мало формальних прав, цього не дозволяло його положення, цього, за словами резидента, не дозволяла і проста пристойність. Через те він вважав, що тільки спільне входження двох інших держав-заступниць до двору Прусії витягне Краків з ями, в якій він опинився зі злої волі Прусії. Подібним чином міркував і його російський колега, який у такому ж дусі готував донесення петербурзькому урядові [13].

Детально розібрав Пальмроде і економічну вигоду вимоги пруського уряду. Чого ж добилися пруссаки? Вони прагнули, щоб сполучення між Варшавською і Північною залізницями відбувалося наступним шляхом: від Освенціма до Подгорце і Кракова, далі Краківсько-Верхньосілезькою залізницею до Длугошина. За їх словами, все це було для блага самого Кракова. Резидент не приховував, що дана вимога пруської сторони власне у Кракові віднайшла одностороннє співчуття і захоплення. Лунали голоси, що такий варіант був би вигідним і австрійській стороні – завдяки продовженню Північної залізниці до Подгорце посилювався б рух, а значить і прибуток.

У резидента були на цей рахунок зовсім інші міркування – віддаль між Освенцімом і Длугошином прямою лінією становила 2 милі, а за пруським проектом отримували приблизно 20-мильний обхідний шлях. Таким чином, або товари і вантажі, щоб не сплачувати дорогого і довгого залізничного фрахту, біля Освенціма перевантажувалися б на вози і далі перевозилися гужовим транспортом, або ж вже біля Одерберга полишали б Північну залізницю і прямували далі пруськими залізницями через Ратібор, Козел і Глівіци до Длугошина. В усякому разі для пасажирського руху останній варіант, як найкоротший, виглядав надзвичайно привабливо. Щодо товарного руху, то справа була не настільки простою, оскільки пруське транзитне мито було йому обтяжливим (нагадаємо при цьому, що на краківській території мито не збиралося, оскільки Краківська республіка була оголошена безмитною територією – І.Ж.). Тим не менш, транспортування пруськими залізницями через Одерберг, після точного обрахування, виявлялося вигіднішим, ніж через Освенцім-Подгорце-Краків. Таким чином, мета пруської ноти була у тому, щоб відвернути рух від Північної залізниці, повернути його на Верхньосілезьку залізницю і

позбутися при цьому конкуренції прямого сполучення Длугошин-Освенцім.

Ось у чому вбачав Пальморде справжню підставу дій прусського резидента і прусського двору, а не у піклуванні про інтереси Кракова, як хотіли представити цю справу на офіційному рівні. Дане бачення австрійського резидента підтверджувалося і чутками, які розповсюджували прусські торговці, представлені у Кракові у торгових справах і в залізничному товаристві. За ними прусський уряд не передбачав більше наполягати на сполученні Верхньосілезької залізниці з австрійськими в Освенцімі, що чітко було записано в концесії прусської залізниці. Завдяки цьому нез'єднанню розраховували торговий рух з Бродів до Бреслау і Гамбурга спрямувати на Краківсько-Верхньосілезьку залізницю, замість очікуваного австрійцями руху через Освенцім. Проте краківські торговці, як зі смутком констатував Пальморде, одурманені бреславськими, від яких вони в багатьох відношеннях залежали, рішуче виступали за прусський проект, який «обіцяв їм золоті гори». Також і краківське керівництво схилилося до прийняття прусської пропозиції.

Австрійський і російський резиденти почали діяти у цій ситуації спільно, оскільки, за словами Пальморде, в інтересах Росії ще більше полягало добиватися прямого сполучення Варшавської залізниці з Північною безмитною краківською територією. Вони намагалися, якщо не повністю відхилити прусську ноту, то хоча б змусити краківське керівництво затягнути справу настільки, щоб уряди двох інших держав-заступниць встигли вжити заходів у відповідь.

У зв'язку з цим резидент вважав за необхідне питання сполучення австрійських і прусських залізниць біля Одерберга поставити в залежність від сполучення біля Освенціма [14].

На відміну від Пальморде у Відні не сприймали все так серйозно. Меттерніх у листі до Кюбека від 15 листопада прямо заявляв, що він не може повністю поділити «принципових» поглядів резидента і не вбачав в діях Пруссії ніяких замахів на особливий статус, виключну роль тощо. На його переконання, прусський уряд мав право, в інтересах своїх залізниць, робити подання, а краківський уряд мав право їх приймати чи відхилити. Те що Прусія свої вимоги мотивувала інтересами Кракова, так це для Меттерніха було цілком «природним саме так діяти у подібних випадках» [15]. Але й краківське керівництво цілком було правомірним про власну вигоду дати самим собі раду. Через те Меттерніх не бачив жодної потреби якихось демаршів з цього приводу біля прусського двору у Берліні.

Зовсім по-іншому виглядала справа з її матеріальної сторони. Тут, на думку Меттерніха, Австрія і Росія були б вправі подати краківському керівництву і їхнє бачення проблеми під тим кутом, що вони, держави-заступниці, ніяких заходів зі свого боку не роблять, які могли б зашкодити інтересам іншої держави-заступниці. До того ж, вважав Меттерніх, навіть якщо краківською територією вибудують пряме сполучення, то і тоді прусський уряд дозволить сполучення Краківської залізниці з Сілезькою. Щодо пропозиції резидента ув'язати сполучення австрійських залізниць з прусськими в Освенцімі з договором, який в цей час готувався щодо сполучення в Одерберзі [16], так Меттерніх розглядав таке затягування несвоєчасним [17].

Кюбек теж розглядав передбачуваний прусською стороною проект з точки зору матеріальних інтересів Австрії, її руху як «великої важливості». Згідний був з усім, що виклав у своєму доносенні Пальморде щодо того, що мета, якої хотів сягнути прусський уряд – це відвернення руху від австрійських земель і його максимальне наведення на прусську територію.

Виходячи з цих міркувань, а також з того, що прусський уряд піде на сполучення Краківської залізниці з Сілезькою і у випадку, якщо його умови так і не будуть прийняті, Кюбек виступав за те, щоб «усіма силами (курсив наш – І.Ж.), чи через краківський уряд, чи безпосередньо біля прусського уряду наполягати, щоб Прусія відмовилася від своєї умови» [18].

Але через три дні, після викладу даних міркувань, Кюбек 24 листопада отримав від Меттерніха повідомлення про те, що краківський сенат відхилив пропозицію прусського уряду. Цікава заувага Меттерніха до цієї вістки: «Діяльна поведінка ц.к. резидента, яка призвела до цього результату, заслуговує, на мій погляд, всякої похвали і незабаром потрібно буде видати йому на руки кошти для того, щоб зміцнити краківський сенат у цьому настрої» [19]. Кюбек звичайно ж був задоволений результатом і сподівався, що «бажаний засіб повинен бути віднайдений, щоб зміцнити краківський сенат у відповідному настрої, який однаково відповідає його власним інтересам та інтересам сусідніх держав» [20]. Не забув Кюбек і про Пальморде, якого вважав за потрібне теж відзначити. Таким чином, з вищого можна зробити висновок, що австрійська сторона, для досягнення цієї важливої для її економічної безпеки мети, справді задіяла «усі сили», як це і пропонував Кюбек Меттерніху 21 листопада 1845 р.

Заходи прусського уряду всерйоз занепокоїли не тільки австрійську сторону, але й російську. 2 лютого 1846 р. Меттерніх повідомив Кюбеку

донесення ерцгерцога Фердинанда, генерал-губернатора Галичини, про усну пропозицію царя Миколи I щодо спорудження прямого сполучення краківською територією між Варшавською та Північною залізницями, тобто оминаючи пруську територію і без уваги на наведені вище вимоги пруської сторони про недопустимість такого з'єднання. Кюбек відповів Меттерніху вже наступного дня, але перед цим між ними відбувся обмін думками на приватному рівні. У листі Кюбек тільки повторив те, що він говорив державному канцлеру: «... реалізація бажання Його Величності російського цісаря, відволікаючись від технічного питання, не підлягала б жодному утрудненню і була б дуже відповідною австрійським інтересам» [21]. Кюбек вважав, що вже після дій пруського уряду минулого року необхідно було невідкладно братися за здійснення цього проекту. Для Варшавської залізниці виникала справді серйозна ситуація, якби пруський інтерес був задоволений. Йй довелось б перекидати вантажі або пруською територією, або ж обхідним шляхом через Длугошин-Краків-Подгорце до Освенціма. Таким чином, також і російський уряд, на думку Кюбека, повинен був робити все, щоб негативне для пруської сторони рішення краківського сенату утримати в силі. Оскільки ініціатива сполучення Варшавської та Північної залізниць виходила від російської сторони, то вона і повинна була робити необхідні формальні кроки, тобто звертатися до краківського сенату з проханням про дозвіл на проведення попередніх технічних розслідувань тощо. Австрії недоцільно було виявляти у даній справі свій інтерес, оскільки, на переконання Кюбека, від передбачуваного сполучення, більша вигода випадала на долю Росії, а не Австрії [22].

3 березня з даної справи у Санкт-Петербурзі між австрійським посланником графом Коллоредо і російським канцлером Нессельроде відбулася розмова. Нессельроде повідомив Коллоредо, що за російськими даними з Берліна, Кракова та Варшави пруський уряд відмовився від наполягання на своїй пропозиції і запропонував Краківсько-Верхньосілезькій залізниці добудувати короткий відрізок для сполучення з Верхньосілезькою залізницею. У зв'язку з цим

Нессельроде просив якнайшвидше назвати час, впродовж якого буде побудовано відрізок до Освенціма, наміченого пункту сполучення з російською залізницею. При цьому російський канцлер зауважував, що цар відомостями від австрійців буде тільки задоволений. Меттерніх, який 17 березня доводив до відома Кюбека донесення Коллоредо з цього приводу, просив того, щоб він чим скоріше дав відповідь, «оскільки взаємні інтереси тут ідуть нога в ногу» [23]. Кюбек однак у своїй відповіді від 23 березня зауважував, що він навіть з певною долею вірогідності не міг назвати цей час. Північній залізниці височайшим рішенням строк будівництва до Бохні продовжено до 4 березня 1856 р. Якщо товариство цим скористається, тоді цей час дійсно значно розтягнеться. З точки зору державних інтересів Австрії це було б невігідним і Кюбек не виключав можливості будівництва відрізка Одерберг-Бохня силами держави. Він очікував також на результати розслідувань у справі Галицької державної залізниці, на основі яких можна було б говорити більш предметно. Через те Кюбек просив наскільки можливо відтягнути з відповіддю росіянам [24].

Справа однак, затягнулася довше, ніж розраховували. Політичні події в Краківській республіці, які привели в кінцевому підсумку до її включення в склад Австрійської імперії, змінили докорінно ситуацію. Віднині австрійський уряд повинен був виходити з того, що Краків і краківська територія стали австрійською територією. На цій території залишалася і Краківсько-Верхньосілезька залізниця, яка, згідно привілею і статутам, виданим краківським сенатом, визнавала зверхність пруського залізничного законодавства, а переважна більшість акцій знаходилася в руках пруських акціонерів. Через те всі зусилля нової влади спрямувалися на те, щоб вивести залізницю з-під пруського впливу і поставити її під контроль австрійських державних органів. До вирішення цього важливого в державному відношенні питання не могло бути й мови про пропоноване росіянами будівництво сполучної залізниці. З іншого боку політичні події 1848-1849 та Кримської війни розвивалися настільки стрімко, що дане питання само по собі відійшло на задній план.

ЛІТЕРАТУРА

1. Purchla J. Krakau unter österreichischer Herrschaft 1846-1918. Faktoren seiner Entwicklung. Wien-Köln-Weimar, 1993. S. 43-44; Demel J. Stosunki gospodarcze i społeczne Krakowa w latach 1846-1853. Krakow, 1951. S. 88-89.
2. Österreichisches Staatsarchiv, Verkehrsarchiv des Allgemeinen Verwaltungsarchivs, (àřèl – ÖSA, AVA), V A (Krakau-Oberschlesische Eisenbahn), Kart. 1, Acten des Directorii der Cracau-Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft betreffend das Privilegium zum Bau der Bahn und das Gesellschafts-Status. Angefangen den 27 Januar 1844. Geschlossen den ... 1849 (àřèl – Acten des Directorii...), Bl. 11-11 Rückseite. Ціком ймовірно, що дані заходи Вестенгольца йшли в руслі тодішніх прагнень товариства Північної залізниці, яка воліла до такого сполучення з Варшавською залізницею.

3. Ibid.
4. Ibid, II B (Allgemeine Hofkammer (1841-1848), Kart. 8, Z. 396/ 44.
5. Ibid, V A, Kart. 1, Acten des Direktorii ..., Bl. 1-2.
6. Ibid, II B, Kart. 8, Z. 396/ 44.
7. Ibid, V A, Kart. 1, Acten des Direktorii ..., Bl. 1-2.
8. Ibid, II B, Kart. 8, Z. 396/ 44. Хоча про перебіг подій і свої наміри у даній справі Пальмроде доносить Меттерніху тільки 5 лютого, видно з усього, що з Вестенгольцем він ввійшов у контакт практично відразу, оскільки час не дозволяв довго розмірковувати. В усякому разі, 27 січня 1844 р. дирекція Верхньосілезької залізниці таки направила листа до Вестенгольца. Останній 30 січня у Відні підготував відповідь, у якій висловлював свою готовність допомагати у справі, започаткованій пруським товариством. При цьому Вестенгольц наводить переваги залізниці від Мисловіце через Пржемсу, гірничорудні райони Явожно і Кржешовіце до Кракова і висловлює думку про те, що залізниця повинна бути під юрисдикцією Кракова. Також стверджує безперспективність прокладання залізниці лівим берегом Вісли [ЦСА, AVA, V A, Kart. 1, Acten des Direktorii ..., Bl.6-7], тобто, при читанні цього листа складається враження, що його Вестенгольц писав мало не під диктовку самого Пальмроде.
9. Ibid, II B, Kart. 8, Z. 396/ 44.
10. Рішення про будівництво залізниці від Лайпніка до Одерберга було прийнято в грудні 1843 р. на надзвичайному загальному зібранні акціонерів Північної залізниці. З пруського боку утворено було товариство для відрізки Одерберг-Козел. Від Козла до Оппельня залізниця будувалася, відрізок Оппельн-Бреслау був вибудований, між Бреслау і Лігніцем роботи йшли повним ходом, а між Лігніцем і Франкфуртом на Одері, звідки вже було залізничне сполучення з Берліном, роботи повинні були розпочатися у 1844 р. Через те з пруського боку, за словами пруського посланника у Відні, очікували лише «на сигнал, що з австрійського боку пропонується рука» для спорудження сполучення Відень-Берлін [Strach H. Die ersten Privatbahnen // Geschichte der Eisenbahnen der oesterreichisch-ungarischen Monarchie. II. Bd. Wien-Teschen-Leipzig, 1898. [Reprint, Wien, 1999]. S. 73-75].
11. ЦСА, AVA, II B, Kart. 8, Z. 396/ 44.
12. Ibid.
13. Ibid. Kart. 16, Z. 2522/ 45.
14. Ibid.
15. Ibid.
16. Він був укладений 9 березня 1846 р.
17. ЦСА, AVA, II B, Kart. 16, Z. 2522/ 45.
18. Ibid.
19. Ibid. Z. 2452/ 45.
20. Ibid. Z. 2522/ 45.
21. Ibid. Kart. 17, Z. 231/ 46.
22. Ibid.
23. Ibid. Kart. 18, Z. 557/ 46.
24. Ibid.

ZUSAMMENFASSUNG

DIE EISENBAHNFRAGE DER KRAKAUER REPUBLIK VOM STANDPUNKT DER ÖSTERREICHISCHEN STAATLICHEN INTERESSEN (1844-1846)

Zhaloba I. (Tscherniwtsi)

Im Artikel versucht man zu untersuchen, welchen Einfluss die Eisenbahnen in der Zeit ihrer Ausbreitung und Herausbildung des Eisenbahnnetzes auf aussenpolitische Massnahmen der Regierungen hatten. Dies geschieht am Beispiel der Frage des Eisenbahnbaues in der Krakauer Republik und jener Bestrebungen ihrer Nachbarstaaten und gleichzeitig der Schützkräfte – Österreich, Preussen und Russland, die dabei zusammengestossen haben. Der Hauptschwerpunkt wurde an den aussenpolitischen Massnahmen der oesterreichischen Regierung, die von Metternich und Kübeck geführt wurden, gelegt.

РЕЗЮМЕ

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ВОПРОС КРАКОВСКОЙ РЕСПУБЛИКИ С ТОЧКИ ЗРЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННЫХ ИНТЕРЕСОВ АВСТРИИ (1844-1846 гг.)

Жалоба И. (Черновцы)

В статье делается попытка исследовать то влияние, которое имели железные дороги во время их распространения и оформления железнодорожной сети на внешнеполитические действия правительств. Это проиллюстрировано на примере вопроса строительства железной дороги в Краковской республике и тех устремлений ее соседних государств и одновременно стран-покровительниц – Австрии, Пруссии и России, которые при этом столкнулись. Главное внимание уделено внешнеполитическим действиям австрийского правительства, которые осуществлялись под руководством Меттерниха и Кюбека.