



галуженнями протяжністю 334 версти була відкрита для руху 23 листопада 1876 року. З 1 січня 1897 року приєднана до Південно-Західних залізниць [3].

Таким чином, про початок будівництва та експлуатації існуючих нині залізниць нагадують оригінально виконані із золота, срібла та застосуванням багатобарвних емалей, фініфті іменні жетони. До розробки дизайну жетонів залізниць і їхнього випуску доклали руки кращі художньо-ювелірні майстерні Москви,

Петербурга, Києва, в т. ч. і Фаберже, зробивши більшість з них виробами ювелірного мистецтва малої пластики світового рівня. Застосування дорожніх металів, різних емалей у сполученні з різноманітним колірною гамою і відтінків, складність форми і дизайну змушують сьогодні із завмиранням серця розглядати і вивчати історію їх появи. Адже за кожним жетоном простежується не тільки доля їхнього власника, але історія розвитку вітчизняного залізничного транспорту.

Джерела та література

1. Денисенко Г. Культурна спадщина у формуванні історичної пам'яті: події 1941-1942 рр. в пам'ятках // Краєзнавство. – 2011. – №2. – С. 40-55.
2. Фалеристика железнодорожная // Железнодорожный транспорт: Энциклопедия / Гл. ред. Н. С. Конарев. – М.: Большая Российская энциклопедия, 1994. – С. 483-484.
3. Лапин В.П. Нагрудные знаки и жетоны железнодорожного транспорта. Книга 1: Знаки и жетоны железных дорог императорской России. – К.: Украинское научное общество краеведения, геральдики и фалеристики; ООО «Украинская академия геральдики, товарного знака и логотипа», 2008. – 392 с.

Владимир Лапин

Застывшая в веках. История отечественного железнодорожного транспорта, вылитая в миниатюре малой пластики

В статье, через призму именного знака отличия, показан исторический процесс развития и становление отечественного железнодорожного транспорта на начальном этапе его строительства и эксплуатации.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, фалера, нагрудный знак, историческое, культурное, художественное наследие.

Vladimir Lapin

Frozen in centuries. The history of national railway imprinted in small plastic miniature

In the article in the light of a nominal award, author shows the historical development and establishment of national rail transport at the initial stage of its construction and operation.

Key words: railway transport, falera, breastplate, historical, cultural, artistic heritage.

Володимир Панченко (м. Київ)

«ПОТЯГ НАДІЙ» КЛИЧЕ В МАНДРИ

Рец. на кн.: Потяг надій та інші залізничні сполучення : [концепія, упорядкув. та заг. ред. Т. Гаврилів]. – Львів : ВНТЛ–Класика, 2011. – 384 с.

Ще й двох століть не минуло від того дня, коли світ уперше почув стукіт коліс по залізничній колії, – а цей звук став уже таким звичним для нашого вічно заклопотаного, гамірного побуту. В літературі, мистецтві, театрі й кіно – усюди, здавалося б, залізнична тема посіла одне з чільних і тривких місць. «Чи ви, читачу, – хай ви будете найхімерніший романтик, що й досі кохається в безкраїх, вільних козацьких степах і сумує над не-

зліченними могилами, – чи ви уявляєте собі країну без залізниць?» – запитував ще 1922 року класик українського письменства Борис Антоненко-Давидович. І тут-таки відповідав: «Розуміється, ні!.. Залізниця занадто далеко пустила свої колії в наше життя й нашу свідомість».

1861 року до міста Львова – тогочасної столиці Королівства Галичини в складі імперії Габсбургів – прибув перший локомотив, відкривши цим пер-

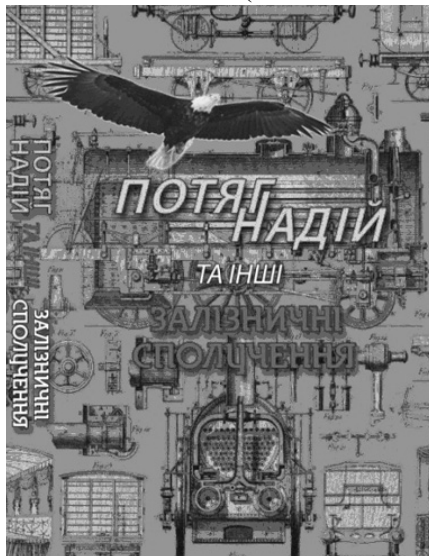
ше залізничне сполучення в Західній Україні. Півторасотлітньому ювілею цієї, здавалося б, буденної, а насправді – доленосної події й присвячена літературна антологія «Потяг надій та інші залізничні сполучення», упорядкована Тимофієм Гавриловим і видана 2011 року львівським видавництвом «ВНТЛ-Класика».

З докладної передмови під характерною назвою «Прометей, прикутий до Заходу», написаною відомим сучасним істориком, професором Ігорем Жалобою, ми довідуємося про те (як висловився б уже знайомий нам Борис Антоненко-Давидович), «як воно починалося», тобто за яких умов і передумов виникло перше на західноукраїнських землях залізничне сполучення. Ми дізнаємося про події двох десятиліть – 1840 – 1860 років, що стали підготовчим періодом у будівництві цієї залізниці, про обставини її відкриття у листопаді 1861 року... Проте не менш переконливо розкажуть нам про це художні твори, вміщені в антології, – поезії, оповідання, нариси не лише українських, а й австрійських та польських письменників.

Часовий діапазон написання творів, представлених у виданні, надзвичайно широкий: від Івана Франка – до Івана Малковича й Сергія Жадана, від Карла-Еміля Францоza – до Франца Кафки, від Юліана Тувіма – до Марека Краєвського... Імена письменників, з творчістю яких знайомить антологія, також знайомі не всім. Якщо згадані вже

Кафка або Тувім є визнаними класиками європейського письменства, то прізвище Францоza знайоме хіба що фахівцям-літературознавцям (та й то завдяки роману «Боротьба за право», за мотивами якого Михайло Старицький створив свою драму «Юрко Довбиш»). А що вже казати про такі постаті, як новеліст Петер Розеггер чи сатирик Александр Рода-Рода... Отже, «Потяг надій» ще й відкриває українському читачеві нові яскраві імена визначних майстрів художнього слова. До того ж твори цих письменників подано в надзвичайно колоритних перекладах В.Кам'яниця, П.Рихла, Г.Петросаняк, Б.Антоняк та інших талановитих перекладачів.

Звичайно ж, збірка не вичерпує «залізничних» сюжетів як на західноукраїнському терені, так і в цілому по Україні. Серед шедеврів літератури на цю тему можна згадати такі твори, як «Сам собі пан» Б.Грінченка, «На суді» О.Маковея, «Фальшивий білет» Б.Антоненка-Давидовича, славнозвісний цикл «Записки комівожера» Шолом-Алейхема... Тож сподіватимемось, що українські читачі зробилять для себе ще чимало відкриттів у цій царині. А тим часом – «Потяг надій» запрошує до захопливої мандрівки старовинними коліями Галичини та Буковини, де ще й досі, здається, чути гудок увічненої Великим Каменярем – Іваном Франком – «черепахи».



«В ОЧІКУВАННІ ЗАЛІЗНИЦІ»: ЯК ПЕРИФЕРІЯ СПЛУЧАЛАСЯ З ЦЕНТРАМИ ІНДУСТРІАЛІЗАЦІЇ

3-5 листопада 2011 р. у м. Львові відбулася Міжнародна конференція з залізничної історії «В очікуванні залізниці: Як периферія сплучалася з центрами індустріалізації», присвячена 150-літтю відкриття першого залізничної лінії на території сучасної України.

Організаторами конференції виступили Міжнародна асоціація дослідження історії залізниці та Центр міської історії Центрально-Східної Європи.

3 листопада з вітальним словом до учасників конференції звернулися Посол Анрі Жаколен,

Президент Міжнародної асоціації дослідження історії заліниць, Гаральд Біндер, Президент фундації Центру міської історії, Вольф Дітріх Хайм, Надзвичайни і Повноважний Посол Австрії в Україні, Василь Косів, заступник мера Львова.

Концептуальні завдання конференції були представлені у співдоповіді проф. Ігоря Жалоби (Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна) та проф. Ральфа Рота (Франкфуртський університет ім. Гете, Німеччина). У ній, зокрема,