

УДК 338.47:625.1(447.87)«311»

ВПЛИВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ НА РОЗВИТОК ЕКОНОМІКИ  
РЕГІОНУ В МИНУЛОМУЧУЧКА І.М., ГЕГЕДОШ К.В.  
Мукачівський державний університет

*В даній статті розглянуто історію будівництва Транскарпатської залізниці. Охарактеризовані суб'єкти здійснення будівельних робіт, кількість зведених об'єктів, тривалість будівництва, чинники впливу на цей процес. Визначено вплив побудови залізниці на розвиток Карпатського краю.*

**Ключові слова:** Транскарпатська залізниця, Ясіня, Требушани, Сігет Мармороський, Воронька, Надвірна, Станіслав, долина Прут, гора Кливка, Делятин, Карпатський край.

Від середини XIX століття почала інтенсивно розвиватися промисловість Австро-Угорщини й зростає потреба у багатючих лісових ресурсах Карпат, що тоді належали цій імперії. Щоб досягти до багатств, імператриця Марія-Терезія доручила побудувати залізницю. У 1870 році у Віденському парламенті була розглянута імператорська ідея будівництва Транскарпатської залізниці. Згодом було представлено і затверджено проект проміжної ширококоліїної залізничної гілки СігетМармороський – Требушани – Ясіня, яка би мала з'єднатися за Карпатським перевалом із гілкою Воронька – Надвірна – Станіслав (тепер Івано-Франківськ) у Галичині (рис.1.), яку тоді також запланували прокласти.

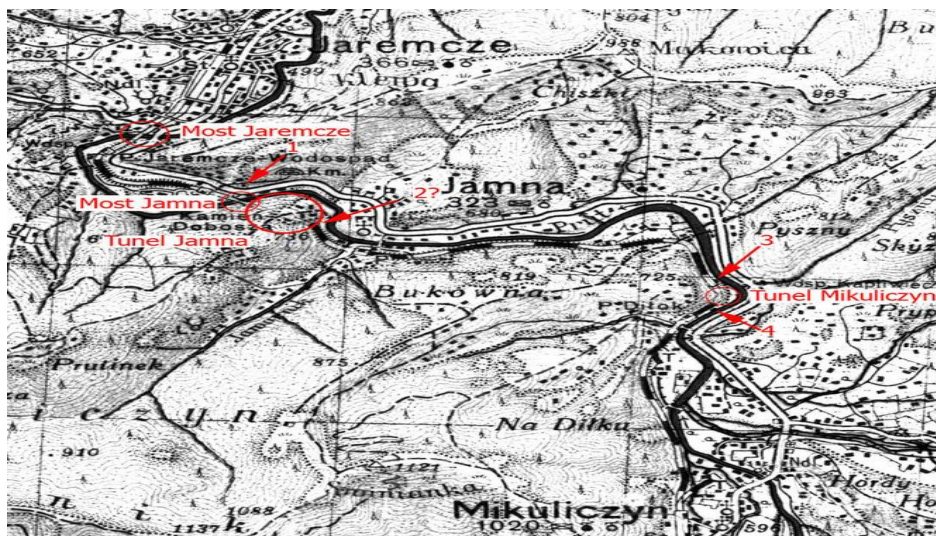


Рис.1. Карта проекту ширококоліїної залізниці.

Дослідженням даної теми займалися такі науковці та дослідники як Микола Волощук, Федір Гаморта, Микола Ткач.

**Результати дослідження.** Аби побудувати залізницю у складній гірській місцевості Рахівщини, потрібні були вправні спеціалісти. Саме тому з усіх куточків імперії були запрошені кваліфіковані інженери-будівельники різних національностей: німці, угорці, австрійці, чехи. Також на державному рівні було прийнято рішення запросити таких спеціалістів з Італії, переважно з північних гірських земель, які частково тоді також входили до Австро-Угорщини. Там вони у свій час добре зарекомендували себе при прокладанні перших залізниць, зокрема мостів, тунелів, підпирних стінок та акведуків із тесаного каменю у схожій гірській місцевості Альп. Італійські майстри на той час славилися як найкращі в Європі майстри-каменотеси, володіли технологією так званої чистої кам'яної кладки, яку застосовували при

будівництві аркових кам'яних мостів і тунелів. Все це, з приходом у Східні Карпати, вони й будували.



Рис.2. Каменоломня у Ділку.

Будівництво залізниці взяла на себе компанія «Г. Грегенсен і сини». Прокладати цю гілку розпочали з міста Сігет, яке на той час було центром Мараморського комітату (жупи), до складу якого тоді входив і Рахівський або Тисодолонський округ – Тісовильдь. Щоб її збудувати, необхідно було провести великі підготовчі роботи, зокрема зробити земляні насипи з високими схилами в ущелинах, розрити землю в гористих місцях, в окремих із них за допомогою вибухівки підірвати скелі... Як зазначає один один із дослідників тих часів Еде Перл, на відрізьку Требушани – Ясіня в цілому земляних і скельних робіт було проведено в об'ємах 2 608 800 кубічних метрів, викладеного з тесаного каменю підпирних прибережних стінок 392 700 кубічних метрів. Загальний кошторис будівництва складав 13 500 000 форинтів.

Під час прокладання залізниці були споруджені численні мости, п'ять тунелів та інших інженерних споруд, 13 залізничних станцій і проміжних зупинок, серед яких найбільшими є Ясіня, Рахів, Берлибаш, Вішовильдь (що тепер у Румунії). Вздовж колії також збудували численні кам'яні будинки (так звані «бохтарні»), більшість із яких і сьогодні служать житлом для працюючих на залізниці. Шпали виготовляли на встановлених ними пилорамах тільки з твердолистяних порід дерев. Поблизу станції Берлибаш знаходився склад із костилями (цвяхами) для прикріплення рельсів до шпал, які можливо і дали назву селу, що сьогодні зветься Костилівкою [1].

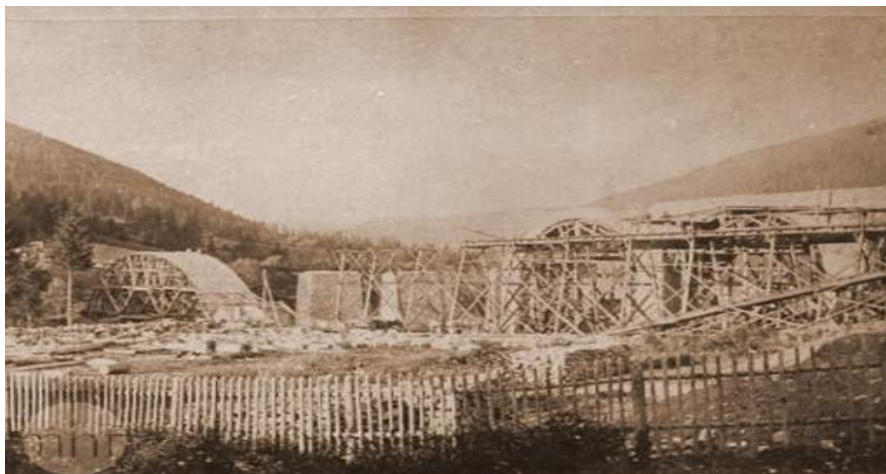


Рис.3. Будова мосту у Ворохті 1890.

Будівництво лінії Станиславів - Вороненка розпочалось у 1893 р. Вже на початку року на Делятинщині створили три будівельні підприємства, з яких одне, очолюване Епштайном та Влявом, будувало відрізок дороги Надвірна-Делятин, друге - під керівництвом Врайтера, Шимберського, Коллера і Кучека - лінію Делятин-Микуличин і третє - підприємство Зембіцького - лінію Микуличин-Вороненка.

На будівництво прибули сотні спеціалістів з Італії, з'їхалось багато селян з околиць. Лише на будові одного тунелю у Вороненці працювало понад 150 осіб.

Великі масштаби робіт і скупчення в долині Пруту тисяч робітників змусили підприємців будувати бараки для нічлігу, склади, крамниці та їдальні. Такі, раніше малі й тихі, місцини як Микуличин, Татарів і Ворохта на очах змінили свій сільський вигляд і стали містечками. Для послуг місцевого населення та приїжджих робітників у Дорі й Татарові 1 червня 1893 р. Відкрито пошту, а 10 лютого 1894 р. у Татарові – телеграф.

На трасі велися різні роботи: вирівнювали смуги, будували мости і тунелі. Складні споруди будували, насамперед, італійці, а земляні роботи виконували місцеві чорнороби. До робіт австро-угорські власті залучали й багато місцевого населення, тобтогуцулів. Звичайно, їм доручали виконувати лише найбільш некваліфіковану працю: земляні роботи, доставку каменя, підготовку насипу під колію (штреку), носіння шпал (шліферів) та іншу найважчу працю.

У долині Пруту було побудовано дев'ять великих кам'яних мостів: на ріках Любіжня і Перемиска в Делятині, на р. Кам'янка – у Дорі, на р. Прут – у Яремчі, Ямній, Татарові (арка – 22 м, висота – 5,8 м), Ворохті (головні арки – 49 та 34,6 м, висота, відповідно – 10 та 17,3 м) та при в'їзді до Вороненки. Найбільшим з них був міст у Яремчі, що мав 190 м довжини, розмах арки – 65 та висоту – 23 м. Дещо меншим був міст у Ямній: 122 м довжини та розмах арки 48 м.

Більшість мостів були зруйновані під час Першої світової війни та відновлені на початку 1920-х рр. Першим великим мостом, збудованим у 1892–1894 рр., був склепінчастий міст через р. Любіжня у Делятині. Він складався з шести арок, довжиною 15 м кожна, одної – 22 м та двох – по 15 м. Похил колії на мості складав 14,2 ‰. Міст, довжиною 275 м, досягав висоти 32 м. У 1917 р. він був підірваний, унаслідок чого повністю зруйновано два середні склепіння, а три сусідні сильно пошкоджено.



Рис.4. Будівництво моста-віадука у Яремче.

На трасі будівництва пробили три тунелі – в Ямній, Микуличині та Вороненці. Останній з них був найдовшим і досягав 1221 м [3].

Тунель будували італійські полонені та наймані робітники. Зводили його вручну з 1896 до 1899 року. Його прокопували у глині, що було легше, ніж там, де тунель видовбували в камені. Частина тунелю споруджена за допомогою тьюбінгів, а частина – з бетону. Камінь для будівництва возили вузькоколійкою з гори Кливки, що неподалік. Для цього поблизу тунелю було побудоване тимчасове депо. По закінченню будівництва депо і вузькоколійку ліквідували. В 1961 р. провели реконструкцію тунелю, бо нові — набагато потужніші – паровози не вміщалися в тунель. До реконструкції його висота становила 5,4 м, а зараз – 6,2 м. До війни його довжина сягала 1 тис. 303 м. Але коли німці тікали з цього краю, то зруйнували вхідні портали тунелю, тож тунель з одного боку був піднятий на 60 м, а з іншого – на 40 м.

На сьогодні збереглися також людські перекази про те, як італійці будували найдовший тунель через головний Карпатський хребет у межах Зиміро-Вороненківського перевалу, довжиною 1300м. Для того, щоб швидше завершити цю прокладку, його рили одночасно з двох боків назустріч. Керуючий роботою інженер, імені якого нажаль не збереглося в людській пам'яті, спрямував роботу двох бригад робітників так, щоб вони не розминулися і своєчасно зустрілися під землею. Але у визначений ним день такої зустрічі не відбулося і проєктант від ганьби застрелився. Але робота продовжувалася і на наступний день ця зустріч таки відбулася. Керівник, складаючи проєкт, не врахував, що тунель потрібно прокладати дугою, як це диктував гірський рельєф, що збільшило його довжину.



Рис.5. Будівництво тунелю на залізничній гілці 1896.

Будівельні роботи вели планомірно, проте не обійшло без прикрих випадків. 22 квітня 1893 р. у Делятині згоріла канцелярія Епштайна. У Делятині й Дорі мала місце крадіжка динаміту, а на початку червня 1893 р. Після триденних дощів Прут вийшов з берегів. Розбушовані води ріки знесли майже всі мости, розмили вазові дороги і насипи. Будівельні підприємства зазнали великих збитків, а робота припинилась на кілька днів.

Значно більша перерва настала внаслідок пошесті холери, яку занесли у Галичину з Угорщини італійські робітники наприкінці липня 1893 р. Під час максимального розповсюдження пошесті у серпні-вересні, коли лише з місцевих жителів вмерли понад 100 осіб, більшість робітників у паніці залишили долину Пруту, не отримавши навіть заробітної плати.

Практично на місяців два роботи на будівництві залізниці припинились повністю. Лише з приходом зими, коли ліквідували пошесть, праця на трасі закипіла знову. До весни-літа 1894 р. Збудували основні ділянки дороги, станційні будинки у Надвірній, Лосевій, Делятині, Дорі, Яремчі, Микуличині. Татарові, Ворохті і Вороненці. 7 січня 1894 р. Закінчено земляні роботи, а невдовзі і каменярські роботи в тунелі у Вороненці. 10 травня 1894 р. закінчено будівництво найбільшого моста у Яремчі, поступово закінчено всі допоміжні споруди і запасні колії. 21 жовтня 1894 р. по новозбудованій дорозі пройшов перший пробний поїзд.



Рис.6. Перший пробний поїзд пройшов по новозбудованій залізниці у Яремчі.

Він викликав велике здивування місцевих жителів. Відкриття залізничної лінії Станіслав — Вороненка відбулось 19 листопада 1894 р. [2].

**Висновок.** Як бачимо, залізниця будувалася за вкрай важких умов. Можна собі тільки уявити якою надзвичайно складною була ця робота, яка велася одночасно майже на всіх ділянках, тим більше за відсутності сучасної потужної техніки. Складний гірський рельєф, численні скельні виходи, швидка течія річки Прута та її багаточисленних приток-потоків значно ускладнювали будівництво. І на сьогоднішній день вражає міцність підпірних прибережних стінок і акведуків, викладених вручну з тесаного каменя без цементних розчинів, щонайменше за 150 років витримали не один паводок бурхливих, а по раз і грізних, гірських вод. Роботи тут, в основному, велися сезонно, з квітня до жовтня. Очевидно, робітників весною привозили, а восени відвозили назад. І лише окремі з них залишалися тут на круглорічне проживання, оберігаючи житлові будинки та знаряддя праці.

Спорудження залізниці в цій гірській місцині, як і через інші Карпатські перевали, без сумніву, стало своєрідним «вікном у Європу», що сприяло соціально-економічному розвитку цілого Карпатського краю. З Рахова почали курсувати прямі потяги до найбільших міст Європи – Відня, Праги, Будапешта...

Після Другої світової війни Закарпаття відійшло до складу Радянського Союзу. Частина залізничної гілки опинилася на території Румунії. Вже минуло кілька десятиліть, як унікальний відрізок залізниці понад Тисою від Рахова до Ділового (Требушан і аж до Мармарош-Сігета) практично перестав використовуватися.

Загалом можна сказати, що залізниця не лише покращила транспортне забезпечення регіону, але й змінила соціально-фахову структуру місцевих трудових ресурсів, дала поштовх до розвитку промисловості та масовому туризму.

#### ЛІТЕРАТУРА

1. М. Ткач, М. Волощук, «Закарпатська залізниця споруджена 120 років тому». - Закарпатський інформаційний тижневик «Р.І.О.», м. Рахів. – 2014.
2. Ю.Томін, Ю.Романишин, Р.Коритко, І.Паращак. Перша колія: до 150-річчя Львівської залізниці.- Львів: ТзОВ «Західноукраїнський Консалтинговий Центр» (ЗУКЦ), 2011.- 496 с.
3. Skcz do góry Stanislaw Szuro: Informatorstatystyczny do dziejówspołeczno-gospodarczychGalicji. Kolejeżelazne w Galicji w latach 1847-1914. Kraków: HistoriaIagellonica, 1997.

#### АННОТАЦИЯ

#### **ВЛИЯНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА НА РАЗВИТИЕ ЭКОНОМИКИ РЕГИОНА В ПРОШЛОМ**

*В данной статье рассмотрена история строительства Транскарпатской железной дороги. Охарактеризованы субъекты осуществления строительных работ, количество возведенных объектов, продолжительность строительства, факторы влияния на этот процесс. Определено влияние построения железной дороги на развитие Карпатского края.*

**Ключевые слова:** трансграничных железная дорога, Ясиня, Требушаны, Сигет Мармороский, Вороненка, Надворная, Станислав, долина Прут, гора Кливка, Деятин, Карпатский край.

#### THE SUMMARY

#### **THE IMPACT OF RAIL TRANSPORT ON THE ECONOMIC DEVELOPMENT OF THE REGION IN THE PAST**

*This paper deals with the history of the Transcarpathian railway construction. The subjects of construction, the amount of consolidated facilities, construction period, the factors that influenced this process are characterized. The influence of railway construction on the development of Transcarpathian region is revealed.*

**Key words:** Transcarpathian railway Yassin, Trebushany, Siget Marmorosky, Voronyenka, Nadvornaya, Stanislaw, Rod Valley, Mount Klyvka, Delyatyn, highlands.

УДК 338.46

#### **ОЦІНКА ТА РЕГУЛЮВАННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ МЕНЕДЖМЕНТУ СЕРВІСНОГО ПІДПРИЄМСТВА**

**ЛИЗАНЕЦЬ, А.Г., МАШИКО Я.Я.**  
Мукачівський державний університет

*У статті узагальнено поняття ефективності менеджменту, сформульовано загальні принципи оцінки ефективності менеджменту організації. Визначено особливості та представлено підхід до оцінки ефективності менеджменту сервісних підприємств.*

**Ключові слова:** ефективність менеджменту, організаційна ефективність менеджменту, економічна ефективність менеджменту, соціальна ефективність менеджменту, рівневий підхід до оцінки ефективності менеджменту

Забезпечення ефективності організації є основним завданням і сферою компетенції менеджерів. Висока ефективність діяльності організації досягається завдяки ефективній системі менеджменту, націленій на раціональне використання усіх організаційних ресурсів і їх постійне вдосконалення через відповідні організаційні зміни.

Досконала система оцінки результативності діяльності менеджерів є передумовою розробки обґрунтованих рішень щодо оптимізації методів і прийомів