

## ***І.В. Жалоба***

*доктор історичних наук,  
доцент кафедри міжнародних відносин  
Київського міжнародного університету*

### **АВСТРІЙСЬКО-ПРУССЬКІ СТОСУНКИ У СПРАВІ ЗАЛІЗНИЦЬ КРАКІВСЬКОЇ ОБЛАСТІ (50-ТІ – ПОЧАТОК 60-Х РОКІВ ХІХ СТ.)**

*У статті мова йде про австрійсько-пруські стосунки в залізничній сфері в 50–60-х роках ХІХ ст. На конкретних прикладах показано, якого важливого значення в часи транспортної революції надавали європейські уряди питанню міжнародних сполучень залізниць та їх народногосподарських і військово-політичних наслідків для власних країн. Зокрема, зі статті видно, що австрійський уряд дав свою згоду на сполучення австрійських і пруських залізниць біля Освенціма лише під тиском зовнішньополітичних обставин.*

*Ключові слова: залізниці, транспортна революція, регіон, будівництво, стратегічна зона впливу, міністерство закордонних справ, переговори, зона впливу, Австрія, Пруссія, Габсбурзька монархія, Краків, Освенцім, Мисловіце, Берунь, Верхньосілезька залізниця, Північна залізниця, Східна державна залізниця.*

Технічна сторона ранньої історії залізниць та увага до нового виду транспорту з боку військових розглянуті дослідниками досить повно. Меншу увагу істориків привертала питання, що стосуються еволюції поглядів державних мужів на залізниці і пов'язаних з цим змін у політиці щодо залізниць, оцінки урядами народногосподарського та політико-адміністративного значення нового виду транспорту, взагалі цього явища в повсякденному побуті та його наслідків, насамперед наслідків суспільно-політичних. Адже не могли однаково спокійно сприймати цей революційний вид транспорту в Англії і в тих же Австрійській чи Російській імперії, які з останніх сил хапалися за мертві положення Священного союзу. Не менш цікавим є розгляд того, яке місце займали питання вибору напрямку тієї чи іншої лінії, першочерговості їх будівництва та сполучення із закордонними залізницями як важіль у зовнішньополітичній діяльності європейських урядів ХІХ ст.

Слід зазначити, що в умовах розбудови модерних комунікацій, особливо коли стала зрозумілою вага і значення залізниць, уряди європейських держав ревниво ставилися до поведінки в цій сфері своїх сусідів. Наслідком цього стає те, що залізниці, зокрема їх пункти міждержавного сполучення через різноманітні угоди, конвенції тощо стають предметом міжнародно-правового регулювання. З другого боку, уряди прагнуть перехопити ініціативу у своїх основних суперників і спрямувати можливі транспортні потоки власною територією, досягти вигідніших для власних інтересів пунктів сполучення залізниць, завадити будівництво можливих залізничних ліній, які видаються шкідливими для їх військово-стратегічних, народногосподарських розрахунків у певному регіоні тощо. Не була винятком з цього правила і діяльність австрійського уряду. У своїх попередніх публікаціях ми вже торкалися окремих аспектів його політики в цих питаннях, у тому числі й тих, які були пов'язані з австрійсько-пруськими стосунками [1].

Справді, австрійсько-пруські стосунки в залізничній сфері 50–60-х років ХІХ ст. вибудовувалися не на порожньому місці, а мали свою традицію, започатковану принаймні ще в 40-х роках доберезневими урядами цих країн. При цьому питання, які виникали тоді в стосунках між Австрією і Пруссією, ставали часом, за висловом державного канцлера Габсбурзької монархії, знаменитого Меттерніха, “предметом найсерйознішої уваги” [2]. У даному нарисі ми хотіли б зупинитися на тому, яким чином на австрійсько-пруських стосунках у 50–60-х роках ХІХ ст. позначалось інтенсивне залізничне будівництво, яке велося Австрією та Пруссією на територіях, прилеглих до Краківської області. У 1855 р. наближалось завершення будівництва відрізка Мисловіце-Берунь, яке велося прусською Верхньосілезькою залізницею. Керівництво цієї залізниці висловило готовність продовжити будівництво лінії й австрійською територією аж до Освенціма з тим, щоб сполучити австрійські і пруські залізниці біля цього населеного пункту. Товариство пруської залізниці брало на себе і витрати з побудови мосту через Віслу. За традицією в таких випадках прусська сторона звернулася до Австрії з пропозицією сполучення пруських й австрійських залізниць в Освенцімі. З цього питання в австрійському уряді відбулося обговорення. У першу чергу свою позицію повинні були представити військові, які в цей час категорично не погоджувалися з можливістю побудови залізниці через Віслу біля Освенціма. Свої міркування вони виклали в ноті центральної комісії з оборони [3] від 14 березня 1852 р. Так от, члени комісії зауважували, що побудова лінії на Щакову чи Тшебиню від Освенціма (для

сполучення Східної державної залізниці з Північною залізницею цісаря Фердинанда і, тим самим, Відня з Краковом австрійською територією) пов'язана з переходом Вісли. Допустити такий перехід, на їхнє переконання, можна було лише біля Кракова. Адже в першому випадку зазначений перехід був би віддалений від стратегічно важливого краківського пункту, його захист майже унеможлиблювався і його важко було б утримати в разі збройного конфлікту [4]. Отже, військові вважали, що завдяки сполучній ланці Освенцім-Тшебиня чи Освенцім-Щакова для Австрії створювалося несприятливе позиційне положення щодо Пруссії. Напруга ж у стосунках між цими двома державами в боротьбі за Германський союз в 1850 р. ледь не призвела до війни – тоді події обмежилися лише військовою демонстрацією сили на кордонах. І нині власними руками створювати потенційному противникові тактичну перевагу на можливій території військових дій віденські стратеги визнавали за нерозумне.

Не був винятком і даний випадок. 2 лютого 1856 р. центральна комісія з оборони у відповідь на звернення міністерства торгівлі від 24 січня 1856 р. надіслала свої зауваження з цього питання до армее-оберкомmando (Вищого командування армії). Члени комісії вважали, що у випадку такого з'єднання, Краків, як центральний укріплений пункт, стратегічна зона впливу якого охоплювала 12 миль (біля 90 км), залишається обабіч. Таким чином, тут залишалися в силі вищенаведені міркування. До цього військові в даному випадку долучали ще й те, що проектувана прусська залізниця і міст через Віслу, у разі їх побудови пруським товариством, взагалі виявлялися в руках можливого ворога.

Окрім того, у разі реалізації пропонованої пруською стороною добудови, а також проекту Галицької залізниці Освенцім вимальовувався як вузловий пункт трьох головних залізничних ліній (згаданих двох і Північної залізниці цісаря Фердинанда). Унаслідок військового значення відрізка між Віслою і Солою біля Освенціма різко зростало. З огляду на всі ці обставини слід було надати значення фортифікаційному зміцненню цього відрізка [5].

Зважаючи на викладене, у 1856 р. австрійський уряд відмовився від з'єднання австрійських і пруських залізниць біля Освенціма. Як зауважує з цього приводу німецький дослідник Буркхард Кьостер: “Цим уперше військове керівництво [Австрії] однозначно змогло зтягнути з [виконанням] нехай і незначного залізничного проекту та одночасно [зі здійсненням] закордонного сполучення” [6].

Однак через три роки австрійська сторона вимушена була знову повернутися до розгляду цього питання і знову на прохання пруських колег. 5 квітня 1859 р. австрійське міністерство закордонних справ

звертається в міністерство торгівлі з листом, у якому повідомляло, що пруський посланник при австрійському дворі барон фон Вертер вніс повторно промеморію проекту з'єднання біля Освенціма пруської залізниці Мисловіце–Альт-Берунь з австрійською Північною залізницею. Як письмово, так і усно, посланник висловлював настійне бажання пруського уряду, щоб австрійський уряд, незважаючи на рішення від 1856 р., ще раз розглянув цю справу [7].

Поки справа волочилася віденськими кабінетами пруське посольство 6 червня 1859 році повторно подало прохання термінового розгляду проекту. Міністерство закордонних справ повідомляло про це міністерство торгівлі 10 червня 1859 року, попутно наполегливо рекомендуючи якнайшвидше так владнати цю справу, як того вимагає “політична кон'юнктура моменту” [8]. Слід зазначити також, що австрійське міністерство торгівлі, яке, як правило, виступало за примноження залізничних ліній, зокрема й закордонних сполучень, правильно зважаючи на користь від таких дій, у даному випадку непокоїлося за можливу шкоду для рентабельності австрійського відрізка Мисловіце-Освенцім [9].

Пруській стороні довелося і в третій раз звертатися до австрійського міністерства закордонних справ з цього приводу. При цьому висловлювалася готовність пруського уряду йти на поступки [10].

Австрійський уряд, незважаючи на попередні міркування, викладені в тому часі військовими, і сумніви в торгово-транспортній доцільності такого сполучення з боку цивільного міністерства торгівлі, дав згоду на побудову бажаного для пруської сторони сполучення. Піти на цей крок австрійців змусила “політична кон'юнктура моменту”, яка вимагала “добросусідського ладнання” тих справ, які, як говорилося у вказаному зверненні міністерства закордонних справ до міністерства торгівлі, “лежали на серці пруському урядові”, а саме австрійсько-італійсько-французька війна 1859 р. Ця війна була вкрай невдалою для австрійців, а загострення стосунків ще й з Пруссією для Австрії було надто небажаним. Пруський же уряд скористався скрутним становищем Габсбурзької монархії для врегулювання власних інтересів, зокрема й у залізничній сфері.

Однак, поступившись у принциповому питанні, австрійці перейшли, як це видно і з повищого, до тактики затягування практичного виконання цього проекту. Через те 12 травня 1860 року міністерство закордонних справ знову повідомляло про нову пропозицію пруського уряду щодо сполучення Мисловіцько-Беруньської залізниці з Північною біля Освенціма, а також про проект залізниці від Ніколай (Міколів) через Папрокани у Верхній Сілезії до сполучення біля

Дзідіця (Чеховіце) з Північною залізницею (щодо останньої, то армее-обер-коммандо погодилося з цим проектом ще 23 листопада 1857 р. [11]. Не виступало проти цього будівництва і міністерство торгівлі, яке вбачало в ньому користь “для розвитку міжнародного руху та вітчизняної індустрії” [12]). Для обговорення ці два питання прусська сторона пропонувала об’єднати в одне, обрати двох комісарів і місцем переговорів зробити Берлін. Вибір саме Берліна мотивувався тим, що там ще тривала сесія ландтагу і важко було б пруським комісарам відлучитися в інше місце.

З міністерства фінансів відповідали, що на їх думку достатньо було б і одного вповноваженого. Зважаючи ж на те, що прусська сторона призначила вже своїх двох представників, то міністерство фінансів пропонувало від себе д-ра Вінценца Малі і на розсуд міністерства закордонних справ залишало вибір комісара з дипломатичної сфери. Щодо вибору саме Берліна місцем переговорів, так у міністерстві фінансів зауважували, що питання постійно ініціюється прусською стороною, яка найперше й зацікавлена в якнайшвидшому його врегулюванні. Логічно, що пруські представники мали б приїхати до Відня, тим більше, що сесія ландтагу вже скінчилася. Утім, міністерство фінансів погоджувалось і з Берліном, якщо це в міністерстві закордонних справ не викликало заперечень [13].

5 череня 1860 р. міністр цісарського дому та закордонних справ граф Рехберг (очолював міністерство закордонних справ від 17 березня 1859 до 26 жовтня 1864 р.), який, за словами австрійського історика Еріха Цьольнера, “докладав, без сумніву, усіх зусиль, аби досягнути згоди з Пруссією та відновити співпрацю з німецькими центральними землями та іншими великими європейськими державами” [14], подав на височайший розгляд доповідну у справі згаданого залізничного сполучення. Граф наголошував цісарю, що Пруссія надзвичайно зацікавлена в цьому сполученні і постійно про нього прохає. Для Австрії ж це сполучення “малого значення і жодної безпосередньої користі [для Австрії не містить], тому що воно торкається цісарської області лише на дуже короткому відрізку”. Однак австрійський уряд не бере при цьому на себе жодних особливих зобов’язань і не нестиме значних фінансових витрат, адже будівництво вестиме пруське товариство. Попередні переговори з цього питання вже велися і Пруссія волала якнайшвидше укласти державний договір. Для цього до Берліна від Австрії комісарами призначалися посол Австрії в Берліні граф Алоїс Каролі і згадуваний уже секційний радник фінансового міністерства д-р

Вінценц Малі. Цісар не заперечував проти цього і затвердив дане подання 17 червня 1860 р. [15].

Таким чином, політично питання було розв'язано на найвищому рівні. Через місяць, 17 липня 1860 р., австрійським військовим нічого не залишалося, як констатувати: “оскільки височайшим рішенням від 17 червня ц. р. питання сполучення біля Освенціма вирішено в принципі, військові зауваги з цього питання, виходячи з вищих політичних міркувань, повинні відійти на задній план”. Правда, ними висловлювалося традиційне в таких випадках побажання про те, щоб міст через Віслу будувався обов'язково з мінними камерами. Окрім того, наполягали на тому, щоб головний митний тракт від Кьонти через Освенцім на Пруссію не перетинався новою залізницею, адже він і так перетинається залізницею на Тшебиню [16].

Утім, незважаючи на височайше рішення і домовленість з прусською стороною про початок переговорів у Берліні в другій половині серпня, незважаючи на те, що австрійські вповноважені вже отримали відповідні інструкції [17], австрійці продовжували і надалі навмисне затягувати справу. 30 серпня 1860 р. міністерство закордонних справ доносило міністерству торгівлі, що прусський посол у Відні знову наголосив на терміновості справи [18]. Але Вінценц Малі прибув до Берліна лише 11 грудня, за два дні до вчергове запланованого початку переговорів [19]. Того ж дня він відправився до австрійського посольства та був представлений прусській стороні. У листі від 11 грудня до міністра фінансів Ігнаца Пленера Малі писав, що його прийняли дуже дружньо і ввічливо. Правда, він скоро переконався, що з прусськими комісарами (на переговорах уповноваженими від прусської сторони виступали дійсний таємний легаційний радник Александер Май Філіпсборн, таємний старший фінансовий радник Фрідріх Леопольд Геннінг і таємний урядовий радник Арнольд Альберт Майбах) переговори будуть важкими і що вони дуже мало придатні до будь-якої поступливості. Однак він все ж таки сподівався, що йому вдасться владнати справу... [20].

Під час перебування Малі в Берліні до нього звертався комітет Берлінсько-Віденської сполучної залізниці від Фюрстенвальде до Баутцен, завдяки чому отримували коротше сполучення між двома столицями. Пруський уряд, однак, не видавав дозволу на цю залізницю. Малі відповів представникам комітету, що він не вповноважений вирішувати подібного роду справи.

Цікаве донесення Малі Пленеру за 28 грудня 1860 р., у якому він передає свої розмови з міністром торгівлі Пруссії фон дер Гайдтом

щодо залізничних стосунків Австрії і Пруссії. “У цілому мовить міністр фон дер Гайдт (хоча тільки щодо залізничної справи) про австрійське державне управління дуже погано”. Зокрема, прусський міністр не розумів положення залізничного договору від 24 квітня 1853 р. між Австрією і Саксонією щодо залізниці Ціттау-Райхенберг (Ліберець). З огляду на це протягом 25 років приєднання м. Райхенберга до прусських залізниць не могло відбутися. За словами міністра, такого в практиці між державами-сусідами ніде у світі ще не було.

Міністр говорив також про два можливі пункти сполучення австрійських і прусських залізниць: від Бреслау (Вроцлав) через Глатц (Клодзко) до Вільденшверт з Північною залізницею і Вальденбург (Вальбржиг) з Південно-Північнонімецькою сполучною залізницею (süd-norddeutsche Verbindungsbahn). За перший варіант виступала прусська сторона – австрійці ж були проти з військових міркувань. Для австрійців більш бажаним був другий пункт, і граф Каролі подав прусській стороні з цього приводу запит, але відповіді так і не було, хоча відомо було, що прусаки були проти. Пруський міністр намагався переконати Малі, що не може бути ніяких думок про війну між такими дружніми країнами-сусідами і жодна людина, котра тверезо мислить, не могла бажати чи навіть думати про можливість війни між ними [21].

16 січня міністерство закордонних справ передало для схвалення в міністерство фінансів проект угоди, зауважуючи при цьому, що В. Малі і граф А. Каролі повністю справились із завданням [22]. Пізніше, у лютому 1861 р., за наполяганням австрійської сторони, які діяли згідно з вказівками військового та поліцейського відомств, до заключних документів були внесені положення про надання прусським товариством відповідним австрійським органам проектів мосту через Віслу і планів залізничних вокзалів в Освенцімі і Дзідіці.

23 лютого 1861 р. договір між Пруссією й Австрією про з'єднання залізниць у районі Освенціма було підписано [23], а через місяць, 25 березня 1861 р. він був ратифікований сторонами [24].

У цілому в Австрії були задоволені укладеним договором, а граф фон Рехберг – діяльністю В.Малі та А. Каролі [25].

Практичним втіленням означеного договору стало відкриття 16 березня 1863 р. для руху майже 5-кілометрового відрізка Освенцім-Нойберунь [26]. А вже через три роки, під час вкрай невдалої для монархії австрійсько-пруської війни 1866 р., австрійська сторона зрозуміла вартість слів прусського міністра торгівлі про неможливість війни між обома країнами та доцільність застережень власних

військових – у Відні готувалися до захоплення столиці пруськими військами. З тим, щоб не допустити використання пруською адміністрацією австрійського залізничного персоналу та фахівців при відбудові зруйнованих залізниць і поновленні на них експлуатації, генеральний інспектор австрійських залізниць фон Вагнер у згоді з військовим комісаром видав розпорядження, згідно з яким залізничники мали вчасно покинути Відень [27]. До цього, однак, не дійшло, оскільки, як відомо, Отто фон Бісмарк був категорично проти окупації габсбурзької столиці.

З поставленою на коліна Австрією було набагато простіше розмовляти. 23 серпня 1866 р. між Пруссією та Австрією в Празі було укладено мирну угоду, а наприкінці серпня сторони обмінялися міністерськими оголошеннями (австрійське – від 27 серпня, пруське – від 30 серпня), у яких вони зобов'язувалися примножувати спільні залізничні сполучення [28]. Зрозуміло, що подібне оголошення з австрійського боку було дане під тиском Пруссії. Адже на той час пруська військова думка цілком оцінила переваги нового транспортного засобу при здійсненні військових операцій. Розуміли це і в австрійському Генеральному штабі. Однак, як видно з вищезгаданого, у даному конкретному питанні вони вимушені були спочатку поступитися принципами, виходячи “з вищих політичних міркувань”, а пізніше просто через військову поразку.

Таким чином, формування європейської залізничної мережі в позаминому столітті відбувалося як із народногосподарських міркувань, так і з військово-політичних розрахунків сторін. Питання ж сполучення залізниць, навіть таких незначних відрізків, як розглядуваний Освенцім-Берунь, ставало предметом розгляду на найвищому державному рівні.

### *Література*

1. Жалоба І.В. Залізнична політика австрійського уряду в Галичині в роки Кримської (Східної) війни (1853–1856 рр.) // Наукові записки Тернопільського державного педагогічного університету. Серія: Історія. – Тернопіль, 2000. – Вип. 10. – С. 212–218; *його ж.* Залізнична політика австрійського уряду в Краківській області напередодні Кримської війни (1850–1853 рр.) // Питання історії нового та новітнього часу: Зб. наук. ст. – Чернівці, 2000. – Вип. 7. – С. 174–185; *його ж.* Східна державна (Краківська) залізниця в роки Кримської війни (1853–1856 рр.) // Науковий вісник



- Волинського державного університету ім. Лесі Українки. Історичні науки. – 2000. – № 1. – С. 147–152; *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.* Залізничне питання Краківської республіки з точки зору державних інтересів Австрії (1844–1846 рр.) // Науковий вісник Ужгородського національного університету. Сер.: Історія. – Ужгород: Вид-во В. Падяка, 2002. – Вип. 6. – С. 45–51.
2. Жалоба І.В. Інфраструктурна політика австрійського уряду на північному сході монархії в останній чверті XVIII – 60-х роках XIX ст. (на прикладі шляхів сполучення). – Чернівці: Книги–ХХІ, 2004. – С. 139.
  3. Дана комісія була створена в 1850 р. і її завдання полягало у відстоюванні стратегічних інтересів у всіх публічних залізничних справах.
  4. Österreichisches Staatsarchiv, Verkehrsarchiv / Allgemeines Verwaltungsarchiv (далі – ÖSA, VA / AVA), III B, Kart. 6, Z. 831 / 52, Ktn. 7, Z. 1980 / 52.
  5. ÖSA, VA / AVA, III B, Ktn. 15, Z. 457 / 56.
  6. Köster B. Militär und Eisenbahn in der Habsburgermonarchie 1825–1859. – München: Oldenburg, 1999. – S. 276.
  7. ÖSA, VA / AVA, III B, Z. 1142 / 59.
  8. Ibid, III B, Z. 2235 / 59.
  9. Köster B. Militär und Eisenbahn in der Habsburgermonarchie 1825–1859. – S. 276.
  10. ÖSA, VA / AVA, III B, Kart. 28, Z. 2565 / 59.
  11. Ibid, III B, Kart. 21, Z. 4208 / 57.
  12. Ibid, III B, Kart. 21, Z. 135 / 58.
  13. Ibid, III C, Ktn. 9, Z. 27048 / 60.
  14. Цьольнер Е. Історія Австрії. – Львів: Літопис, 2001. – С. 394.
  15. ÖSA, VA / AVA, III C, Ktn. 10, Z. 35796 / 60.
  16. Ibid, III C, Ktn. 10, Z. 40895 / 60.
  17. Ibid, III C, Ktn. 10, Z. 43616 / 60.
  18. Ibid, III C, Ktn. 11, Z. 50519 / 60.
  19. Ibid, III C, Ktn. 12, Z. 67321 / 60, Z. 72679 / 60.
  20. Ibid, III C, Ktn. 12, Z. 72679 / 60.
  21. Ibid, III C, Ktn. 13, Z. 497/5 / 60/61.
  22. Ibid, III C, Ktn. 13, Z.497/5 / 60/61, Z. 2962/52 / 61.
  23. Ibid, III C, Ktn. 13, Z.13582/242 / 61.

24. Ibid, III C, Ktn. 13, Z.18159/313 / 61.
25. Ibid, III C, Ktn. 13, Z.10481/172 / 61.
26. Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt in Oesterreich. – 1863. – 11. Apr. – №. 15.
27. ÖSA, VA / AVA, III E, Ktn. 9, Z. 1230 / 66.
28. Bukowina. – 1866. – 5. Sept.

*В статье идет речь об австрийско-прусских отношениях в железнодорожной сфере в 50–60-х годах XIX ст. На конкретных примерах показано, какое важное значение в глазах европейских правительств во времена транспортной революции приобретал вопрос международных соединений железных дорог и их народнохозяйственных и военно-политических последствий для собственных государств. В частности, из статьи следует, что австрийское правительство согласилось на соединение австрийских и прусских железных дорог возле Освенцима только под давлением внешнеполитических обстоятельств.*

*Ключевые слова: железная дорога, транспортная революция, регион, строительство, стратегическая зона влияния, министерство иностранных дел, переговоры, Австрия, Пруссия, Габсбургская монархия, Краков, Освенцим, Мисловице, Берунь, Верхнесилезская железная дорога, Северная железная дорога, Восточная государственная железная дорога.*

*The article examines the Austria-Prussia relations in railway sphere in 1950-1960 of the XIX century. The specific examples illustrate the importance of issues of international railway connections for the European governments and their nationally- economic and military-political consequences for their own countries. The article, particularly, shows that the Austrian government consented to the junction of the Austrian and Persian railways near Osventsim under the pressure of foreign policy circumstances.*

*Key words: railway , transport revolution, region, building, strategic sphere of influence, ministry of foreign affairs, negotiation, zone of influence, Austria, Prussia, Gabsburgs monarchy, Krakow, Osventsim, Mislovitse, Berun, Upper Silezia railway, Northern railway, state Eastern railway.*