

В очікуванні залізниці: Як периферія сполучалася з центрами індустріалізації

Міжнародна конференція
4–5 листопада 2011 р., Львів

Термін подачі заявок до 18 вересня 2011 р.

Організатори – Міжнародна асоціація дослідження історії залізниці та Центр міської історії Центрально-Східної Європи.

У середині XIX сторіччя залізниця розпочала революцію у транспортному сполученні, і багато людей покладали великі надії на той позитивний вплив, який нова техніка матиме на суспільство: торгівельний, культурний і науковий обмін мав би розквітнути. Люди мали б краще пізнати один одного. Мали би зникнути невдоволення, заздрість і ненависть. Такі й подібні бачення пропагувалися у численних меморандумах з нагоди будівництва залізниць по всій Європі.

Однакові переконання аналогічно поширювалися в країнах, яким бракувало досвіду з новітньої промисловості. Еліти сільських і сільськогосподарських районів Північної, Східної і Південної Європи прагнули модернізувати свою економіку й докластися до успішного розвитку новітньої техніки, інженерної справи та виробництва. Вони були переконані, що економічна міць приведе їх до політичної влади та прокладе дорогу незалежності й суверенітету. У такому контексті залізниця перетворилася на ключове питання фундаментальних політичних дискусій. Це питання стало центральним у різноманітних програмах політично-економічних реформ, де питання економічного розвитку нерозривно пов'язувалося із прогресом у цій ділянці. Багато людей також сподівалося, що залізниця розірве замкнуте коло відсталості і введе країну до гурту цивілізованих націй.

Як приклад можна назвати газету, друковану у Львові на початку 1850-х рр., де підкреслювалася вагомість залізниці для міського довкілля: "Відтепер Галичина прив'яжеться до цивілізованого заходу залізними ланцюгами. Залізниця принесе динамічний розвій і яскраве життя у застої й інертні маси." Подібно газета "*Kronstädter Zeitung*" змальовувала світле майбуття Трансильванії, якщо вона увійде у залізничну систему: "Нас розбудить пара. Залізниця проведе нас до держав Європи і покаже, як нам швидко рухатися вперед і не залишатися на місці. Трансильванія перестане бути невідомою країною".

Утім, прогрес у розбудові залізниць був значно повільнішим, ніж передбачалося. Як писав журнал "*Bukowina*" 1863 р., люди очікували "прагнучи дня" і сповнені "солодких бажань", коли запрацює залізниця. Східна Європа, особливо широкі простори Габсбурзької та Російської імперій, були феноменальним явищем в історії залізниці, яке ще чекає ґрунтовного дослідження. Питання стоїть так: Як реалізовувалася вимога кращої транспортної системи у країнах, які не належали до центрів індустріального розвитку, а стояли на периферії економічного прогресу?

Це питання стосується не тільки до європейської периферії, але й дотичне також до інших частин світу. Периферії економічної відсталості охоплюють території Російської, Китайської, Османської імперій, численні колонії Великої Британії, Франції та інших європейських країн, а також більшість країн Латинської Америки. У XIX сторіччі ці райони були головно сільськими, де індустріалізація не мала великого впливу на економіку. Які надії та сподівання принесла залізниця у ці частини світу? Чи існують у

Східній Європі подібні бачення розвитку, щоб згодом увійти у розвиненіший економічний простір, і як ми можемо окреслити порівняльні моделі, що зіставляють рівень залізничної інфраструктури та амбіції економічно-політичної незалежності краю? Чи домінував економічно-політичний інтерес імперії й колоніальної адміністрації у справі розвитку залізниці, а чи місцеві еліти регіонального чи корінного населення впливали на такі проекти для власних цілей? Як залізниця впливала на структурний розподіл між міськими й сільськими соціально-економічними умовами? Чи сполучення периферійних міських центрів з більшою транспортною мережею збільшило чи зменшило розрив між містом і сільським оточенням? Зрештою: Як залізниця і залізничний транспорт розвивався у ХХ сторіччі? Чи залізниця зробила внесок в індустріальний розвиток країни в цілому так, що країні вдалося наздогнати провідні економіки Заходу?

Запрошуємо науковців надсилати свої теми (обсяг резюме – до однієї сторінки) і життєписи (до однієї сторінки) на одну з поданих адрес:

Prof. Dr. Ralf Roth
Historisches Seminar
Johann Wolfgang Goethe-Universität
Grüneburgplatz 1
60629 Frankfurt am Main
Germany
Tel.: +49 (0) 69 798-32627
Fax: +49 (0) 6664 402699
E-Mail: Dr.Ralf.Roth@t-online.de

Д-р Ірина Мацевко
академічний координатор
Центр міської історії Центрально-Східної Європи
вул. Богомольця 6,
79005 Львів
Україна
тел.: +38-0322-751734, +38-0322-751764
факс: +38-0322-751309
e-mail: i.matsevko@lvivcenter.org

Існують певні обмежені можливості відшкодувати витрати на проїзд і проживання. Участь у конференції – безкоштовна.