



УДК 94(477.83-25)"19":629.433(036)
DOI <https://doi.org/10.15407/nz2021.03.601>

«...І НАВІТЬ РОДОВИТИЙ ЛЬВІВ'ЯНИН НЕ ЗАВЖДИ МІГ ПОЯСНИТИ ПРИЇЗДЖОМУ ТОЙ ЧИ ІНШИЙ МАРШРУТ»: ПУТІВНИКИ ТРАМВАЯМИ ЛЬВОВА ПОЧАТКУ ХХ СТОЛІТТЯ

Маріанна МОВНА
ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-2473-6998>
кандидатка історичних наук,
молодша наукова співробітниця,
Львівська національна наукова бібліотека
України ім. В. Стефаника НАН України,
відділ наукової бібліографії,
вул. Стефаника, 2, 79000, м. Львів, Україна,
e-mail: mari3anna@ukr.net

Вперше проаналізовано фактологічне наповнення спеціалізованих путівників трамвайними колями Львова початку ХХ ст. Як модерний вид транспорту трамвай відразу після своєї появи у 1894 р. потрапив в поле уваги авторів путівників містом, як загальних, так і спеціально присвячених електричним колям. Першим спеціалізованим провідником трамвайними лініями міста є «Путівник Львовом електричним трамваєм» (1913).

Дослідження путівників трамвайними колями Львова ніколи не було предметом спеціального розгляду. Більше того, навіть історія львівського трамваю, незважаючи на його безумовну атракційність, не надто часто потрапляла у поле зору дослідників — як українських, так і польських, що обумовлює актуальність обраної теми.

Об'єктом дослідження є Львів як культурно-ментальна категорія, а предметом — путівники львівським трамваєм.

Методика дослідження базується на застосуванні принципів науковості, об'єктивності та історизму. Задля розв'язання конкретно-дослідницьких завдань було використано порівняльно-історичний, типологічний, метод історичної реконструкції, проблемно-хронологічний, дискурс-аналізу.

Ключові слова: путівник, трамвай, Львів, історія, маршрут, початок ХХ ст.

Marianna MOVNA
ORCID ID: <http://orcid.org/0000-0003-2473-6998>
Candidate of Historical Sciences,
Junior Researcher of the Vasyl Stefanyk
National Scientific Library of Ukraine in Lviv
National Academy of Sciences of Ukraine,
in Department of Scientific Bibliography,
2, Stefanyka str., 79000, Lviv, Ukraine,
e-mail: mari3anna@ukr.net

«...AND EVEN A NATIVE OF LVIV COULD
NOT ALWAYS EXPLAIN TO A VISITOR THIS
OR THAT ROUTE: GUIDES BY LVIV TRAMS
OF THE EARLY XX CENTURY»

The article for the first time analyzes the factual content of specialized guides with tram tracks of Lviv in the early XX century. As a modern mode of transport, the tram immediately after its appearance in 1894 came to the attention of the authors of city guides, both general and specially dedicated to electric tracks. The first specialized guide for the city's tram lines was the «Lviv Electric Tram Guide» (1913).

The object of research is Lviv as a cultural and mental category, and the subject — guides by Lviv tram. The research methodology is based on the application of the principles of scientificity, objectivity and historicism. In order to solve specific research tasks, a comparative-historical, typological, method of historical reconstruction, problem-chronological, discourse-analysis was used. The study of guides on Lviv tram tracks has never been the subject of special consideration. Moreover, even the history of the Lviv tram, despite its unconditional attractiveness, did not often come into the field of view of researchers — both Ukrainian and Polish.

The electric tram appeared on the streets of Lviv on May 31, 1894 — the fourth in Austria-Hungary after Vienna (1883), Budapest (1887) and Prague (1891) on the occasion of the opening of the general National Exhibition — a harbinger of the future economic rise of Galicia at the turn of XIX and XX century. The first tram line was laid along the route «Main Station — Hetman's Walls — Stryj Park».

Specialized guides to the tram, which was a relatively new and popular for Lviv mode of transport, which appeared on the demand of time, reflected the state of technical progress of the early twentieth century. These guides were intended both for citizens and for numerous guests of Lviv; they properly performed the function of information support, acquainting the reader not only with the transport infrastructure, but also with the city as a whole, expanding its cultural horizons.

Keywords: guide, tram, Lviv, history, route, early XX century.

Вступ. Електричний трамвай на вулицях Львова з'явився 31 травня 1894 р. — четвертим в Австро-Угорщині після Відня (1883), Будапешта (1887) та Праги (1891) з нагоди відкриття загальної Крайової виставки — провісниці майбутнього економічного піднесення Галичини на зламі XIX і XX ст. Перша трамвайна лінія була прокладена за маршрутом «Головний вокзал — Гетьманські вали — Стрийський парк». За спогадами сучасників, «електричний трамвай був новістю не лише в столиці, але й цілій Європі» [1, с. 150].

Історія львівського трамваю, незважаючи на його безумовну атракційність, не надто часто потрапляла у поле зору дослідників — як українських, так і польських. Ще у 1990-х рр. з'явилась друком піонерська в українській історіографії, але доволі стисла за обсягом і скромна у поліграфічному виконанні розвідка Сергія Тархова [2]. Щодо сучасних польських студій львівського трамваю, у 2020 р. побачила світ ґрунтовна книга лодзьких істориків Я. Шайнера і М. Рехтовича [3], написана на широкому джерельному матеріалі, зокрема архівному.

Об'єктом дослідження є Львів як культурно-ментальна категорія, а предметом — путівники львівським трамваем. Методика досліджен-

ня базується на застосуванні принципів науковості, об'єктивності та історизму. Задля розв'язання конкретно-дослідницьких завдань було використано порівняльно-історичний, типологічний, метод історичної реконструкції, проблемно-хронологічний, дискурс-аналізу, антропологічний підхід. Дослідження путівників трамвайними колями Львова ніколи не було предметом спеціального розгляду, що обумовлює *актуальність* нашого дослідження.

Основна частина. Як модерний вид транспорту трамвай відразу потрапив в поле уваги авторів путівників містом, як загальних, так і спеціально присвячених електричним колям. Першим спеціалізованим провідником трамвайними лініями міста є «Путівник Львовом електричним трамваем» [4] (іл. 1), виданий у 1913 р. накладом Товариства взаємодопомоги управлінців міської електричної мережі. Функціонери міського електричного трамваю за свою довголітню практику відчували брак докладного путівника для пасажирів. Із збільшенням кількості вулиць і площ відповідно зростала кількість трамвайних маршрутів. І навіть родовитий львів'янин не завжди міг пояснити приїжджому той чи інший маршрут.

Путівник мав мультикультурний характер, оскільки виданий на початку року, подавав зведений календар релігійних свят на 1913 р. для римо- та греко-католиків й окремо для сповідників юдейського віровизнання.

Цей путівничок кишенькового формату вміщав алфавітний список вулиць, 18 найважливіших правил міського трамвайного руху, обов'язкових для виконання як персоналом, так і пасажирями, інформацію про розташування квиткових кас, ціни на проїзд: річний абонемент у вагонах першого і другого класу становив (перший клас — 120 корон, другий клас — 90 корон); місячний абонемент (перший клас — 7 корон, другий клас — 5 корон). Для оформлення абонементської карти необхідна була фотографія з підписом власника, затверджена дирекцією міських трамвайних колій. Вартість однієї поїздки складала 10 гелерів у першому класі і відповідно 8 гелерів у другому класі. Діти, зростом до 1 метра, їздили безплатно, а зростом понад 1 м, оплачували проїзд на рівні з дорослими.

Отож, трамвай був цілком не дешевим засобом пересування як на початку XX ст., так і пізніше. Як зазначав з цього приводу у своїх спогадах про Львів



Іл. 1. Обкладинка книги «Путівник Львовом електричним трамваем». 1913 р.

Станіслав Лем, він з друзями-гімназистами ходив на Високий Замок пішки, оскільки трамвай був недоступною розкішшю [5, с. 65].

У путівнику подавався розклад руху трамваїв на літній сезон (з 16 квітня до 15 жовтня), коли трамваї курсували з 6 год. ранку до 11 год. вечора. Максимальна швидкість руху обмежувалась 18 км на год.

Значний обсяг путівника займає алфавітний перелік вулиць і площ Львова, чисельність яких станом на 1913 р. становила 441. До назви кожної вулиці додавалась підказка, які трамвайні маршрути пролягали по ній або поблизу неї разом із зупинками.

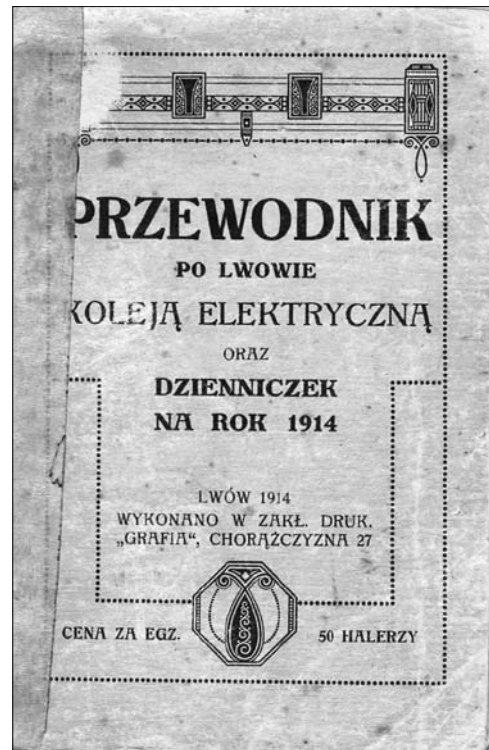
На початку ХХ століття функціонувало сім трамвайних маршрутів, відображених на сторінках путівника. На відміну від інших міст, де практикувалися географічні назви ліній або цифрова їх нумерація, у Львові було введено унікальну систему означень маршрутів — комбіновану літеру. Кожен маршрут позначався аббревіатурою з двох великих букв, перша з яких відповідає першій букві назви однієї кінцевої зупинки маршруту, а друга — першій букві назви іншої кінцевої зупинки [2, с. 36]. У путівників наведено перелік маршрутів:

LD — Личаків — Головний двірець, довжина маршруту становить 5,8 км, час їзди 34 хвилини, обслуговували маршрут 19 вагонів. Зупинки: Головний двірець — Городецька — Сапіги — Коперника — Словацького — Сикстуська — пл. Ринок — Підваля — Личаківська¹.

KD — Парк Кілінського — Головний двірець, довжина 5,1 км, 18 вагонів. Зупинки: Двірець — Городецька — Казимирівська — пл. Голуховських — Театр — Кароля Людвіка — Гетьманська — Баторія — пл. Галицька — Панська — Зиблікевича — св. Софії — Дверницького.

LJ — Від Янівської рогатки до Церкви свв. Петра і Павла на Личаків, довжина маршруту 6,4 км, 14 вагонів курсує на лінії. Зупинки: св. Петра — Шевченка — Зелена — Панська — пл. Бернардинська — пл. Галицька — пл. Марійська — Гетьманська — Кароля Людвіка — пл. Голуховських — Казимирівська — Янівська.

UL — Кіпець Люблінської унії — 29 Листопада, довжина 4,6 км, 11 вагонів. Зупинки: Високий Замок — Театинська — Люблінської унії — Курко-



Іл. 2. Обкладинка книги «Путівник Львовом електричним трамваєм» В. Вернера. 1914 р.

ва — Руська — пл. Ринок — Сикстуська — Словацького — Коперника — Сапіги — Потоцького — Шимоновичів — 29 Листопада.

NG — Гетьманські вали — Габрієлівка, довжина 3,8 км. Зупинки: Гетьманські вали — Кароля Людвіка — Гетьманська — пл. Голуховських — пл. Краківська — Жовківська — Замарстинівська — Бальонова — Жовківська — Різня.

NR — Гетьманські вали — Жовківська рогатка, довжина 2,9 км, 5 вагонів (зняли в 1914 р.). Зупинки: Гетьманські вали — Вибрановського — Гетьманська — Підзамче — Жовківська рогатка — Різня.

NZ — Гетьманські вали — Замарстинівська рогатка, довжина лінії 2,2 км, 4 вагони. Зупинки: Гетьманські вали — Театр — Кароля Людвіка — Гетьманська — пл. Голуховських — пл. Краківська — Жовківська — Замарстинівська — Львівська.

Вартість путівника складала 40 гелерів. Кошти від його продажу товариство взаємодопомоги управлінців міської електричної мережі скерувало на потреби своїх членів та їх родин.

Львівська щоденна преса («Kurjer Lwowski», «Słowo Polskie», «Gazeta Wieczorna») визнала актуальність та доцільність появи «Путівника Львовом електричним трамваєм», відгукнувшись недово-

¹ Назви вулиць подано станом на 1913 р.



Іл. 3. Загальний вид трамвайного депо у Львові. Початок ХХ ст.



Іл. 4. Електричний трамвай на вулицях Львова. Початок ХХ ст.

взі трьома схвальними рецензіями [6, с. 5; 7, с. 2; 8, с. 6].

Практично аналогічним до попереднього є видання «Путівник Львовом електричною колією» [9] (іл. 2), опубліковане коштом власника підприємства з технічного обслуговування транспорту (динамомашин, вентиляторів, електричних моторів) В. Вернера 1914 р. Кишенькового формату путівник вміщав зведений релігійний календар на 1914 р., детальний розклад маршрутів трамваїв на шести маршрутах (оскільки маршрут НР був ліквідований), ціни трамвайних абонементів на рік та місяць, графік руху потягів, перелік вулиць в алфавітному порядку, ціни квитків в міському театрі, тарифи оплати телеграм по Європі, рекламні оголошення. Книжечка вартувала 50 гелерів.

Під час воєнних дій Першої світової війни російські війська захопили Львів і встановили тут тимчасову окупаційну адміністрацію, діяльність якої про-

тривала 293 дні (від 3 вересня 1914 р. до 22 червня 1915 р.) [10]. Із поступовим налагодженням мирного життя в окупованому Львові, на думку росіян, виникла потреба в інформаційному забезпеченні їх потреб, а саме — у путівниках містом. Одним із них став коротенький російськомовний путівник «Як користуватися трамваями» [11], позаяк трамвай продовжував виконувати функції міського транспорту. Виклад фактичного матеріалу у ньому розпочинається підрозділом «Рух трамваїв», у якому подано ціни проїзду, встановлені російською владою (перший клас — 20 гелерів або 6 копійок, другий клас — 10 гелерів або 3 копійки), а також короткий огляд шести курсуючих в місті трамвайних маршрутів (LD, LJ, KD, HG, HZ, UL) (іл. 3, 4). Усі трамвайні лінії були прокладені від залізничного вокзалу і вагони з інтервалом у 2—3 хвилини прямували в різні кінці міста.

Окрім відомостей, що стосувались руху трамваїв у місті, путівник вміщував практичну інформацію для прибульців (розклад руху потягів, таксу фіакрів, порівняльну таблицю обміну австрійської та російської валют, адреси урядових установ і громадських організацій). З початком окупації Львова тут почали функціонувати російські владні структури: військове генерал-губернаторство, інтендантське управління, військова цензура, евакуаційна комісія, управління з квартирної забезпечення військ, редакція газети «Львовское военное слово», військово-окружний суд, жандармське управління, градоначальство, управління коменданта Львова. Подача цієї тенденційної інформації (поминаючи інші існуючі організації) на сторінках путівника мала на меті закріпити російську присутність у місті, символічно «присвоїти» його, продемонструвавши львів'янам та напливному елементу зміну державного та національного устрою, довести до свідомості городян, що тепер росіяни повністю володіють Львовом і не збираються полишати завойованих позицій [12, с. 12].

Спеціалізовані путівники трамваєм, що був відносно новим і затребуваним для Львова видом транспорту, який з'явилися на вимогу часу, відображали стан технічного прогресу початку ХХ ст. Ці путівники призначалися як для містян, так і для численних гостей Львова; вони належно виконували функцію інформаційного забезпечення, знайомлячи читача не лише з транспортною інфраструктурою, але й

містом загалом, розширюючи його культурні горизонти. Львівський електричний трамвай, що вперше виїхав на вулиці Львова наприкінці XIX ст., переживши Першу та Другу світові війни, численні історичні катаклізми, оновлений і модернізований вписався у коло транспортних реалій XXI ст.

1. Надрага О. *Серед львівських парків*. Упоряд. К. Курилишин. Львів: Піраміда, 2004. 292 с.
2. Тархов С.А. *Історія львівського трамваю*. Львів: Фенікс, 1994. 128 с.
3. Szajner J., Rehtowicz M. *Tramwaje Lwowskie 1880—1944*. Łódź, 2020. 520 s.
4. *Przewodnik po Lwowie koleją elektryczną*. Lwów, 1913. 128 s.
5. Лем С. *Високий Замок*. Львів: Піраміда, 2002. 164 с.
6. *Przewodnik dla jeżdżących tramwajem lwowskim*. *Gazeta Wieczorna* (Lwów). 1913. 2 stycznia (№ 1068). S. 5.
7. *Przewodnik po Lwowie koleją elektryczną*. *Kurjer Lwowski* (Lwów). 1913. 3 stycznia (№ 3). S. 2.
8. *Przewodnik po Lwowie koleją elektryczną*. *Słowo Polskie* (Lwów). 1913. 9 stycznia (№ 14). S. 6.
9. *Przewodnik po Lwowie koleją elektryczną wraz z dzienniczkiem na rok 1914*. Ułożył W. Werner. Lwów, 1914. 84 s.
10. Janusz B. *293 dni rządów rosyjskich we Lwowie* (3.IX.1914 — 22.VI.1915). Lwów; Warszawa, 1915. 266 s.
11. *Какъ пользоваться трамваями*. Львовъ, 1915. 8 с.
12. Мовна М.В. *Львів у туристичних путівниках другої половини XIX — першої третини XX ст.: автореферат на здобуття наукового ступеня кандидата історичних наук: 07.00.01 — «історія України»*; ЛНУ ім. І. Франка. Львів, 2020. 20 с.

REFERENCES

- Nadraba, O., & Kurilishin, K. (2004). *Among Lviv parks*. Lviv: Pyramida [in Ukrainian].
- Tarkhov, S.A. (1994). *History of the Lviv tram*. Lviv: Phoenix [in Ukrainian].
- Szajner, J., & Rehtovich, M. (2020). *Lviv trams 1880—1944*. Lodz [in Polish].
- (1913). *Guide to Lviv by electric rail*. Lviv [in Polish].
- Lem, S. (2002). *High Castle*. Lviv: Pyramida [in Ukrainian].
- (1913). *A guide for those who ride the Lviv tram*. *Gazeta Wieczorna*, 1068, 5 [in Polish].
- (1913). *Guide to Lviv by electric rail*. *Kurjer Lwowski*, 3, 2 [in Polish].
- (1913). *Guide to Lviv by electric rail*. *Słowo Polskie*, 14, 6 [in Polish].
- Werner, W. (Ed.). (1914). *A guide to Lviv electric rail with a gift card for 1914*. Lviv [in Polish].
- Janusz, B. (1915). *293 days of Russian rule in Lviv (September 3, 1914 — June 22, 1915)*. Lviv; Warsaw [in Polish].
- (1915). *How to use trams*. Lvov [in Russian].
- Movna, M.V. (2020). *Lviv in tourist guides of the second half of the XIX — first third of the XX century: abstract for the degree of candidate of historical sciences: 07.00.01 — «History of Ukraine»*; LNU named after I. Franko [in Ukrainian].