ЖАЛОБА І.В.,
кандидат історичних наук, доцент

Київський міжнародний університет

ЗАЛІЗНИЧНЕ ПИТАННЯ МОЛДОВСЬКОГО КНЯЗІВСТВА В ЗОВНІШНЬО-ПОЛІТИЧНИХ РОЗРАХУНКАХ АВСТРІЙСЬКИХ УРЯДОВЦІВ (40 – 50-ті РОКИ XIX ст.)

У сучасній українській історіографії прослідковується зростання інтересу до питань історії шляхів сполучення взагалі та залізниць зокрема. З'явилися як перші за часів незалежності узагальнюючі студії[1], так і їх регіональні аналоги[2]. У 1999-2001 рр. захищені три кандидатські дисертації, пов'язані з історією залізничного транспорту України[3]. Останнім часом з'явилися також публікації, що стосуються історії шляхів сполучення та зв'язку Українських Карпат[4], Поділля[5], Правобережної[6] та Південної[7] України. Однак постановка питання про вплив комунікаційного чинника на зовнішньополітичну діяльність урядів за часів "транспортної революції" в українській історіографії, за винятком власних досліджень автора[8], практично не була предметом спеціального розгляду. Саме один із прикладів останнього подається в цій невеличкій розвідці. Не претендуючи на повноту викладу чи всебічність висвітлення, ми б хотіли в першу чергу представити саме позицію окремих посадових чи військових діячів Габсбурзької монархії 40 – 50-х років

XIX ст. як віддзеркалення умонастроїв того часу.

4 березня 1836 р. барону Ротшильду було надано австрійським урядом привілей на будівництво локомотивної залізниці від Відня до галицького містечка Бохня, на основі якого утворилося товариство Північної залізниці цісаря Фердинанда. Цим самим були визначені північний і північно-східний напрямки залізничного будівництва в Австрійській імперії. А вже 10 жовтня 1840 р. галицькі стани на засіданні галицького сейму виносять на порядок денний питання Галицької залізниці як продовження Північної залізниці цісаря Фердинанда від Бохні до Львова і далі на схід. Створюється комісія, яка ставила за мету дати відповідь на ряд питань, пов'язаних із майбутньою залізницею і, зокрема, її напрямком і кінцевими пунктами. Обер-інженером Північної залізниці Бретшнайдером було підготовлено також проект лінії, кінцевий пункт якої знаходився в Цурені на молдовському кордоні. Зі слів членів галицької комісії, молдовський уряд виявив до їх діяльності жвавий інтерес і навіть висловив свої побажання щодо місця виходу залізниці на молдавський кордон – не Цурень, як початково спроєктував Бретшнайдер, а район Сучави. Для останнього випадку Бретшнайдер розробив також проект, згідно з яким до молдовського кордону лінія від Снятина прямувала не на Чернівці, а через Панку, долиною Серету[9].

Таким чином, вже з перших кроків у справі майбутньої Галицької залізниці галичани мали на меті долучення до молдовського кордону і сподівалися на її продовження територією Молдови до Чорного моря. На жаль, у нашому розпорядженні немає точних даних, хто і в результаті яких контактів отримав вказані побажання молдовської сторони щодо зміни пункту виходу залізниці на молдовський кордон – Сучава замість Цуреня. Однак ця скупа інформація викликала зацікавлення в тієї частини членів об'єднаної Надвірної канцелярії, яка весною 1843 р. відносно активно висловилася на підтримку проекту Галицької залізниці. Вони запропонували прояснити позицію молдовського князя і в разі підтвердження інформації, наданої галичанами, погодитися з пропозицією молдовської сторони, оскільки сучавська лінія, за словами Бретшнайдера, хоча й складніша за цуренську, однак не настільки, щоб стати на заваді будівництву чи значно підняти його вартість[10].

Тобто серед віденських урядовців на початку 40-х років також виявилися прибічники Молдовської залізниці. До них належав, зокрема, Надвірний секретар Карл Віттек, який у тому ж таки 1843 р. підготував промеморію у справі колійної дороги так званої американської середньої будови для Буковини. Ним пропонувалися дві траси: від Чернівців до Сучави, як головного перевалочного пункту на молдовському кордоні та від Пояна Стампі на семигородському кордоні через місцевість біля Солки і до Сучави. Друга колія повинна була, за задумом К. Вітте-

ка, стати вузловою лінією Буковини, оскільки перетинала лісові комплекси Кимполунгу, Солки та Іллішештів і до того ж з'єднувала Семигород (Трансільванію) з Молдовою. Згідно із ходом думок К. Віттека від Сучави через Ясси до Галацу молдовський уряд повинен би прокласти власну лінію. В останньому К. Віттек покладався на чутки, за якими молдовський уряд повинен би бути схильним до такого проекту. З тим, щоб цьому підприємству посприяти, К. Віттек готовий був поставляти буковинський ліс для молдовської колійки, якщо вона цього буде потребувати, в обмін за вартістю на її акції[11].

У супровідному листі від 15 листопада 1843 р. до цієї промеморії, направленому в президію загальної Надвірної палати, К. Віттек зазначав, що з цього приводу він вів розмову з австрійським консулом у Галаці Х. В. Губером і той був не проти проекту[12]. Однак відгук на проект К. Віттека, наданий австрійським агентом в Яссах фон Айзенбахом 10 березня 1844 р., був негативний. За його даними, розраховувати на підтримку з боку молдовського уряду в разі продовження залізниці територією Молдови не доводилося[13]. На жаль, більш повними роз'ясненнями з цього приводу ми не володіємо, хоча дане твердження Айзенбаха й виглядає дещо дивним на фоні інших чуток, згідно з якими ставлення молдовського уряду до подібних проектів було прихильним. Дивним ще й тому, що менш ніж через рік, 17 січня 1845 р., той самий Айзенбах сповіщав з Ясс прямо протилежне. Але про все по порядку. Справа в тому, що активність галицького дворянства в справі Галицької залізниці змусила австрійський уряд роботи хоч якійсь кроки в цьому напрямку, а в кінці 1844 р., 18 грудня, прийняти принципове рішення про будівництво лінії Бохня-Львів-Чернівці як державної. Ця звістка досить швидко сягнула сусідньої з Буковиною Молдови і, згідного зі згаданим повідомленням Айзенбаха, викликала там жваву зацікавленість. Мало того, позиція молдовського боярства виявилася досить активною. Зразу ж розпочалася робота з утворення консорціумів, які були б в стані вибудувати зустрічну лінію від Галаца через Ясси, до австро-молдовського кордону. Впливові представники молдовських землевласників звернулися до Айзенбаха як з запитаннями про стан підготовки до будівництва Галицької залізниці, так і з пропозиціями щодо можливої участі Австрії в розбудові Молдовської залізниці. Все це і виклав вищезгаданий агент у своєму донесенні від 17 січня 1845 р. президентові (з 25 грудня 1840 р.) Надвірної палати баронові Карлові Фрідріхові Кюбеку фон Кюбау. Відповідь Кюбека була швидкою і категоричною – Айзенбаху суворо наказувалося утримуватися від жодних висловлювань чи роз'яснень, які могли б спричинити якісь сподівання чи здогадки молдовської сторони.

Агент, чітко дотримуючись цих настанов, водночас постійно слідкував за настроями в Молдові стосовно залізниці. А настрої ці, за його

словами, були такими, що багато великих бояр вбачали, "як молдовани і землевласники, у будівництві залізниць у Молдові велику комерційну користь для себе і своєї Батьківщини"[14].

Це надзвичайно цікавий момент у повідомленні Айзенбаха, оскільки він характеризує в цілому процес, притаманний тому часові. Значна частина угорського, польського, у даному випадку молдовського дворянства, повністю або ж частково позбавлена власної державності, активно включилася в матеріальну розбудову своїх корінних областей, свято віряючи в те, що колись їхня сьогоднішня діяльність згодиться для майбутніх поколінь, як матеріальна база їхньої незалежності. В усякому разі в підприємницькій діяльності вони вбачали не тільки спосіб заробити капітал, збагатитися самим і забезпечити власні родини, але й вбачали в цьому політичне підґрунтя. У Галичині, наприклад, частина польського дворянства, причому значна частина, не маючи можливості вести легальну політичну боротьбу, а відкритий виступ вважаючи передчасним, активно зайнялася підприємницькою діяльністю. Ідея незалежної польської держави весь час жила в цьому середовищі, польські дворяни впродовж XIX ст. працювали для її втілення в майбутті, над створенням її матеріальної основи. У цьому плані діяльність графа Андрія Замойського в королівстві Польському Російської імперії і князя Льва Сапєги в королівстві Галичина Австрійської імперії – найбільш яскраві приклади. С. Тарновський, у замітці краківського "Часу", присвяченій Л. Сапєзі, фактично одним реченням розкрив іманентний зміст його діяльності: "Леон Сапєга бачив: Вітчизна мусить обов'язково бути також матеріальною, бажаючи дійти до того, що повинно бути, треба виходити з того, що є. Ось у двох словах таємниця його політики"[15]. Отже, для польських дворян їхня тодішня підприємницька діяльність була діяльністю для майбутньої незалежної польської держави – фабрики, заводи, залізниці, які вони створювали на польській (тоді ще формально австрійській чи російській) землі, завтра слугуватимуть прийдешнім вільним громадянам вільної польської держави. Теж саме стосувалося й угорської частини Габсбурзької монархії. У 1845 р. І. Сечені розробляє проект залізниць для Угорщини. Будапешт планується як центр, від якого відходитимуть 4 лінії на Відень, Фіуме, Кашау і Східну Угорщину. Подібними заходами він хотів досягти своєї основної мети – господарської свободи Угорщини, як першого кроку до її політичної свободи. За його словами: "Ми повинні спочатку бути вільними економічно, політична свобода прийде потім сама по собі"[16].

Таким чином, для так званих малих народів тогочасної Європи, від самого початку появи залізниць, останні виступали матеріальним уособленням їхнього прагнення до створення незалежних національних держав. Те саме, очевидно, відбувалося тоді і в Дунайських князівствах, що чітко вловив Айзенбах. Цим зумовлені розставлені ним акценти: не просто як

землевласники, але й як молдовани, і не лише для себе, але й для своєї Батьківщини вбачали молдовські бояри користь у розбудові залізниць.

У частини проавстрійського боярства залізниця пов'язувалася і зі сподіванням на активніше втручання Австрії в долю їхньої країни, ясна річ, під кутом зору протидії Росії та звільнення від Османської імперії.

Отже, лише запланована залізниця, для якої ще навіть не було проведено жодних технічних чи підготовчих робіт, набирала неабиякої політичної ваги.

За словами Айзенбаха, ці прагнення підтримував сам князь Стурдза як багатий землевласник Буковини й Молдови. Однак він діяв обережно й таємно, оскільки боявся остаточно скомпрометувати себе прихильним ставленням до Австрії, знаючи, як протидіє Росія можливому розширенню австрійського впливу в Дунайських князівствах.

Тим не менш, на весну 1846 р., у згоді з господарем, існували два товариства, які складалися із найбільш знатних і багатих бояр Молдови. Одне із них вже на той час встигло подати у вищі органи влади князівства клопотання про надання привілею на будівництво залізниці і в позитивному рішенні з цього питання ніхто не сумнівався. Саме ж клопотання було подане Айзенбаху для таємного ознайомлення.

Інше ж товариство розраховувало на підтримку Австрії в цій справі. Через те керівник згаданого товариства, прізвище якого Айзенбах не називає, передав йому лист із вміщеними в ньому пунктами-запитаннями, на які представлюване ним товариство хотіло б отримати від австрійської сторони відповіді. Найбільше їх цікавило, чи не віднайшлося б у Відні чи деінде в Австрії товариство, готове внести гроші для спорудження залізниці Михайлени-Галац. У разі появи такого товариства, його можна було б представити місцевому уряду і вести розмову про умови, на яких відбуватиметься будівництво.

На це Айзенбах отримав настанови від Кюбека, підписані останнім 11 травня 1846 року. Згідно з ними, ні тоді, ні навіть у віддаленому майбутньому Кюбек не мав жодної надії на те, що в тій чи іншій формі австрійські гроші будуть задіяні в залізничних підприємствах закордонних держав. Пояснював він це тим, що одночасна діяльність великої кількості подібних підприємств призвела б до напруги на європейському грошовому ринку, а отже, й на віденській біржі, чим відбила б у публіки бажання брати в них участь. Що ж до великих австрійських торгових фірм, то вони, за словами Кюбека, вирішили відійти від закордонних залізниць.

Через те Кюбек просив розтлумачити молдованам, що такий стан речей не давав молдовським підприємцям жодної надії на задіяність австрійських грошей. Тим більше, що за таких умов і сам австрійський уряд мусив протидіяти усьому, що могло б погіршити австрійський грошовий ринок.

Водночас Кюбек, від імені австрійського уряду, висловлював готовність поділитися своїм досвідом, зокрема в справі залізничного законодавства, чим теж цікавилися представники товариства[17].

У листі від 22 травня 1846 р. Меттерніх цілком погоджувався з Кюбеком щодо неможливості участі Австрії в залізничному будівництві Молдови, хоча й визнавав, що така участь була б дуже корисною для монархії. Згідний був і з рекомендаціями Айзенбаху, лише просив, щоб той у Молдові наголосив, що австрійський уряд дуже хотів би, щоб це підприємство здійснилося, а коли австрійський уряд визначиться із власними лініями, він із готовністю протягне руку на молдовський бік, щоб з'єднати відповідні лінії[18].

Незважаючи на в цілому негативну відповідь австрійського уряду, представники найвищого боярства Молдови вручили Айзенбаху пам'ятну записку, підготовлену товариством привілейованої залізниці Михайлени-Галац, яку Айзенбах передав Меттерніху під час свого перебування у Відні у зв'язку з відпусткою.

Із результатів технічних розвідок, які містила записка, випливало, що якихось значних перешкод для побудови планованої залізниці ні з уваги на місцевість, ні з уваги на кошти не передбачалося.

Однак, із погляду авторів записки, для того, щоб залізниця була справді прибутковою і щоб вона повністю відповідала потребам промисловості та торгівлі, вона повинна долучитися до австрійської залізниці. Тому ставилося питання: якщо справа дійде до виконання цього проекту, чи можна з впевненістю розраховувати на приєднання до австрійських ліній, і якщо так, тоді де і т.д.

4 вересня 1846 р. Меттерніх повторно звернувся до Кюбека з приводу Молдовської залізниці. Цього разу він хоча й погоджувався з міркуваннями Кюбека про складність тодішнього фінансового становища держави, однак все ж підкреслював неабияку важливість побудови зазначеної залізниці з точки зору зовнішньополітичних та економічних інтересів монархії. Тим більше, що, за словами Меттерніха, рано чи пізно питання цієї залізниці доведеться вирішувати, а в даний момент мова йшла про товариство, яке вже отримало від молдовського уряду привілей і дії якого залежали від позиції австрійської сторони. Таким чином, ніби й сам бог велів скористатися ситуацією для позитивного, взаємовигідного розв'язання цієї проблеми. Тому Меттерніх вважав за необхідне ще раз повернутися до неї, щоб у такий спосіб забезпечити вказаному товариству максимальні сприяння й підтримку.

На думку Меттерніха, вже одне те, що проектована залізниця передбачала вихід у Галаці до гирла Дунаю, заслуговувало особливої уваги. Адже тоді Галичина напрямки сполучувалася б із Дунаєм, а це вочевидь підняло б вартість тамтешнього землеволодіння.

До того ж, завдяки згаданій залізниці багато провінцій монархії мали б доступний і зручний вихід на левантійську торгівлю, благами якої на той час користувалася тільки та частина монархії, яка розташовувалася біля Дунаю чи вздовж морського узбережжя. Оскільки ж із побудовою цієї залізниці взагалі значно пожвавиться рух між сусідніми турецькими провінціями, що, безперечно, теж позитивно відобразиться на австрійських провінціях, Меттерніх визнавав за безумовне, "що Молдовська залізниця утворює необхідне доповнення австрійським залізницям, зокрема Галицькій.

Політичні міркування, які говорять за це (тобто за підтримку проекту Молдовської залізниці. – І.Ж.), органічно випливають із комерційних, поза як ніщо так не придатне для спрямування інтересів Дунайських князівств [у русло, бажане для] Австрійської монархії"[19].

На цей лист Меттерніха від 4 вересня 1846 р. Кюбек відповів дуже швидко, вже 11 вересня, оскільки нічого нового сказати Меттерніху із цього приводу Кюбек не міг. Звичайно ж, він визнавав безсумнівну корисність цієї залізниці. Однак незавершеність технічного проектування не дозволяла, за словами Кюбека, визначити кінцевий пункт Галицької залізниці. Не в повному обсязі були проведені проектувальні роботи на відрізку Бохня-Львів, а тому не могло бути й мови про проектування колії від Львова на схід. Що ж стосується коштів, то з фінансового погляду визначити час початку спорудження лінії від Львова до молдовського кордону, на переконання Кюбека, важко і ще важче сказати, коли буде завершено її будівництво.

Тому Кюбек вважав за доцільне довести до відома вищезгаданого молдовського товариства, що австрійський уряд поки що не в стані дати відповідь на поставлені питання, однак продовження і вихід Галицької залізниці до молдово-австрійського кордону розцінює як взаємовигідний захід[20].

Таким чином, на нашу думку, обидва діячі виявилися заручниками власної політичної системи: з одного боку прагнення відігравати видатну роль у міжнародному житті, а з іншого – важка фінансова скрута країни, зарадити якій через реформи не вбачали можливим або ж просто над цим не замислювалися. До того ж ситуація в залізничній сфері всередині Австрійської імперії саме восени 1846 р. досягла своєї критичної відмітки. 18 листопада 1846 р. уряд змушений був створити власну надзвичайну Кредитну касу і приступити до невідкладного викупу акцій приватних залізничних підприємств, щоб не допустити фінансової катастрофи. Той самий Кюбек 26 листопада 1846 р. виступив на сторінках офіційної "Wiener Zeitung" із статтею, в якій тлумачив вище окреслені заходи уряду[21].

На позицію Кюбека щодо залізниць у Молдові, очевидно, вплинуло ще й те, що він не поспішав із будовою Галицької залізниці. Він вважав

її "далеко менш важливою", ніж Ломбардійсько-Венеціанська та Західна, до завершення спорудження яких Кюбек не планував будувати залізницю в Галичині[22]. Цісарю про це він однозначно заявив ще в 1843 році, у своєму височайшому поданні від 9 жовтня[23]. А без сполучення з Галицькою значення Молдовської залізниці як для імперії, так і для Молдовського князівства суттєво зменшувалося[24].

Потрясіння 1848-1849 рр. не сприяли активному втручанню в справи Молдовського князівства, а тим більше побудові для нього залізниці на австрійський капітал чи з його допомогою. Однак події 50-х років докорінно змінили позицію Австрії. Улітку 1855 р. в австрійській пресі промайнули повідомлення про те, що господар Молдови надав французькому акціонерному товариству право на побудову залізниці від Дунаю, вздовж долини Серету, до австрійського кордону в Буковині. Товариство зобов'язувалося вибудувати її протягом трьох років. Сам привілей був розрахований на 99 років, а, за його положеннями, земля під залізницю, будівельний ліс і робітників князівство зобов'язувалося надати безплатно. В Австрії ця залізниця, згідно із зауваженням в "Austria", розглядалася як важлива, позаяк планована Галицька пролягала Буковиною до молдовського кордону[25]. Однак інтерес тут був не тільки суто внутрішній, як намагалися змалювати газети. Австрійські урядовці були всерйоз занепокоєні розширенням іноземного, у першу чергу французького, впливу в князівствах, що засвідчують тогочасні документи. Попри слабкість тодішньої Австрії взагалі, попри її залежність від Англії і, особливо, Франції, вона все-таки намагалася відстоювати в князівствах свої інтереси, тим більше, що зазначені території були окуповані австрійськими військами. Безумовно, питання будівництва там залізниць займало не останнє місце в заходах віденського двору. Не маючи змоги конкурувати з англійцями та французами у фінансовому плані, австрійці прагнули вплинути бодай на технічний бік справи і забезпечити такий напрямок залізниць, який би влаштовував у першу чергу Австрію.

Це видно хоча б з листа від 12 лютого 1856 р. міністра закордонних справ до міністра торгівлі, в якому йшлося про питання залізниці від австрійського кордону біля Єршови, через Крайову, до Бухареста і звідти до Дунаю. У ньому міністр закордонних справ, зокрема, вказував, що "дуже бажано, щоб будівництво валаських залізниць велося, по можливості не за рахунок англійців чи французів, а переважно на кошти австрійців"[26]. Тому він прохав якнайшвидше задовольнили клопотання князя Штирбя про відправку до Валахії австрійського інженера. Адже міністр непокоївся про можливість забезпечення там домінуючих австрійських інтересів у випадку, коли валаський уряд раптом виявиться вимушеним довірити керівництво передбачуваними трасувальними роботами англійському чи французькому інженерові[27].

Міністр також наполягав, щоб і армійське обер-коммандо (вищий штаб армії) оцінило цей проект із погляду стратегічних інтересів Австрії[28].

Справді, під час окупації Дунайських князівств австрійськими військами, обер-інженер Діммер вивчав можливості будівництва залізничних ліній від Джурджу до Бухареста, від Бухареста, через Плоєшти і Бузеу, до кордону з Трансільванією (Кронштадт), а також із Бузеу до Браїли (Бреіла), з Бузеу, через Фокшани, до Ясс. Невизначеним залишилося, який кінцевий пункт матиме лінія з Ясс – Сучаву чи Серет. Однак ця проблема в кінці 50-х років відійшла на задній план, оскільки, за словами І. Осіцького, на порядку денному стояло важливе політичне завдання – об'єднання Молдови і Валахії під одним скіпетром[29].

Питання молдово-валаських залізниць було не останнім і в діяльності командуючого австрійським окупаційним корпусом у Дунайських князівствах графа Короніні. У цьому плані цікаве його донесення з Бухареста від 24 березня 1856 р. Виявляється, Короніні вів із цього приводу усні переговори з господарем, який виступав за побудову залізниці із Заходу на Схід від Оршови, через Крайову, до Бухареста і звідти на Браїлу. Зі слів Короніні, господар волів мати цю залізницю, виходячи як із власного приватного інтересу, так і з розуміння потреб країни. Він також досить прихильно поставився до з'єднання валаських залізниць із семигородською лінією біля Кронштадта. Принаймні він радо прийняв у Бухаресті депутацію семигородського залізничного консорціуму і вів з її делегатами переговори в справі будівництва, на приватні кошти консорціуму, лінії з Кронштадта, через Бухарест, на Джурджу з одного боку і на Браїлу – з другого, на умовах 5%-ї державної гарантії.

Короніні намагався максимально сприяти втіленню в життя цього проекту й домогтися від уряду Валахії видання концесії на продовження Семигородської залізниці валаською територією до Дунайського порту. Адже тільки за цих умов, на його думку, австрійський уряд наважився б концесіонувати подальше будівництво Банатської залізниці до Оршови.

Досягнення цієї мети Короніні вважав тим більш бажаним, оскільки цього ж прагнули й французи.

Згідно з Короніні, якесь товариство французьких капіталістів, що до його складу як головні члени входили маркіз Бедмар, граф д'Альтон Ше, пов'язане через Іспанію з "Credit mobilier", добивалося підтримки уряду в Парижі в справі економічної експансії у Валахію. Його метою було будівництво залізниць, заснування "Credit mobilier", іпотечного банку, анонімного товариства для розробки лісів, відкриття гірничих і металургійних підприємств.

Через те, на переконання Короніні, Австрія повинна була зробити все можливе, "щоб народногосподарську систему князівств (тобто не тільки Валахії, але й Молдови. – І.Ж.) найтісніше зв'язати з нашою (австрійською.

– І.Ж.), чому, зокрема, сприяє природа та конфігурація цих країн"[30].

З точки зору Короніні, незаперечним було те, що на полі духовної та моральної діяльності австрійцям дуже важко протистояти французькому впливові, який, за його словами, за минулі десятиліття дуже посилився – освіта, виховання, все на французький манер, не кажучи про загальні симпатії до французів, підтримувані французьким урядом і французьким народом.

А отже, втративши міцність матеріального становища, Австрія назавжди втратить всі плоди австрійської окупації князівств і "розумної" політики австрійського уряду.

"Що є дійсним для Валахії, те ще більш дійсне для Молдови, де вирішальна прихильність господаря до Франції і його цілком французьке оточення ще більше посилюють зазначені тенденції, які останнім часом значно зміцнилися завдяки організації пенітенціарної системи за французьким зразком та залученням французьких чиновників"[31].

Короніні непокоївся, що і в Молдові французькі капіталісти активно пропонували свої послуги в банківській і в залізничній сферах і знаходили згоду.

Виходячи з вищенаведеного, інтерес Австрії Короніні вбачав у тому, щоб випередити й істотно обійти французьких конкурентів. Через те дуже бажаним видавалося, щоб австрійські капіталісти, наприклад, така їх потужна фінансова установа, як Кредитний банк, зі свого боку звернули увагу на можливість вкладення капіталів у банківську і комунікаційну сфери Молдови. В останньому випадку, "одна тільки головна лінія краю, яка повинна вестися від Чернівців, через Ясси, до Галаца, за приєднання до Галицької залізниці, яке так чи інакше протягом декількох років відбудеться, за великого багатства краю на продукти і зернові, настільки перспективна і такої безсумнівної прибутковості, що цим одним будуть компенсовані ті зовсім незначні жертви, які, можливо, будуть потрібні для досягнення поставленої мети"[32].

На можливість побудови Молдовської залізниці від Чернівців, через Ясси, до Галаца в австрійському міністерстві торгівлі в цей час мусили зважати ще з одного приводу. З квітня 1856 р. консорціум галицьких землевласників на чолі з Львом Сапєгою розпочав боротьбу за майбутнє товариство залізниці Карла Людвіга. Одночасно він звернувся до молдовського князя на предмет надання представлюваному ним консорціуму концесії на будову Молдовської залізниці. Переговори, які відбулися між молдовським господарем і Сапєгою, були конфіденційними, однак господар виявив велику прихильність до цього проекту. У другій половині вересня 1856 р. Лев Сапєга, вже у спілці з віденським великим торговцем Карлом Кляйном, збирався повторно їхати в Ясси, цього разу для предметної розмови стосовно умов концесії. Карл Кляйн звернувся з цього

приводу до міністра торгівлі, щоб той у такій важливій для держави справі вийшов на генерального консула Австрії в Яссах на рахунок сприяння. У міністерстві торгівлі було підготовлено два відповідних документи. Перший – відповідь Кляйну, в якій міністр завірив останнього, що ще свого часу консулу було вказано підтримувати князя Сапєгу в його діях. Нині ж, говорилося в листі, консул буде підтримувати й вас. Перед Кляйном була поставлена лише умова, про все чітко повідомляти Відень.

Другий документ – відношення міністра торгівлі до міністра закордонних справ, в якому акценти розставлені інакше. На думку міністра торгівлі, "нині зовсім несприятливий час для завершення розпочатих переговорів"[33]. З точки зору інтересів австрійського уряду, у першу чергу слід прагнути до вирішення питання Валаської залізниці і з'єднання її з австрійськими залізницями, а не Молдовської. Він просив міністра закордонних справ так проінструктувати генерального консула, щоб той на деякий час притримав видання концесії на Молдовську залізницю, але в такий спосіб, який не зашкодив би австрійським інтересам, тобто, щоб цю концесію не віддали іншим, закордонним прохачам[34].

Цікаво, що вищеподане писалося напередодні того періоду в історії австрійських залізниць, який пізніше назвуть "французьким" через засилля французького капіталу. У цей час австрійський уряд розпочинав спродаж своїх державних залізниць у приватні руки і сприяв максимальному залученню приватного капіталу в залізницебудування. Тому й Короніні розраховував відстоювати державний австрійський інтерес у Дунайських князівствах через сприяння австрійському приватному капіталові у справі тамтешнього залізничного будівництва.

Підсумовуючи викладене, зауважимо, що наведені документи за 1856 рік з'явилися тоді, коли Австрія потерпіла поразку на Паризьких переговорах в її прагненнях здобути Дунайські князівства як винагороду за дипломатичну підтримку західних держав у Кримській війні. Ця поразка не навчила державних мужів і вони продовжували далі свої незграбні спроби перешкодити як об'єднанню князівств, так і зберегти свій переважаючий економічний вплив у цій своїй "природній області збуту", якою у Відні вважалися Дунайські князівства[35]. Такі дії віденського уряду не сприяли зростанню австрійського авторитету в цих землях. Недарма Карл Ґрюнберг, один із відомих дослідників торгово-політичних стосунків Австро-Угорщини з країнами Нижнього Дунаю, оцінив політику 40 – 50-х років XIX як "невдалу", зумовлену "короткозорою ощадливістю і закоренілою манією затягування". Хоча лунали застереження і висувалися цілком справедливі пропозиції змінити таку політику, в тому числі з уст самого Меттерніха, на практиці вони, однак, на той час так і не були втілені[36]. Нам залишається тільки приєднатися до цих слів.

[1] Див., зокрема: Зінченко В.І. Розвиток залізниць і залізничного транспорту в датах: Навчальний посібник. – К.: ІЗМН, 1998; Кірпа Г.М., Пшінько О.М., Огієнко І.В. Залізниці України: історичний нарис. – Дніпропетровськ: Арт-Пресс, 2001; Укрзалізниця. Поступ часу 1991-1996. Матеріали до історії залізничного транспорту України. (П. Москаленко, Т. Мукмінова (авт.-упор.). – К.: Транспорт України, 1996.

[2] Див., зокрема: Бобылев А.Н. Конотопское отделение Юго-Западной железной дороги: Исторический очерк. – К.: Транспорт Украины, 1996; Гранкін П.Е., Лазечко П.В., Сьомочкін І.В., Шрамко Г.І. Львівська залізниця. Історія і сучасність. – Львів: Центр Європи, 1996; Романенко Ю.И., Харенко М.П. Взгляд сквозь годы: Южная железная дорога за 130 лет. – Харьков, 1999; Юго-Западная железная дорога. Вчера. Сегодня. Завтра. (Под ред. Б.С. Олейника). – К.: Транспорт Украины, 1995.

[3] Богатчук С.С. Залізничний транспорт України у другій половині XIX – на початку XX ст. (Соціально-економічний аспект): Автореф. дис. ... канд. іст. наук. – К., 2000; Бондарчук Ю. П. Залізничний транспорт України в умовах утвердження адміністративно-командних методів управління народним господарством (кінець 20-х – 30-ті рр.): Автореф. дис. ... канд. іст. наук. – Дніпропетровськ, 1999; Толокньов І.В. Залізничний транспорт України в період Першої світової війни (1914-1918 рр.): Автореф. дис. ... канд. іст. наук. – К., 2001.

[4] Глушко М.С. Шляхи сполучення і транспортні засоби в Українських Карпатах другої половини XIX – початку XX ст. – К.: Наук. думка, 1993.

[5] Хоптяр Ю.Г. Налагодження судноплавства по Дністру в межах Подільської губернії (60 – початок 90-х рр. XIX ст.) // Матеріали X-ї Подільської історико-країзнавчої конференції. – Кам'янець-Подільський: Кам'янець-Подільський державний педагогічний університет, 2000. – С. 269-275; його ж. Шляхове будівництво в Подільській губернії у 70 – 90-х роках XIX ст. // Наукові праці Кам'янець-Подільського державного педагогічного університету: Історичні науки. – Кам'янець-Подільський, 2000. – Т.4 (6). – С. 181-186; його ж. Залізничне будівництво на Поділлі в кінці XIX – початку XX ст. // Наукові праці історичного факультету. – Кам'янець-Подільський, 1996. – Т. 2. – С. 68-74.

[6] Гуменюк А.О. Вплив розвитку транспортної системи у Правобережній Україні на урбанізаційні процеси (60 – 90-ті рр. XIX ст.) // Наукові праці Кам'янець-Подільського державного педагогічного університету: Історичні науки. – Кам'янець-Подільський, 2000. – Т. 11. – С. 121-127; Ігнатьєва Т.В. Торгові шляхи і тракти Правобережної України наприкінці XVIII – в першій половині XIX ст. // Матеріали X-ї Подільської історико-країзнавчої конференції. – Кам'янець-Подільський: Кам'янець-Подільський державний педагогічний університет, 2000. – С. 261-263; Філінюк А.Г. Формування поштового зв'язку в Правобережній Україні на рубежі XVIII – XIX ст. // Матеріали X-ї Подільської історико-країзнавчої конференції. – Кам'янець-Подільський: Кам'янець-Подільський державний педагогічний університет, 2000. – С. 255-261.

[7] Ващенко В.П. Морський транспорт Південної України в дореформенний період // Записки історичного факультету Одеського державного університету ім. І. Мечникова. – Одеса, 1997. – Вип. 4. – С. 53-61.

[8] Жалоба І.В. Питання залізничного сполучення Чернівці-Одеса з точки зору геополітичних інтересів Австрії та Росії (60-ті роки XIX ст.) // Політологічні та соціологічні студії: Зб. наук. ст. – Чернівці: Місто, 2000. – С. 12-24; його ж. Сполучення австрійських і російських залізниць біля Волочиська і Бродів в кінці 60-х – на початку 70-х років XIX ст. // Наукові

праці Кам'янець-Подільського педагогічного університету: Історичні науки. – Кам'янець-Подільський, 2001. – Т. 5 (7). – С. 108-115; його ж. Заходи австрійського уряду щодо підпорядкування Краківсько-Верхньосілезької залізниці (друга половина 40-х років XIX ст.) // Проблеми архівознавства і джерелознавства: Зб. наук. пр. – К., 2001. – Вип. 4. – С. 353-374; його ж. Питання вільного судноплавства Вислою, Дністром і Прутом у міждержавних стосунках Австрії та Росії (остання чверть XVIII – 70-і роки XIX ст.) // Матеріали IV Буковинської Міжнародної історико-краєзнавчої конференції, присвяченої 125-річчю заснування Чернівецького національного університеті імені Юрія Федьковича. 5 жовтня 2000 р., Чернівці. – Чернівці: Золоті литаври, 2001.- С. 198-203; його ж. Залізничне питання Краківської республіки з точки зору державних інтересів Австрії (1844-1846 рр.) // Науковий вісник Ужгородського національного університету. Сер. Історія. Вип. 6. – Ужгород: Вид-во В. Падяка, 2002. – С. 45-51.

[9] Österreichisches Staatsarchiv, Verkehrsarchiv / Allgemeines Verwaltungsarchiv (далі – ÖSA, VA / AVA), II A, VIII 1. Galizische Eisenbahnen. 1841-1845; Sprawozdanie Komissyi wyznaczonej przez sejm do wypracowania projectu kolej żelaznej w Galicii, złozone prześwitnym sejmującym stanom w miesiącu wrześniu roku 1842. – S. 28.

[10] ÖSA, VA / AVA, II B, Ktn. 5, Z. 630 / 43.

[11] Ibid, II B, Ktn. 7, Z. 1297 / 43. Дет. про цей проект див.: Жалоба І.В. Перший проект колійної дороги на Буковині // Питання історії України: Зб. наук. ст. – Чернівці: Золоті литаври, 1999. – Т.3. – С.253-261.

[12] ÖSA, VA / AVA, II B, Ktn. 7, Z. 1297 / 43.

[13] Ibid, II B, Ktn. 15, Z. 2078 / 45.

[14] Ibid, II B, Ktn. 18, Z. 888 / 46.

[15] Tarnowski St. Leon Sapieha. (Przedruk z "Czasu"). – Kraków, 1878. – S. 8.

[16] Цит. за: Lorenc A. Die Eisenbahnpolitik Ungarns. Inaugural-Dissertation zur Erlagung der Doktorwürde.– Heidelberg, 1909. – S. 8.

[17] ÖSA, VA / AVA, II B, Ktn. 18, Z. 888 / 46.

[18] Ibid, II B, Ktn. 18, Z. 1000 / 46.

[19] Ibid, II B, Ktn. 20, Z. 1840 / 46.

[20] Ibid.

[21] Geschichte der Eisenbahnen der oesterreichisch-ungarischen Monarchie. – Bd. II. – Wien-Teschen-Leipzig, 1898. [Reprint, Wien: Archiv Verlag, 1999]. – S. 122-123.

[22] ÖSA, VA / AVA, II B, Ktn. 7, Z. 1314 / 43.

[23] Ibid.

[24] Даний висновок спростовує точку зору, що побутує в румунській історіографії, згідно з якою плани побудови залізниць за Мігая Стурдзи в Молдові та Барбу Штирбя в Мунтенії "інспірувалися за кордоном, особливо австрійцями, які з метою поширення своєї експансії мали потребу в залізничному сполученні з Чорним морем" [Савин Т. Иностранный капитал в Румынии (с 1859 по 1945 г.). – М.: Изд-во иностр. л-ры, 1950. – С. 44].

[25] Austria. Tagblatt für Handel und Gewerbe, öffentliche Bauten und Verkehrsmittel. – 1855. – 10. Aug.

[26] ÖSA, VA / AVA, III B, Ktn. 15, Z. 554 / 56.

[27] Ibid.

[28] Ibid.

[29] Osiecki I. Kolej żelazne w Galicji, i stosunek tychże do kolej w Polsce i Rosji. – S. 38.

[30] ÖSA, VA / AVA, III B, Ktn. 15, Z.1271 / 56.

[31] Ibid.

[32] Ibid.
[33] Ibid, III B, Ktn. 17, Z. 3430 / 56.
[34] Ibid.
[35] Про бачення австрійськими політиками майбуття Дунайських князівств свідчить, зокрема, передовиця в "Austria" під промовистою назвою "Майбутнє земель Нижнього Подунав'я". Частина статті, присвячена Дунайським князівствам, переконувала читача в тому, що їм, Дунайським князівствам, нема чого нині й думати про якісь "нові експерименти" з незалежністю, від яких у сусідів й у власного керівництва тільки головний біль, а всі зусилля спрямувати на розв'язання економічних проблем. Через те стаття закликала добродіїв Заходу і Півночі (читай Франції та Росії. – І.Ж.) скерувати свої зусилля не на політику, а на будівництво доріг і залізниць, на поліпшення водних шляхів, відміну панщинних стосунків тощо, проти чого і Порта нічого не матиме і т.д. в такому ж дусі [Austria. Wochenschrift für Volkswirtschaft und Statistik. – 1856. – 30. Aug.].
[36] Grünberg K. Die handelspolitischen Beziehungen Österreich-Ungarns zu den Ländern an der unteren Donau. – Leipzig: Duncker&Humbolt, 1902. – S. 8, 21-22.

Надійшла до редакції 09.04.2004