



ВНУТРІШНЬОПОЛІТИЧНІ
АСПЕКТИ ЗАЛІЗНИЧНОГО
БУДІВНИЦТВА В
ДУНАЙСЬКИХ КНЯЗІВСТВАХ
У 60-Х РОКАХ ХІХ СТ.
(ЗА МАТЕРІАЛАМИ ГАЗЕТ
„BUKOWINA“ і
„CZERNOWITZER ZEITUNG“)

ЖАЛОБА І.В.,
доктор
історичних наук,
професор,
завідувач кафедри
дипломатичної та
консульської служби
Дипломатичної
академії України
при МЗС України

У статті, на основі матеріалів, почерпнутих з двох буковинських німецькомовних газет – „Bukowina“ і „Czernowitzer Zeitung“, розкриваються внутрішньополітичні аспекти залізничного будівництва в Дунайських князівствах. При цьому особлива увага приділяється Молдові.

Ключові слова: Дунайські князівства, Молдова, Буковина, залізниця, „Bukowina“, „Czernowitzer Zeitung“

6 січня 1862 р. вийшов перший номер „Bukowina. Landes- und Amts-Zeitung“, чим було покладено початок регулярної преси на Буковині. Видавцем і редактором цієї газети, що виходила тричі на тиждень (впродовж 1864 р. – щоденно) був Ернст Рудольф Нойбауер (Ernst Rudolf Neubauer), професор естетики і німецької літератури, історії, географії та природничої історії державної гімназії м. Чернівці. 15 грудня 1867 р. з'явився пробний листок “Чернівецької газети” („Probe- und Ankündigungs-Blatt der Czernowitzer Zeitung“), який сповістив про припинення 5 січня 1868 р. існування „Bukowina“ і про вихід 6 січня 1868 р. першого номеру „Czernowitzer Zeitung“. „Czernowitzer Zeitung“ була органом крайового уряду Буковини, виходила спочатку чотири рази на тиждень, а потім щоденно. Її першим редактором був Антон Захар.

І „Bukowina“, і „Czernowitzer Zeitung“ приділяли значну увагу подіям, які відбувалися в сусідніх Дунайських князівствах. Пояснення цьому доволі просте і лежить передовсім у двох площинах: по-перше, надзвичайно цікавий, зламний за своїм характером зріз історії становлення Румунії як незалежної держави. Все це відбувалося на очах сусідньої Буковини, до переважаючої частини населення якої, поряд з українцями, належали румуни; по-друге, з Дунайськими князівствами край, як і монархія в цілому підтримували одні з найтісніших торгово-еко-

номічних стосунків. Від перебігу економічної ситуації в князівствах часто-густо залежав добробут і благополуччя буковинських торговців, підприємців і не лише їх.

При розгляді матеріалу ми найбільше зупинимося на Молдові, оскільки саме з цією половиною Дунайських князівств, яка безпосередньо межувала з Буковиною, підтримувалися найбільш тісні стосунки. По-друге, Львівсько-Чернівецька залізниця віднайшла своє продовження саме на молдовській території, а концесіонерами і будівниками лінії до Ясс виступили ті ж дійові особи та виконавці, що і на Буковині¹. Нарешті, саме через Буковину і Молдову Дунайські князівства вперше були поставлені у пряме залізничне сполучення з Європою – як Центрально-Західною, так і Східною.

Питання розбудови залізниць та їх експлуатації викликало тоді значний інтерес і віднаходило належне відображення в публікаціях, в тому числі стосовно стану залізничних справ у Молдові. Матеріал, який публікувався в газетах про молдовські залізничні черпався з повідомлень румунської преси, а також австрійських, угорських видань (напр., „Lemberger Zeitung“, „Kronstädter Zeitung“, „Ungarischer Actionär“, „die Presse“ тощо) (для нас же найбільш цінними є повідомлення власних кореспондентів „Bukowina“, і „Czernowitzer Zeitung“, які передавали ставлення до подій в сусідній державі саме частини буковинської громадськості) і умовно може бути поділений на два види: 1) інформаційний та 2) інформаційно-аналітичний. У першому випадку мова йде про сухий виклад тієї чи іншої інформації, напр., про здобувачів концесії, їхні вимоги, напрямки можливого залізничного будівництва, позицію у цій справі уряду тощо. Тобто, користуючись такого роду повідомленнями цілком можна прослідкувати фактичний перебіг справ зі становлення залізничної мережі Молдови: коли і кому було видано концесію, було її реалізовано чи ні, як відбувалося будівництво, коли і які залізничні лінії були передані для громадського руху тощо. Інформаційно-аналітичні публікації (аналітичні, ясна річ, наскільки це можливо в рамках газетної кореспонденції чи статті) передавали атмосферу, в якій відбувався розгляд концесій, будівництво тощо. Саме через подібного роду публікації можна часто прослідкувати ті рушійні сили, які призводили до того чи іншого рішення, виявити зацікавлені сторони, тобто відшукати той чи інший економічний, спекулятивний чи політичний інтерес, який проявлявся при виборі і будівництві тієї чи іншої залізничної лінії.

Прагнення до будівництва залізниць в Молдові відомі ще з 40-х років XIX ст.² Але лише на рубежі 60 – 70-х років XIX ст. їх вдалося втілити в життя.

При цьому лінія залізниці повинна була пролягати від австрійського кордону в Буковині, початковий пункт якої в різних проектах був різним, а незаперечним кінцевим пунктом її повинен був виступати Галац. До того, як в 1868 р. Офенгайм і Штрусберг отримали концесії від румунського уряду на будівництво ряду залізниць в Молдові і Валахії, попередніми урядами різним прохачам теж свого часу надавалися концесії, які в силу різних причин так і не були втілені в життя. У різний час щодо молдовських залізниць прохачами концесії виступали Лев Сапега і Петру Маврогені, Томас Брессі, маркіз дон Хосе де Саламанка і Густав Делаконтте та ін. Але в побудові залізниць в Молдові виявляли зацікавленість не тільки свої і закордонні підприємці, – в залізничному будівництві був зацікавлений і уряд, незалежно від того, чи стосується це князя Олександра Кузи, чи князя Карла фон Гогенцолерн-Сігмарінен. Обидва діячі, цілком у згоді з духом часу сподівалися, що з розбудовою найсучасніших на той час шляхів сполучення вони не тільки сприятимуть економічному піднесенню краю, але й значно зміцнять свої політичні позиції. Через те і питання залізниць впродовж 60-х – початку 70-х років неодноразово використовувалося в тій політичній боротьбі, якою було наповнене суспільно-політичне життя об'єднаних князівств. Так, напр., в квітні 1862 р. надійшло повідомлення з Дунайських князівств, що Лев Сапега та Петру Маврогені отримали концесію на будівництво залізниці від австрійського кордону в Буковині до Галацу. Молдово-валахський уряд гарантував акціонерам 6-відсотковий прибуток, а землю під залізницю на державних і церковних ділянках передавав безкоштовно³. У той же час, питання надання концесії в палатах парламенту пройшло не без спротиву з боку «правих». З цього приводу в газеті наводилися наступні міркування: «Ці (тобто «праві». – І.Ж.) опираються з усіх сил поступові нового часу, так як у кожному і, власне, у матеріальному прогресові лежить тенденція, блага, які постають з державного об'єднання зробити спільним надбанням, а не привілеєм одного домінуючого класу. Тому непокояться також бояри, що завдяки залізниці, а в подальшому – завдяки започаткованій і розвиненій промисловості буде розвиватися впливовий буржуазний стан, який повинен буде витіснити бояр з їхнього виняткового привілейованого становища, так як справжні заслуги з часом та мають бути винагородженими»⁴.

На відміну від бояр рішення палати віднайшло гарячу підтримку князя О. Кузи. „Bukowina“ наводила депешу, яка була направлена князем з Ясс до голови уряду і яка була опублікована в урядовому „Monitorul official“: «Останнє рішення палати щодо

концесії залізниці наповнило душі румунів в Молдові радістю і надією. Як під час моєї подорожі до Ясс, так і в самому місті віднайшов я всезагальну вдячність. Також і громадська думка задоволена цим рішенням. Я радію цьому разом з моїм урядом»⁵.

Таким чином, як австрійський уряд з 50-х років намагався з допомогою залізниць з'єднати в єдине ціле частини різношерстої імперії⁶, так і князь Куза, а потім і князь Карл прагнули до подібного результату в Дунайських князівствах. При цьому румунським урядом використовувалися різноманітні шляхи і засоби, щоб змусити палати проголосувати необхідне йому рішення. Напр., в 1863 р. міністер-президент фон Чесулеску відправив в усі префектури депешу, в якій вимагав подання позитивних відгуків «від народу» зі схваленням дій уряду в залізничному питанні. У «Monitorul official» друкувалися вдячні адреси, які писалися самими префектами і підписувалися окремими громадянами⁷.

Ще виразніше це проявилось в кінці 60-х років, коли політичні баталії в середині країни досягли особливої гостроти. Ось як виглядала ситуація в країні весною 1867 р. очима власного кореспондента „Вуковіна“: «Незв'язність усіх відносин крає є великою, а корумпованість у більшості галузей – неймовірною. І при цьому національна партія є заклятим ворогом князя, який докладає усіх зусиль, щоб з народу і краю створити щось старанне і закласти впорядковані правові умови. [Національна ж партія] завжди готова скинути князя і уряд... Проти іноземців знову в країні піднімається штурм і знову готові всіх тих, які стоять на службі країни, усунути. І це при тому фактові, що в Дунайських князівствах ще не змогли втілити в життя жодного підприємства, яке б відбулося без іноземних сил, іноземних коштів й іноземної діяльності. Жодного національного підприємства – немає значення, якого виду, не відбулося без іноземної допомоги»⁸.

Дещо трохи раніше, ніж через рік ситуація для Карла почала поступово поліпшуватися. Так, 15 січня 1868 р. відбулося відкриття парламенту. Князь Карл, який вперше зачитував свою тронну промову і відразу румунською мовою, був прийнятий публічною, що знаходилася за межами парламенту «з тією поступово відступаючою холодністю, яка всюди протистоїть іноземцям і німцям». У самій палаті його прийняли «з певним ентузіазмом»⁹.

На думку „Czernowitzer Zeitung“ тронну промову Карла для закордоння робило цікавою запевнення у скорому концесіюванні залізниць, з яких одна мала б перетинати Молдову і долучатися в кінці до Сучави. «При тому, що для Румунії нині залізниця також настільки бажані і необхідні є, тим не менш кожна концесія мусить долати в палаті важку

боротьбу». Цьому причиною було те, що більшість румунських депутатів виходили з точки зору, що іноземний капітал, який з цією метою приходив в країну, вимагав непомірних відсоткових премій. «Вони забувають, що капітал є обережним і прагне себе забезпечити наперед від неповної безпеки і крутиїства. При цьому точно не мала частина цих депутатів постійно думає передовсім про власну вигоду, а саме таку, що лежить під руками і яку можна відчути»¹⁰.

У червні 1868 р. в Румунії виникла урядова криза, яка могла завершитися відставкою уряду Братіано. І в цей час, посередині цієї кризи постало питання, яке „Czernowitzer Zeitung“ розцінювалося як «найтерміновішої важливості для блага країни і яке вже розглядалося як таке, що незабаром має бути вирішеним», власне залізничне питання, яке знову потрапляло в стадію неясності. Тим не менш, незважаючи на запеклу боротьбу, залізничне питання вдало здолало нижню палату румунського парламенту і йому бракувало затвердження сенатом. Як далі будуть розвиватися події – дописувач газети не брався передбачати. Він лише зауважував – «цікавим є те, що кожне місто Молдови в телеграфічних зверненнях до палати клопоче про те, що залізниця повинна пролягати лише його областю і що всі у цьому вбачають питання життя і смерті»¹¹. Втім, газета зауважувала, що незважаючи на все, з залізницями в Румунії, головню через брак коштів, буде дуже сутужно.

У результаті уряд Братіано отримав вотум довіри, а сенат був розпущений і оголошені нові вибори. За яких умов вони відбувалися, видно з наступного повідомлення кореспондента „Czernowitzer Zeitung“ за 18 липня: «Завтрашнього дня розпочинаються вибори в сенат. Напруга є великою, втім передбачається, що уряд збере велику більшість. А як можливе щось інше, якщо відкрито і таємно використовуються усі засоби для того, щоб дружнім до уряду мужам забезпечити сенаторські стільці. Увесь урядовий апарат приведений в рух для цієї мети і повинно бути дуже дивно, якщо не буде бажано результату. Список [урядових кандидатів] справляє тут комічне враження і показує, що власне вершки суспільства не особливо сприймають нинішній уряд. Що ж хочуть від нинішнього сенату? Підтримки залізничної комісії. Князь і його радники вбачають у цьому життєве питання і всі засоби є добрими, які ведуть до бажаної мети.

Питання концесій вже багато обговорювалося в європейській пресі. Крихітна опозиція в палаті не така вже й неправа, коли вона, визнаючи значення залізниць, протестувала проти одночасного будівництва усіх ліній. Подивіться на нашого багатого сусіда Австрію – кричала вона – там залізниця бу-

дують і будують, вже 20 років, а ми повинні одним ударом побудувати більше, ніж 1000 км? І це за таких дорогих умов?»¹².

Уряд таки добився виборів бажаних для нього персон. Однак різнобій у підходах до залізничного питання залишався. Й надалі лунали голоси про те, що слід поступово розбудувати, що з часом, можливо, віднайдуться більш дешеві капітали тощо. Втім, уряд залишався глухим до всіх цих аргументів і прагнув одним ударом протягнути через всю країну залізничну мережу. «Виходячи з національно-економічної точки зору опозиція безсумнівно не є неправою, але з точки зору нинішньої державної політики мабуть уряд зі своїми ідеями все-таки правий»¹³.

Як і очікувалося, пропозиції уряду щодо розбудови залізниць успішно пройшли через сенат¹⁴. Концесійовані залізниці охоплювали чотири секції, з яких перше відділення випадало на відрізок Сучава-Роман з боковими вітками на Ботошани і Ясси; друге від Роман до Галаца з боковою від Текуч до Берлад; третє від Галаца через Бреїлу, Бузеу, Плоешти до Бухаресту і четверте від Бухаресту через Пірешт, Слатіну, Крайову і Турну-Северін до Верчєорови (поблизу Оршови). 1 секція діставалася Офенгайму і його компаньйонам, інші ж – пруському підприємцеві Штрусбергу. Для першого відрізка встановлений капітал у розмірі 230000 франків на км, для інших – 270000 і для усіх гарантований чистий прибуток в 7,5 %. Після 30 років уряд мав право викупу, а після 90 років концесія припинялася. Перший відрізок повинні були збудувати протягом двох з половиною років, а інші – протягом трьох¹⁵. Подаючи цю інформацію кореспондент завершував її наступним характерним для нього зауваженням: «Про оплату взятих на себе зобов'язань, які колись та настануть буде Бог піклуватися»¹⁶.

Так чи інакше, уряд добився бажаного для себе результату і розпочалося будівництво. «Czernowitzer Zeitung» надавала доволі детальну інформацію про хід будівництва, проблеми, з якими стикалися під час його проведення тощо. Втім, незважаючи на всі труднощі технічного, організаційного та іншого характеру, вже з 1870 р. готові лінії починають передавати для громадського руху: в червні 1870 р. відкрито лінію Пашкани-Ясси¹⁷, в листопаді 1871 р. – бокову лінію Верешти-Ботошани¹⁸, в вересні 1872 р. – Роман-Галац-Бухарест з боковими на Текуч-Берлад і Бухарест-Пітешти. З Роман до Бухаресту можна було потрапити від нині за 16 год.¹⁹ А з Відня до Роман – за 33 год. 23 хв.; з Відня до Ясс – за 34 год. 44 хв.²⁰ У травні 1874 р. було відкрито також залізницю Ясси-Унгени²¹, яка з'єднала Молдову з Бессарабією та поставила Ясси у пряме сполучення з Одесою.

Таким чином, завдяки зусиллям румунського уряду, в максимально короткий строк і в надзвичайно складних умовах тодішньої Румунії вдалося розбудувати мережу залізниць такої довжини, для якої іншим країнам довелося витратити набагато більше часу і зусиль. Фактично за якихось чотири роки Румунія зробила стрибок від каруци до сучасного локомотива. Все це віднайшло доволі детальне зображення на сторінках тодішніх двох буковинських газет – „Bukowina“ і „Czernowitzer Zeitung“. Судження, які в них наводилися щодо становища в Дунайських князівствах, щодо перебігу залізничних справ були гострими. Але й ситуація тогочасна там була теж гострою. Цікаве інше – герцогство Буковина в цей час, як і князівства було аграрним краєм. Тільки в 1866 р. там була побудована перша залізниця. Але воно відчувало себе приналежним до західноєвропейського світу і це прослідковується цілком очевидно в тих оцінках, які даються подіям в сусідній Молдові чи Валахії.

ПОСИЛАННЯ

¹ Дет. див.: Жалоба І.В. На шляху до Чорного моря: з історії розбудови Львівсько-Чернівецької залізниці до Сучави і Ясс // Зелена Буковина. Науковий і науково-популярний ж-л. Серія “Історія і краєзнавство”. – 2000. – № 1-2. – С. 38-43; *його ж.* Інфраструктурна політика австрійського уряду на північному сході монархії в останній чверті XVIII – 60-х роках XIX ст. (на прикладі шляхів сполучення). – Чернівці: Книги – XXI, 2004. – 520 с.

² Див., зокрема, Жалоба І.В. Залізничне питання Молдовського князівства в зовнішньополітичних розрахунках австрійських урядовців (40 – 50-ті роки XIX ст.) // Науковий вісник Дипломатичної академії України. Вип. 10. Зовнішня політика і дипломатія: погляд із XXI століття. Ч. 2. – К., 2004. – С. 443-456.

³ Bukowina. – 1862. – 24. Apr.

⁴ Ibid. – 1862. – 3. Mai.

⁵ Ibid. – 1862. – 10. Mai.

⁶ У цьому відношенні показовим є донесення російського військового аташе у Відні барона Торнау до Санкт-Петербурга від 9 (21) листопада 1858 р.: “Народные восстания 1848 и 1849 годов раскрыли глаза Австрийскому правительству на счет опасности угрожающей ему со стороны разноплеменных народностей из коих составлена Империя и вреда проистекающего от Административного их разъединения. С того времени Правительство поставило себе непременною задачею связать все части Империи в одно мерами воспитания, религии, законов, администрации, военных учреждений, и, идет к этой цели неизменным путем. Не всегда меры употребляемые им для

достижения желаемого единства могут выдержать суда чистой нравственности, не всегда результаты соответствуют усилиям Правительства но цели к которой оно стремится нельзя осудить, а постоянство и последовательность с которой оно действует избегая крайностей, заслуживает полного одобрения политической философии. ...

Из всего вышесказанного можно вывести заключение: что Австрийское Правительство, сознавая вполне опасность угрожающую ему со стороны нравственного разъединения составных частей Империи, не пожалело ни трудов, ни издержек, для составления между ними материальной связи, которая бы могла уравновесить невыгоды этнографического положения Государства. Признавая для сего железные дороги одним из самых действительных средств оно употребило на устройство их значительную часть государственных сил, а недостающее пополнило средствами чужестранных капиталистов ..." [Российский государственный военно-исторический архив, ф. 428, оп. 1, д. 1603, л. 10-10 об., 19].

⁷ Ibid. – 1863. – 9. Apr.

⁸ Ibid. – 1867. – 5. Apr.

⁹ Ibid.

¹⁰ Czernowitzer Zeitung. – 1868. – 28. Jänn.

¹¹ Ibid. – 1868. – 21. Juni.

¹² Ibid. – 1868. – 26. Juli.

¹³ Ibid. – 1868. – 18. Sept.

¹⁴ Ibid. – 1868. – 4. Okt.

¹⁵ Ibid. – 1868. – 11. Okt.

¹⁶ Ibid.

¹⁷ Ibid. – 1870. – 5. Juni; 8. Juni.

¹⁸ Ibid. – 1871. – 1. Nov.

¹⁹ Ibid. – 1872. – 17. Sept.

²⁰ Ibid. – 1872. – 29. Juni; 2. Juli; 3. Juli.

²¹ Ibid. – 1874. – 28. Mai.

Zhaloba I.V. Domestic policy aspects of the railway construction in the Danube Principalities in 60-th years of XIX century (according the newspaper „Bukowina“ and „Czernowitzer Zeitung“) / Diplomatic Academy of Ukraine, Ministry of Foreign Affairs of Ukraine.

The article deals with the internal political aspects of the railway construction in the Danube Principalities according to the materials of two German newspapers – „Bukowina“ і „Czernowitzer Zeitung“. Furthermore, special attention is paid to Moldova.

Keywords: Danube Principalities, Moldova, Bukowina, railway, „Bukowina“, „Czernowitzer Zeitung“.

Жалоба И.В. Внутриполитические аспекты железнодорожного строительства в Дунайских княжествах в 60-х годах XIX ст. (по материалам газет „Bukowina“ и „Czernowitzer Zeitung“) / Дипломатическая академия Украины при МИД Украины.

В статье, на основании материалов, почерпнутых с двух буковинских немецкоязычных газет – „Bukowina“ і „Czernowitzer Zeitung“, раскрываются внутриполитические аспекты железнодорожного строительства в Дунайских княжествах. При этом особое внимание уделяется Молдавия.

Ключевые слова: Дунайские княжества, Молдавия, Буковина, железная дорога, „Bukowina“, „Czernowitzer Zeitung“.

Стаття надійшла до редколегії 24.09.2012

Прийнята до друку 19.10.2012