

УДК 81'27'242:342.725(477.83/.86)

**Б. М. Сокіл,**

кандидат філологічних наук, доцент кафедри українського прикладного мовознавства

Львівського національного університету імені Івана Франка,  
вул. Університетська, 1, м. Львів, 79602, Україна,

тел. : (032) 239-43-55,

sokil.bogdan@gmail.com

## **ВЖИВАННЯ „РУСЬКОЇ” (УКРАЇНСЬКОЇ) МОВИ НА ЦІСАРСЬКО-КОРОЛІВСЬКІЙ ДЕРЖАВНІЙ ЗАЛІЗНИЦІ СХІДНОЇ ГАЛИЧИНИ**

Подано державний закон, який урегулював вживання міноритарних мов у державних залізницях на території Східної Галичини. Описано намагання руських жителів відстояти права своєї мови. Незважаючи на видані державні закони та розпорядження міністерства державних залізниць, „руська” (українська) мова не посіла належного їй місця на цісарсько-королівській державній залізниці Східної Галичини.

**Ключові слова:** мова, народність, німецька мова, польська мова, українська („руська”) мова, міноритарна мова.

**Актуальність дослідження.** У Східній Галичині, що входила до складу Австро-Угорської монархії, не полишаючи надії на відродження колишньої Польщі, поляки намагалися заперечити окремішність руського народу, а відповідно і його репрезентанта – мови. Місцеві урядники докладали чимало зусиль, щоб обмежити функціонування української (як її називали в Галичині XIX ст., „руської”) мови в усіх сферах життя населення: у школі, в урядах, у суді, а також у державних установах. Не була винятком і державна залізниця. На жаль, поза увагою істориків української мови залишається вивчення та опис мовної ситуації у Галичині в другій половині XIX ст. і мовна політика Австро-Угорщини

в цей період. Окремі аспекти цього питання автор розвідки порушив у низці статей: „Боротьба за розширення статусу „руської” (української) мови в галицькому крайовому сеймі” (2014) [1]; „Руська (українська) мова в цісарсько-королівському галицькому суді” (2014); „Руська (українська) мова на теренах Східної Галичини за часів Австро-Угорської імперії: законодавчий статус” (2015); „Українська мова в галицьких народних школах за часів австро-угорської монархії” (2016).

**Мета статті:** аналіз мовної ситуації на Східній Галичині, що входила до складу Австро-Угорської монархії, а саме нормативних актів, які унормовували право руської мови на цісарсько-королівській австрійській державній залізниці Східної Галичини, та прагнення руських жителів Галичини відстояти права своєї рідної мови.

Австрійська монархія об'єднувала у своєму складі представників восьми народностей. Єдиним загальнодержавним документом практично протягом усього існування держави була Конституція, прийнята 21.12. 1867 р. У 19 ст. цього документа записано: „Всі народи держави є рівноуправнені і кожен народ має непорушне право берегти і плекати свою народність і мову. Держава узнає рівноправність всіх мов крайових в школі, в уряді і в публічному життю” [9, с. XVIII].

Однак Східна Галичина перебувала в дещо іншому становищі. На її території не діяла ні Конституція, ні розпорядження центральних міністерств. Друга половина XIX ст. ознаменувалася прагненням слов'янських народностей Австрії вибороти якомога більше рівноправності та автономії, повалити німецький централізм, скинути „пути германізації”. Все частіше на засіданнях австрійського парламенту представники різних народностей підіймали актуальні для їхніх країв питання, зокрема і мовне. Профільні міністерства намагалися врегулювати мовні проблеми, що не задовольняло галицьких поляків, депутатів парламенту. Вони намагалися перенести дирекцію галицьких залізниць, яка залишалася в підпорядкуванні держави, до Львова і запровадити у діло-

водстві польську мову. Центральний уряд не погодився на таку пропозицію польських депутатів („послів”), однак їм все-таки вдалося розширити права польської мови на державних залізницях краю. Свідченням цього є розпорядження міністерства залізниць від 23.06.1884 р., де в § 7 „Організації заряду державныхъ желѣзницъ” визначено співвідношення стосовно трьох мов – німецької, польської та руської (української): „Языкомъ службовымъ заряду державныхъ желѣзницъ есть языкъ нѣмецкій. Въ нѣмъ має вестися особливо вся внутрѣшна служба, включаючи и зносины всѣхъ органѡвъ заряду желѣзницъ державныхъ мѣжъ собою. Всѣ органи заряду державныхъ желѣзницъ мають зноситися съ властями войковыми и цивильными въ языцѣ нѣмецкомъ. Установлені въ Галичинѣ дирекції руху желѣзницъ и имъ пѡдвластна въ тѡмъ краю находячяся служба мусять однакожь, пѡсля правосильного тамъ, на пѡдставѣ найв. постановы зъ дня 4 червня 1869 выданого розпорядження министерства зъ дня 5 червня 1869, уживати въ зношенію съ краєвыми невойсковыми властями, урядами, судами въ краю, якъ такожь съ тамошными автономичными властями и органами польского языка. Ся постанова не ѡтносится до взаимныхъ зносинъ згаданныхъ дирекцій руху желѣзницъ и низшой службы помежи собою або съ находячимися въ краю урядами и органами почтовой и телеграфичной службы. На надходячї до дирекції руху желѣзницъ поданя и дописи приватныхъ сторѡнъ або автономичныхъ властей и органѡвъ въ языкахъ уживаныхъ въ тыхъ частяхъ краю, въ котрыхъ придѣлена дирекція руху часть дорожной линїи, – треба ѡтповѣдати въ тѡмъ самомъ языцѣ. Всѣ для публичности признаненї заявленя (оповѣщеня, написи, окружники и т.д.) належить выдавати въ языцѣ нѣмецкомъ и дотычнѡмъ *краєвѡмъ языцѣ*. Зносины съ публичностею мають ѡтбуватися въ языцѣ нѣмецкомъ и дотычныхъ *языкахъ краєвыхъ*, пѡсля того, въ якѡмъ языцѣ було запытанье або выказанье (чи въ нѣмецкомъ чи въ якѡмъ уживанѡмъ въ краю)” [6, с. 78–79].

Отже, з наведеної постанови випливає, що населення „руської народності” має низку прав. 1) Як окремі особи, так і інституції, товариства, церковні уряди, повітові уряди, громадські ради мають право спілкуватися з дирекціями руху тих державних залізниць, під чиїм керівництвом залишається залізнична лінія, руською (українською) мовою і мають право вимагати від урядників відповіді руською (українською) мовою. 2) Українці мають право вимагати від Дирекції руху державних залізниць, щоб всі публічні оголошення, які слугують чи то для інформації, чи то для публічного забезпечення (повідомлення руху їзди чи про нововідкриту станцію, про зміни в тарифах, розклад їзди потягів, ціни, написи і застереження на таблицях, написи на залізничних будинках тощо) були в „руській” частині краю подані українською мовою; 3) Українці мають право розмовляти з урядниками державних залізниць „руською” мовою і вимагати від них відповіді також українською мовою. Отже, державний закон надає русинам права, виходячи з того, що урядовою мовою в Галичині є польська мова, а „руську” мову підпорядковують під термін „gebrauchliche landesbliche Sprache” [8, с. 1].

Незважаючи на визнане державним законом право поспілкуватися на державних залізницях також і „руською мовою”, українське населення мусило домагатися своїх прав. Так, русини Болахівського і Стрийського повітів вислали петицію до генеральної дирекції державних залізниць від 23.11.1884 р., яку підписали депутат парламенту у Відні І. Озаркевич, письменниця Наталія Кобринська та інші відомі діячі краю. В цьому листі вони писали: „Свѣтла Дирекціє! §.7-мый „Организаци заряду желѣзницъ державныхъ зъ 23 червня 1884 (Дневникъ законѣвъ державныхъ ч. 103) постановляе мѣжь иншимъ въ уступѣ 5-тѣмъ, що „всѣ для публичности назначенї заявленя (оповѣщеня, написи, окружники и т.д.) належитъ выдавати въ языцѣ нѣмецкѣмъ и дотычнѣмъ краєвѣмъ языцѣ. Тенденція того §-фу есть якъ найвыразнѣйша. Уступъ 5-тый §-фу 7-го говорить ясно, що Дирекціи Руху

суть обовзані всѣ оповѣщеня, для публичности служачі чи то для інформації, чи для безпеченства, якъ завѣдомленя о перервѣ ѣзды, о новооткрытѣй стаціи, о змѣнахъ тарифы, новый розкладъ ѣзды, цѣны ѣзды, написи и остороги на таблицяхъ, написи на дворцяхъ и т. д. подавати якъ въ языцѣ нѣмецкѣмъ, такъ такожъ въ дотычнѣмъ языцѣ краєвѣмъ. На пѣдствѣ того, выще наведеного §-фу, мають Русины повне право домагатися ѡтъ дирекціи Руху желѣзницъ державныхъ, щобы всякѣ оповѣщеня, служачі для інформацій публичности були въ рускѣй части краю, заселенѣй головно Русинами, въ *рускѣмъ языцѣ* подавані. Не мало проте здивувало и обурило пѣдписаныхъ, що послѣднѣ оповѣщеня Свѣтлои Дирекціи о змѣнѣ руху, на всѣхъ желѣзницяхъ державныхъ були опубліковані выключно въ польскѣмъ языцѣ и тѣлько въ польскихъ газетахъ, наче-бъ то желѣзницѣ тѣи були призначені для ужитку тѣлько польского населеня и переходили части краю замешканѣ выключно тѣлько поляками” [2, с. 1].

Як видно з цитованого документу, автори його наводять низку аргументів на користь своїх вимог: а) державні залізничці проходять також і територією, яку заселяє „руське” населення; б) це населення також користується державними залізницями; в) „руське” населення дає зарплату залізничникам, а також сплачує податок, який використовує крайовий сейм для будівництва нових залізничних станцій. Підписанти зазначають, що різноманітні повідомлення залізничної влади лише польською мовою і в польських газетах приносять не тільки незручності для місцевого населення, а й значну матеріальну шкоду. Багато хто не розуміє польської мови, а також не має фінансової можливості передплачувати польські газети. Отже, підписанти просять Дирекцію залізниць оголошувати всі повідомлення „руською” мовою і подавати їх у „руських” часописах [2, с. 1].

Наприкінці 1909 р. міністерство державних залізниць надало наступну відповідь: „З хвилиєю, коли увійде в жите нова тарифа особова (1. січня 1910), будуть видавані в округах

дирекцій державних з'їзниць у Львові і Станиславові, згідно управи руху в Чернівцях, окрім карт їзди з польсько-німецьким текстом в міру уживаних в дотичних частях краю краєвих язиків також триязичні карти їзди з німецько-польсько-руським текстом. При тім для руського тексту буде ужита кирилиця” [5, с. 1].

Все, що стосувалося забезпечення роботи і життєдіяльності залізниць на території Східної Галичини, було пов'язано з польською мовою. Нею розмовляли залізничні урядники, були зроблені написи практично на всіх залізничних станціях, оголошували рух поїздів тощо. Особливо багато нарікань і скарг від місцевого українською населення викликала відсутність квитків українською мовою. Внаслідок численних скарг населення, численних звернень послів як галицького сейму, так і австрійського парламенту, міністерство державних залізниць у Відні видало 21.02.1910 р. розпорядження, як діяти, коли пасажери будуть вимагати „руського квитка”. Міністерство залізниць визнало, що відсутність квитків українською мовою викликає справедливе нарікання українського населення і призводить до суперечок на залізничних станціях. Щоб цього уникнути, міністерство зобов'язує місцевих урядників пояснювати пасажирам причину такої ситуації, що з технічних причин не могли з'явитися квитки, але зараз їх друкують і поволі будуть видавати. У випадку незгоди пасажир йому слід видавати книгу скарг.

Окремо наголошено, що втручання місцевого органу влади може бути лише тоді, коли пасажир після толерантного пояснення причини відсутності „руського квитка” і надалі перешкоджає службі. А найближчим часом будуть друкувати квитки трьома мовами [10, с. 4–5]. Однак ні основний державний закон, ні організаційні статuti залізниці не були вказівкою для місцевою влади. Свідченням цього є заява Дирекції залізниць у Львові, що міністерське розпорядження від 1902 р. виконати не вдасться, оскільки вже надруковано надто велику кількість квитків німецько-польською мовою [7, с. 1].

Такі дії місцевих залізничних урядників змусили депутата Євгена Левицького подати на засіданні австрійського парламенту 1909 р. інтерпеляцію (звернення), в якій він зазначає, що практично на жодній залізничній станції отримати такі квитки було неможливо. Це свідчило про сваволю місцевих польських властей, про безсилля центрального уряду, а також про порушення основного державного закону, що визнавав усі народності рівноправними. Організаційний залізничний статут від 19.01.1896 р. в § 20 (абзац б) постановляє, щоб усі залізничні публікації, призначені для пасажирів, видавали німецькою та „крайовою” мовою. На основі цього статуту міністерство залізниць видало розпорядження, згідно з яким на залізничних квитках поруч з німецькою та польською мовою були також написи українською („руською”) мовою [7, с. 2]. Депутат відкидає намагання пояснити відсутність квитків з написами українською мовою тим, що квитків надруковано дуже багато і вони ще не розпродані. Він запевняє, що жодній дирекції залізниці не можна друкувати великих запасів квитків, оскільки їх друкують на замовлення в максимальній кількості на 2–3 місяці. Депутат з метою змусити владу, щоб її розпорядження виконували, закликає українців до опору. Активний опір полягає в тому, що русини повинні вимагати в усіх залізничних касах квитка „руською мовою”, а у випадку отримання відмови, слід вимагати книгу скарг, у якій необхідно писати „руською мовою”. Отримавши відповідь від дирекції залізниць, що таких квитків немає, слід направити скаргу депутату парламенту. Суть пасивного опору така: сідати в поїзд без квитка і не купувати його доти, поки не буде квитка „руською мовою”. На зупинці кондуктор викличе залізничного урядника, почнеться сварка, а поїзд у цей час стоятиме. І, таким чином, може зірватися графік сполучення. Кожен пасажир на залізниці повинен вживати в розмові з залізничним персоналом „руську” мову і привчати його розуміти ту мову та послуговуватися нею у своєму урядванні. Якщо кожен русин буде вимагати „руського” квитка

і звертатися зі зверненнями до міністерства, то: по-перше, залізничні уряди переконаються, що вся українська спільнота домагається квитків „руською” мовою; по-друге, дирекція отримує тисячі скарг і змушена буде на них реагувати; по-третє, українські депутати отримають великий матеріал; по-четверте, міністерство переконається, що вимога руських квитків не є забаганкою кількох постійно незадоволених осіб, а рішучим домаганням усїєї спільноти, і ця вимога має бути виконана [7, с. 2]. „Руські” часописи підтримали пропозицію Є. Левицького і майже в усіх номерах друкували заклики до страйку за права своєї мови. Галичани прислухалися до цього і противилися урядовцям. Людей насильно висаджували з потяга [4, с. 1], а поліція заарештовувала пасажирів за небажання оплачувати проїзд з квитками польською мовою [3, с. 1].

Отже, незважаючи на видані державні закони та розпорядження міністерства державних залізниць, „руська” (українська) мова не посіла належного їй місця на цісарсько-королівській державній залізниці Східної Галичини. Перспективи дослідження полягають у продовженні вивчення ситуації щодо вживання міноритарних мов на території Східної Галичини.

## **СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ ТА ЛІТЕРАТУРИ**

1. Сокіл Б. М. Боротьба за розширення статусу „руської” (української) мови в галицькому крайовому сеймі / Б. М. Сокіл // Слов’янський збірник: Збірник наукових праць. Вип. 18. – Чернівці : Букрек, 2014. – С. 233–240.
2. Боротьба о права руского языка // Дѣло. – 15 листопада 1884. – Ч. 132. – С. 1.
3. За руську мову на залізницях. // Діло. – 10 вересня 1909. – Ч. 199. – С. 1.
4. За руську мову на залізницях // Діло. – 11 вересня 1909. – Ч. 200. – С. 1.
5. Міністерство й руські залізничні білети // Діло. – 30 жовтня 1909. – Ч. 240. – С. 1.



6. „Организація заряду державныхъ желѣзницъ” // В.з.д. – 23 червня 1884. – ч. 103. – С. 78–79.

7. О рускі залізничі білети! // Діло. – 31 серпня 1909. – Ч. 190. – С. 1–2.

8. Права руского языка на желѣзницяхъ // Дѣло. – 2 (14) жовтня 1884. – Ч. 115. – С. 1.

9. Рускій Правотарь Домовый або кождому доступне поянсене въ якій способъ кождый при грамотахъ правныхъ всякого рода самъ заступатись и потрібни письма якъ поданя, просьбы и т. и. и т. и. безъ помочи адвоката зо повною силою правною спорядити може // Уложили Василь Лукичъ и Юліанъ Семигоновскій. – Львів, 1885. – С. XVIII.

10. „Указ” львівської залізничної дирекції // Діло. – 1 березня 1910. – Ч. 45. – С. 4–5.

## REFERENCES

1. Sokil B. M. Borot'ba za rozshyrennya statusu „rus'koyi” (ukrayins'koyi) movy v halys'komu krayovomu seymi / B. M. Sokil // Slov'yans'kyy zbirnyk: Zbirnyk naukovykh prats'. Vyp. 18. – Chernivtsi : Bukrek, 2014. – S. 233–240.

2. Borotba o prava ruskogo yazyka // Delo. – 15 listopada 1884. – Ch. 132. – P. 1.

3. Za rusku movu na zaliznitsyakh. // Dilo. – 10 veresnya 1909. – Ch. 199. – P. 1.

4. Za rusku movu na zaliznitsyakh // Dilo. – 11 veresnya 1909. – Ch. 200. – P. 1.

5. Ministerstvo i ruski zaliznichni bileti // Dilo. – 30 zhovtnya 1909. – Ch. 240. – P. 1.

6. „Organizatsii zaryadu derzhavnykh zheleznits” // V.z.d. – 23 chervnya 1884. – Ch. 103. – P. 78–79.

7. O ruski zaliznichni bileti! // Dilo. – 31 serpnia 1909. – Ch. 190. – P. 1–2.

8. Prava ruskogo yazyka na zheleznitsyakh // Delo. – 2 (14) zhovtnya 1884. – Ch. 115. – p. 1.

9. Ruskiy Pravotar Domovyy abo kozhdomu dostupne poyansene v yakiy sposob kozhdyy pri gramotakh pravnykh vsyakogo roda sam zastupatis i potrebni pisma yak podanya, prosby i bez pomochi advokata

zo povnoyu siloyu pravnoyu sproryaditi mozhe // Ulozhili Vasil Lukich i Yulian Semigonovskiy. – Lviv, 1885. – P. XVIII.

10. „Ukaz” Ivivskoi zaliznichnoi direksii // Dilo. – 1 bereznya 1910. – Ch. 45. – P. 4–5.

**Б. Н. Сокил**

**ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ „РУСЬКОГО” (УКРАИНСКОГО)  
ЯЗЫКА НА ИМПЕРАТОРСКО-КОРОЛЕВСКОЙ  
ГОСУДАРСТВЕННОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ  
ВОСТОЧНОЙ ГАЛИЧИНЫ**

Изложен государственный закон, который регулировал употребление миноритарного языка на государственных железных дорогах на территории Восточной Галиции (Галичины). Описаны стремления украинцев отстаивать права на собственный язык. Несмотря на изданные государственные законы и распоряжения министерства государственных железных дорог, „русский” (украинский) язык не занял подобающего ему места на императорской королевской государственной железной дороге Восточной Галичины.

**Ключевые слова:** язык, народность, немецкий язык, польский язык, русский язык, миноритарный язык.

**B. M. Sokil,**

Candidate of Philology,

Associate Professor of Applied Linguistics Department,

Ivan Franko National University of Lviv,

1, Universitetska St., Lviv, 79000, Ukraine,

tel. : (032) 239-43-55,

sokil.bogdan@gmail.com

**ON THE ISSUE OF FUNCTIONING OF THE UKRAINIAN  
LANGUAGE AT THE IMPERIAL ROYAL STATE RAILWAY  
IN EASTERN GALICIA**

**Actuality of the research.** Being a part of the Austro-Hungarian monarchy, Eastern Galicia was given to the Poles. Not leaving any

hope for the revival of the former Poland, the Poles tried to deny the distinctiveness of the Ukrainian people, and therefore the language itself. Almost all senior positions in the governments of that time were held by the representatives of the Polish nation. Local officers made great efforts to limit the functioning of the Ruska (Ukrainian) language in all spheres of life: at schools, in governments, in courts as well as in all public institutions. There was no exception at the state railway as well. The submitted paper is the first attempt to analyze the situation around the functioning of the Ruska (Ukrainian) language at the state railways of Eastern Galicia.

**The purpose of the article:** to present regulations that would regulate the right of the Ruska (Ukrainian) language at imperial-royal state railways of Eastern Galicia; to describe efforts of the (Ukrainian) residents of Galicia to defend the rights of their native language.

The descriptive method is applied in this paper. The periodical materials of the second half of the 19th century as well as the law published in the „Journal of the state laws” are used here. The research results can be used while teaching Ukrainian history and language course or while writing a monographic research.

**Key words:** language, nationality, German, Polish, Ruska (Ukrainian) language, local language.

*Надійшла до редакції 08.09.2016 р.*



**УДК** [811.16+811.14'04]-[119+115]'255.4'367.335'373.74(477.74-25)

**Е. Н. Степанов,**

доктор филологических наук,

зав. кафедрой русского языка филологического факультета

Одесского национального университета имени И. И. Мечникова,

Французский бульвар, 24 / 26, г. Одесса, 65058, Украина,

тел. : +38(048)77-622-77,

e-mail: stepanov.odessa@gmail.com,

ORCID ID: 0000-0002-5441-9822