

УДК 911.3:338.47:656.078(477.8)

ТРАНСПОРТНА ІНФРАСТРУКТУРА В НАУКОВИХ ДОСЛІДЖЕННЯХ ПРОФЕСОРА ОЛЕГА ШАБЛІЯ

Юрій Борсук , Ірина Гудзеляк 

*Львівський національний університет імені Івана Франка,
вул. П. Дорошенка, 41, м. Львів, Україна, 79007
e-mail: yurii.borsuk@lnu.edu.ua, iryna.hudzelyak@lnu.edu.ua*

Наукова діяльність професора Олега Шаблія пов'язана з дослідженням транспорту. Розглянуто наукові публікації вченого-географа, у яких розкрито суспільно-географічні аспекти функціонування транспортної інфраструктури окремих територій Західного регіону та України загалом.

Використано матеріали книги “Суспільна географія. Книга шоста: Спираль наукового пізнання безкінечна” з оригінальним текстом, написаним у 1960–1970-х рр. Виявлено, що професор О. Шаблій активно досліджував транспортну систему Підкарпаття, зокрема її роль і місце в територіально-виробничому комплексі, вплив природних передумов, історико-економічні особливості формування, структуру транспортної мережі з аналізом залізничної, автомобільної, водної, трубопровідної, електро-транспортної. Професором було виділено транспортно-економічні зв'язки, структуру й напрями перевезень, транспортні вузли та магістралі Підкарпаття. Дослідження транспортних вузлів у межах подільських областей України з використанням математичних методів подано в рукописі 1975 р.

Встановлено, що в підручнику “Соціально-економічна географія України” О. Шаблієм уперше обґрунтовано виділення чотирьох транспортно-економічних районів України. Досліджено картографічну спадщину О. Шаблія. Зокрема, акцентовано на його нових методичних підходах до створення карт транспортної інфраструктури в картографічному творі “Львів: комплексний атлас”. Указано на оригінальне краєзнавче дослідження професора “Село на золотому Поділлі”, у якому на основі суспільно-географічного підходу показано роль залізниці в розвитку села. Львівська суспільно-географічна школа має у своєму доробку наукові праці аспірантів професора О. Шаблія, які вивчали проблеми транспортної інфраструктури та геологістики.

Ключові слова: професор Олег Шаблій, наукове дослідження, транспорт, транспортна інфраструктура, геологістика, регіон, карти.

Актуальність дослідження. Видатний учений-географ Олег Іванович Шаблій, професор кафедри економічної і соціальної географії, Заслужений професор Львівського національного університету імені Івана Франка, Заслужений діяч науки і техніки України, багатолітній лідер Львівської суспільно-географічної школи залишив у спадок наукові праці в різних сферах суспільної географії. Особливої уваги заслуговують дослідження проблем розвитку транспортної інфраструктури Західного регіону України. Саме ці наукові розвідки започаткували наукову спадщину професора та отримали подальший розвиток упродовж роботи над теоретичними і прикладними питаннями суспільно-географічного розвитку територій.

Метою дослідження є висвітлення еволюції поглядів професора О. Шаблія на проблеми розвитку і функціонування транспортної інфраструктури, популяризація наукового доробку

вченого, зокрема його транспортно-географічних ідей, які тепер є особливо цінними для розуміння тенденцій формування транспорту Західного регіону, зокрема в контексті необхідності інтеграції до Європейського Союзу.

Вивчення історії формування наукового знання з географії транспорту є важливим для з'ясування сучасного стану науки, її фундаментальних принципів і концептуальних засад, перспектив подальшого розвитку і становлення. Наукова новизна представленого дослідження полягає у висвітленні тих положень географії транспорту Західного регіону України, які становлять результат наукових пошуків професора та увійшли в українську суспільну географію як засадничі положення, визначили подальші напрями розвитку Львівської суспільно-географічної школи, зокрема географії транспорту.

Розуміння еволюції транспортної інфраструктури регіону формується на основі праць, які розкривають особливості її функціонування на різних етапах розвитку, що безпосередньо пов'язано з впливом історико-географічних чинників. Урахування цих факторів важливе для розроблення практичних рекомендацій щодо оптимізації геопросторової організації транспортної інфраструктури Західного регіону та окремих областей України.

Визначення наукового внеску професора О. Шаблія у розвиток географії транспорту здійснено із застосуванням класичних методів історико-географічної науки – літературного і картографічного. Аналіз опублікованих праць ученого – статей, монографій, підручників, навчальних посібників, картографічних творів, дозволив простежити еволюцію теоретичних підходів до географічного вивчення транспортної інфраструктури регіону, а також визначити ключові конкретно-наукові висновки О. Шаблія, які у подальшому безпосередньо вплинули на тренди розвитку Львівської суспільно-географічної школи.

Виклад основного матеріалу. Становлення наукової постаті професора О. Шаблія розпочалось ще в часи його навчання на географічному факультеті Львівського державного університету імені Івана Франка. Саме тоді, в 1957 році, під керівництвом кандидата економічних наук Ф. Заставного він написав першу наукову розвідку про можливості з'єднання каналами верхів'їв р. Дністра, Західного Бугу та Стиру з метою розвитку річкового транспорту. Тобто наукові дослідження ученого-географа в галузі транспортної географії стартували з аналізу перспектив розвитку водного транспорту на заході України. В середині минулого століття це було актуально, оскільки людство намагалося шукати способи здешевлення окремих видів наземних перевезень. Автомобільний транспорт не був надто розвинутий, а залізничний потребував постійного забезпечення. У той час до перевезень активно застосовувалися паровози – парові тягові локомотиви, що використовували здебільшого вугілля у процесі руху. При цьому для цього виду транспорту необхідно було будувати залізничні лінії, що є дорогавартісною справою у районах зі складним рельєфом. Річкові системи могли б забезпечити рух без будівництва додаткових шляхів.

У п'ятому томі “Суспільної географії” професор О. Шаблій ділиться історією своєї роботи над науковою статтею про річкову мережу. Олег Іванович пише про це так: “Я (за рекомендацією студентської конференції) заніс статтю про з'єднання річок транспортними артеріями редактору збірника, професору-біологу С. Гербільському. Він перечитав її і... забракував. Я запитав його, чому він не згоден. А професор постукав кулаком по стіні (це було біля входних дверей Дзеркальної зали університету) і відповів: «Тому»” [4, с. 195]. Однак це не було фіаско для молодого науковця.

Чи актуально зараз говорити про розвиток річкової мережі в Західному регіоні? Напевно, через віддаленість від морських портів річкові перевезення у Львівській області не мають перспективи розвитку. Відповідно, всі утопічні ідеї варто замінити більш реалістичними планами розвитку інших видів наземного транспорту – автомобільного й

залізничного. Можливо, це розумів і молодий студент О. Шаблій наприкінці 50-х рр. минулого століття. Адже в подальшому наукові публікації не стосувалися річкового транспорту, а були більш пов'язані з транспортно-географічним положенням конкретних територій. Особливо ґрунтовно досліджено транспорт у с. Курівці. У книзі “Село на золотому Поділлі” професор розкриває позитивний вплив залізниці Львів–Тернопіль на розвиток села та навколишніх поселень [3].

На початку професійної діяльності О. Шаблію доручили викладати два предмети на географічному факультеті, з яких один мав назву “Географія транспорту ССРСР”. Відомо, що це сталося випадково: *“треба було брати те, що дають”* [5, с. 208]. Пізніше, коли було прочитано лекцію із дисципліни для студентів економіко-географів, визріли окремі ідеї, які стосувались обґрунтування транспорту.

Насамперед було розглянуто місце транспорту як сфери господарства у відтворенні суспільного продукту. Це було зроблено цілком у руслі “Капіталу” Карла Маркса. Проте, крім вивчення ролі транспорту для виробничої сфери, О. Шаблій звернув увагу на підгалузь пасажирського транспорту. Далі він наголосив, що залізнично-транспортна термінологія у російській імперії мала виключно англійське та німецьке походження: термін *“вокзал”* походить із англійської *“лисича” поляна* (*“fox” hall*); слово *“рельси”* має німецьке походження. Також О. Шаблій наголосив, що у російській імперії суспільство зустріло будівництво залізниць як іноземщину. В одному з ультрапатріотичних журналів було сказано, що *“русские вьюги не потерпят иноземных хитростей”* [5, с. 208]. Цією фразою викладач Олег Іванович викликав в аудиторії сміх, що не сподобалося комусь із присутніх членів кафедри. Протягом наступних лекцій із географії залізничного транспорту О. Шаблій виявив особливості формування залізничної мережі та функціонування залізниць.

Отож першою дисципліною, яку він викладав на географічному факультеті з 1962 р., була “Географія транспорту срср”. Проте при підготовці навчального курсу були деякі виклики. Головною проблемою полягала в змістовому наповненні курсу. У програмі курсу “Географія транспорту срср” приховувалися справжні чинники прокладання залізниць у південно-західному напрямку до кордонів російської імперії та срср, або вже до республік, що межують із російською федерацією. Тоді залізнична мережа, маючи радіально-кілецевий характер, нагадувала павутину, центром якої була Москва. Часом це проводилось із військово-мілітарною метою, як-от будівництво й експлуатація БАМ (Байкало-Амурської магістралі) в умовах гористої місцевості й вічної мерзлоти. Науковець не бажав заглиблюватись у транспортну інфраструктуру російського імперіалізму, тому через декілька років викладання “Географії транспорту” почав писати власний підручник. Але закінчити його він не зміг, пояснюючи це так: *“...через те, що мене заносило в технологію транспортування і особливо – в організацію і економіку перевезень. Цей крен не давав можливості об'єктивно висвітлювати розвиток і функціонування транспорту. Отже, не було й т. зв. «єдиної транспортної системи срср», яку так розхвалювали ідеологічні чинники”* [5, с. 215]. Оскільки “Географія транспорту” належала до спеціальних дисциплін на географічному факультеті, то вона у 1970-х рр. була замінена іншим предметом.

Розвиток транспортно-географічних досліджень О. Шаблієм відзначається низкою методичних інновацій. Передусім у дослідженні транспортної мережі учений використав теоретико-графові показники центральності (індекс Бічема й Бавелаша) і ступеня периферійності, зв'язності, міри складності та ін. Ученим було проведено дослідження розвитку теорії *політранспортних магістралей* і класифікації *транспортних вузлів*, а також виконано карти, що охоплювали територію України та Західного регіону. Карта транспортних вузлів і політранспортних магістралей України застосована Державним науково-дослідним

інститутом проектування міст у своїх планово-проектних розробках. У цей період ще не використовували термін “транспортна логістика”, але математична теорія пропускну здатності для вузлів і магістралей існувала.

Згодом у 1980-х рр. О. Шаблій зосередився на вивченні теорії розвитку і проблем геопросторової організації АПК та рекреаційних комплексів, транспортних систем та ін. Системний аналіз розвитку господарського комплексу України завершився підготовкою підручника “Соціально-економічна географія України” за редакцією О. Шаблія (1994). Транспортний комплекс проаналізовано покомпонентно за видами транспорту. Також виокремлено чотири транспортно-економічні райони – Наддніпровський, Прикарпатський, Причорноморський і Приазовський, які вирізняються певним ступенем розвитку окремих видів транспорту і сформованими транспортними вузлами і центрами.

У науковому доробку професора О. Шаблія висвітлено транспортно-географічні проблеми великого міста. До прикладу, за його ініціативи та пропозицією у “Генеральному плані Львова на 2011–2025 рр.” передбачено збудувати три хордові автотранспортні магістралі. Згодом цю ідею сформовано в модифікованій формі: замість хордових автомобільних естакадно-тунельних магістральних шляхів проектувати лінії легкого метрополітену (так званий позавуличний транспорт). У такому разі в науковій роботі О. Шаблія обґрунтування розвитку транспорту у великому місті мало більш практичне значення, ніж річковий транспорт у ранніх його працях.

На початку 2000-х рр. львовознавство як напрямок геоурбаністичних досліджень, отримало подальший розвиток завдяки вивченню та упорядкуванню О. Шаблієм наукових праць Олени Степанів, зокрема її книги “Сучасний Львів”, які увійшли до окремого тому з серії “Постаті українського землезнання” (2002). Водночас зародилася ідея видати атлас Львова, отож професор О. Шаблій організував широкомасштабне дослідження географії Львова, до якого були залучені науковці не лише географічного факультету Львівського національного університету імені Івана Франка, а й інших установ.

У картографічному творі “Львів: комплексний атлас” (2012) за редакцією О. Шаблія вперше в Україні, з-поміж іншого, розроблено методичні прийоми створення карт транспортної системи великого міста. Маючи значний досвід наукового дослідження геопросторових аспектів розвитку транспорту, професор О. Шаблій у розділі “Виробнича та інвестиційна інфраструктура” розробив серію тематичних карт, виконаних в масштабі 1 : 60 000: “Транспорт і зв’язок”, “Виробничо-транспортна інфраструктура”, “Інфраструктура автомобільного транспорту” (деякі з них у співавторстві з І. Рудакевичем) [1]. Інші карти транспорту Львова створювалися за активної консультативної діяльності професора.

Показники транспорту відображено в динаміці з 1990 р. у розрізі адміністративних районів міста Львова. Показано значні внутрішньоміські відмінності за рівнем зайнятості у транспорті. Виявлено зростання частки зайнятих у сферах транспорту і зв’язку, отже, роль Львова як транспортного вузла посилюється. Виробничо-транспортна інфраструктура, яка зображена на карті, включає різні види міського і зовнішнього транспорту. Окрім лінійних знаків, використано значковий спосіб, за допомогою якого позначено точкові об’єкти – підприємства міського електричного й автомобільного транспорту, авто- і залізничні станції, обслуговуючі підприємства залізниці, пасажирські вокзали, станції, об’єкти авіаційного транспорту та обслуговуючі підприємства.

Транспортна тематика активно розроблялася аспірантами кафедри економічної і соціальної географії. Зокрема, 2010 р. під керівництвом професора О. Шаблія І. Рудакевич захистив кандидатську дисертацію на тему: “Суспільно-географічні проблеми розвитку транспортної інфраструктури великого міста (на матеріалах обласних центрів Західного

регіону України)”. Ці матеріали частково було покладено в основу створення тематичних карт транспорту в Атласі Львова.

Доповідь на науковому семінарі кафедри економічної і соціальної географії професор Л. Шевчук “Конектографія – новий напрямок географічної науки” стала початком активної наукової дискусії: проф. О. Шаблій запропонував назвати науку про транспортні мережі *геоконектологією*. Однак ця ідея не отримала подальшого розвитку, а наукові інтереси науковця надалі стосувалися безпосередньо проблем геологістики.

Геологістичні аспекти залізничних пасажирських перевезень в Україні висвітлено в науковій статті, опублікованій у співавторстві з аспірантом Ю. Борсуком 2021 р. в журналі “Часопис соціально-економічної географії” [6]. Професор максимально підтримував дослідження залізничного транспорту, оскільки ще з часів асистентської посади серйозно цікавився “колійовою проблематикою”. Варто зазначити, що його батько працював машиністом автомотриси (дрезини), тому це могло мати й генетично-сентиментальні зв’язки. І загалом залізниця стала своєрідною лінією життя не лише для рідного села, а й для великого географа.

З нагоди 87-ліття професора О. Шаблія з ініціативи Ю. Борсука було розроблено привітальний буклет з аналізом залізниці в житті О. Шаблія. Ідея стосувалась інтер-активного відображення пасажиропотоку для тих поїздів, що протягом доби рухаються повз с. Курівці (рис. 1).

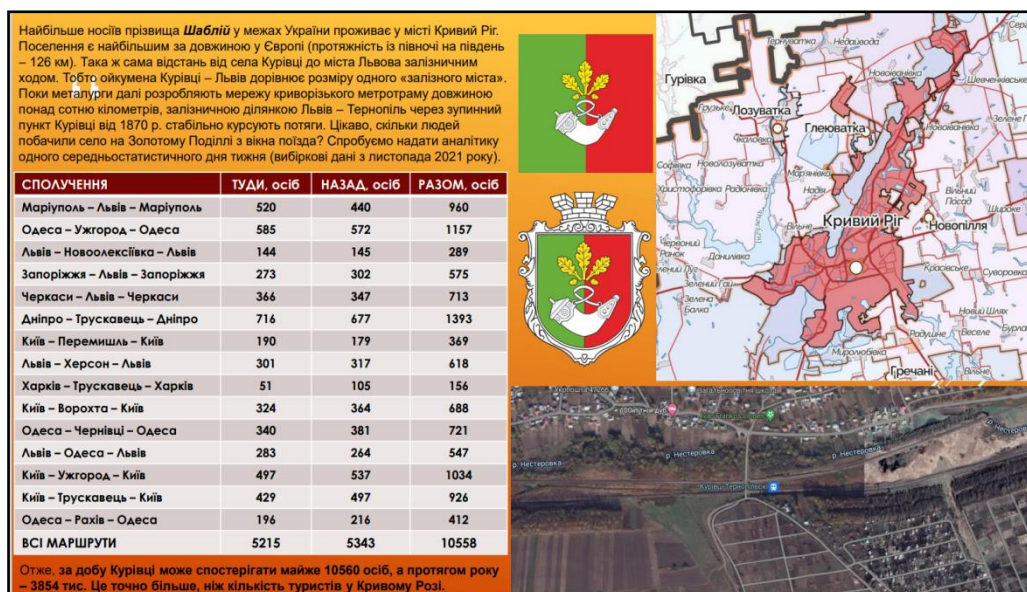


Рис. 1. Вітальний буклет, подарований проф. О. Шаблію у його 87 день народження, 14 листопада 2022 р.
Fig. 1. A congratulatory booklet presented to Professor O. Shablii on his 87th birthday, 14 November 2022.

Спочатку задум стосувався картографічного відображення поширення прізвища Шаблій у межах України. Було доведено, що найбільше носіїв цього козацького прізвища проживає

у місті Кривий Ріг. Це місто є найдовшим у Європі (протяжність із півночі на південь – 126 км). Виявилось, що така ж сама відстань від с. Курівці до м. Львова залізницею. Тобто так звана лінійна ойкумена Курівці–Львів дорівнює розміру одного “залізного міста”. Поки проєктанти далі розробляють мережу криворізького метротраму довжиною понад сотню кілометрів, залізничною ділянкою Львів–Тернопіль через зупинний пункт Курівці від 1870 р. стабільно курсують потяги. Для розрахунку кількості людей, які побачили село О. Шаблія з вікна поїзда, автор буклету проаналізував один середньостатистичний день тижня в кінці листопада 2021 р. Було визначено, що приблизно за добу Курівці можуть побачити з салону поїзда майже 10 560 осіб, а протягом року – 3 854 тис. осіб. Це більше, ніж кількість туристів у Кривому Розі. Варто зазначити, що найбільшу кількість пасажирів залізничною ділянкою Тернопіль–Львів перевезено в поїздах далекого сполучення Дніпро–Трускавець–Дніпро, Одеса–Ужгород–Одеса, Київ–Ужгород–Київ (більше 1 000 осіб за добу в обох напрямках).

Тематика з дослідження транспорту стала головною у підрозділі 2 “Загальноукраїнські і регіональні проблеми” книги “Суспільна географія. Кн. 6. Спіраль наукового пізнання безкінечна”. Професор О. Шаблій включив сюди раніше опубліковані статті (“Геологістичні аспекти залізничних пасажирських перевезень в Україні”), а також рукописні матеріали (“Транспортна система Підкарпаття”, “Транспортні вузли подільських областей України”).

Робота над статтею “Транспортна система Підкарпаття” проводилася ще у 1960–1970-х рр. Це відбувалось у той час, коли О. Шаблій планував опублікувати працю з географії транспорту. Опис Підкарпаття науковець починає із ролі транспорту в територіально-виробничому комплексі. Вже тоді вчений сформулював окремі закономірності розвитку транспорту, а саме: *“...головні транспортні лінії і потоки розміщуються в напрямках між найголовнішими виробниками і споживачами промисловості чи сільсько-господарської продукції; пропускна і провізна здатність транспортних ліній загалом відповідають потужності транспортних потоків, а ці останні тісно зв’язані за величиною, змістом і формою із потужністю виробництва, його сезонною і багаторічною динамікою, розміщення та концентрацією”* [5, с. 98]. Автор також розкриває місце транспорту Підкарпаття у транспортній системі регіону. Уже тоді наголошувалося на необхідності міжнародних вантажних перевезень, особливо великим транзитним потоком у Чехію, Словаччину та Угорщину, що було притаманно Підкарпаттю. Такі пропозиції аргументувалися тим, що потужний транзит через регіон може стати фактором, який забезпечуватиме розвиток транспортної системи в таких напрямках: *“по-перше, це стимулює реконструкцію, збільшення потужності транзитних шляхів (наприклад, електрифікація залізниць); по-друге, це стимулює впровадження, розбудову нових найпрогресивніших видів транспорту (електричного, трубопровідного); по-третє, це стимулює розвиток нових входів-виходів, як у північному, так і в південному напрямках”* [5, с. 100].

Аналізуючи природні передумови розвитку залізничного транспорту регіону, автор акцентує на визначальному впливі рельєфу. Зрозуміло, що в гірських умовах Підкарпаття для транспортних шляхів обрано таке простягання, яке дозволяє мінімізувати витрати на будівництво та експлуатацію. Також О. Шаблій звертає увагу на гідромережу, зауважуючи, що *“тільки на трасі Івано-Франківськ–Стрий шосейному і залізничному шляхам доводиться перетинати шість поперечнокарпатських річок”* [5, с. 100]. Звідси дізнаємося про наслідки червневої повені 1969 р., коли *“були зірвані майже усі мости на лінії Кропивник–Стрілки, сильно пошкоджена шосейна дорога у долині Прута, зазнав пошкоджень навіть нафтопровід «Дружба»...”* Серед передумов формування транспорту

регіону О. Шаблій виділяє історико-економічні особливості. В роботі проаналізовано чотири періоди в історії становлення транспортної системи Підкарпаття. Також виокремлено виробничий і невиробничий компоненти в господарському комплексі залізничного транспорту.

У тексті подаються визначальні риси структури транспортної мережі в Підкарпатті. Вже в той час у загальній довжині транспортних мереж на першому місці стали автомобільні шляхи, потім лінії електропередач, залізничні лінії і трубопроводи. Надалі вчений здійснює покомпонентний аналіз транспортної системи регіону – залізничну, автомобільну, водну, трубопровідну й електротранспортну мережі. Професор О. Шаблій окреслив конкретні напрями розвитку різних мереж. Він запропонував залізничну лінію Калуш–Галич із можливим продовженням до станцій Бучач або Підвисоке. В цьому аспекті сказано про необхідність відновлення колись існуючої лінії Івано-Франківськ–Бучач. Подано аналіз проекту *горостради* – міжнародної автотуристської магістралі, яка повинна пролягати “від Верхніх Устрик (Польща) до Турки й Борині, далі долиною верхнього Стрия до Верецького перевалу, ...гірською частиною Закарпаття, а потім північним макросхилом Карпат до границі з Румунією (Ясиня–Ворохта–Криворівня–Усть-Путила–Путила–Селятин)” [5, с. 111]. Характеристика водних шляхів регіону завершується висновком, що “судноплавство появиться і в більш верхніх частинах Дністра (приблизно від Миколаєва і нижче)” [5, с. 113]. Розвиткові трубопроводів і ліній електропередач приділено менше уваги. Автор вказує, що з м. Рудки прокладено газопровід у Польщу (Стальова Воля), а лінія напругою 110 кВ Бурштин–Стрий–Старий Самбір подає струм для електрифікованої залізниці Львів–Самбір–Сянки.

У наукових працях О. Шаблія про транспортну інфраструктуру також висвітлено транспортно-економічні зв'язки і перевезення. У цьому контексті автор формує змістовні блоки про систему транспортно-економічних зв'язків, міжнародні, міжрайонні, внутрішньорайонні або внутрішні зв'язки, перевезення залізничним транспортом окремих видів товарів (нафта і нафтопродукти, деревина, мінеральні будівельні матеріали, хімічні вантажі, кам'яне вугілля, цукрові буряки). Автор стверджує, що “в Білорусію, Прибалтику, Північний Захід транспортується газ (по газопроводах), продукти харчування (цукор, м'ясо, фрукти), в ЦЕР – цукор, м'ясо, вовна, льоновоє волокно, меблі, картон, папір, деревне вугілля, оцтовий порошок” [5, с. 116]. В інші області України, зокрема Південного й Західного економічних районів, Підкарпаття постачало газ, нафтопродукти, калійні добрива, лісоматеріали, меблі, деревостружкові плити, картон і папір, будівельні матеріали (бутовий камінь, гравій, цемент тощо).

Професором О. Шаблієм закладено основи економіки перевезень. До прикладу, автор пише, що “перевезення цукрового буряка залізничним транспортом на короткі віддалі є явищем нерациональним”, і прогнозує, що “усі перевезення цукрового буряка реалізуватимуться автомобільним транспортом” [5, с. 120].

Завершується дослідження транспорту в Підкарпатті пунктом 12. *Транспортні вузли і магістралі*. О. Шаблій оцінив стан теоретичних напрацювань в економічній і соціальній географії (“Теорія транспортних вузлів... більш-менш розроблена. Теорія політранспортних магістралей перебуває у початковій стадії розвитку” [5, с. 121]) та виділив форми територіальної організації транспорту.

Для вивчення транспортних мереж професор О. Шаблій застосовував математичний апарат. Так, використовуючи математичні функції, які описують транспортні вузли подільських областей України, ще в 1975 р. автором було встановлено, що:

а) ступінь зв'язності залізничної мережі Поділля у декілька разів нижчий, ніж показник автодорожньої (складає відповідно 0,09 і 0,36);

б) на графах залізничних і шосейних мереж домінують вершини зі ступенем три [5, с. 122].

Специфіка транспортних вузлів у подільських областях, на думку ученого, зумовлена тим, що:

1) основний вантажний потік проходить Україною по лінії схід – захід у сторону країн Європи (лінія Фастів–Козятин–Шепетівка–Здолбунів);

2) головний пасажиропотік перетинає цю територію, розділяючи її на північну (Бердичів–Шепетівка–Здолбунів–Львів) і південну (Фастів–Вінниця–Тернопіль–Львів);

3) три з чотирьох обласних центрів цієї території (Вінниця, Хмельницький, Тернопіль) утворюють одну з головних осей Фастів–Козятин–Жмеринка–Тернопіль–Львів.

Ці фактори залишаються актуальними й сьогодні.

До головної залізничної осі Поділля прилягає і с. Курівці. В поселенні діє зупинний пункт *Курівці-Тернопільські*. З цього полустанку й розпочалася дорога в наукове життя Олега Івановича. Він багато років їздив до рідного села приміським поїздом Львів–Тернопіль. Про це знаємо з епістолярної спадщини вченого. В листі за 7 серпня 1994 р. (неділя) вказано: “*Помився, пообідав і о 16³⁰ год. з Підзамча поїздом поїхав у село Курівці на Зборівщині до мамі*” [5, с. 287]. Ми спробували провести аналогію графіку цього приміського маршруту й зафіксували майже 30-річну незмінність у розкладі: електропоїзд № 6046 Львів–Тернопіль відправляється зі станції Підзамче о 16 год 59 хв і прибуває до зупинки Курівці-Тернопільські о 19 год 18 хв.

Професор О. Шаблій намагався виявити причину застосування другого слова в назві зупинного пункту Курівці-Тернопільські. Він постійно нагадував доктору географічних наук, професору Івану Ровенчаку про потребу довести і ліквідувати цю недоречність через офіційні звернення до залізничного відомства. Було припущення, що в межах пострадянського простору є ще одне с. Курівці, але з іншою географічною вставкою до назви. Згодом цією топонімічною проблемою зацікавився аспірант Ю. Борсук. Використовуючи дані інтернету, генеруючи бази даних із переліком усіх залізничних станцій і зупинних пунктів АТ “Українська залізниця”, Ю. Борсук не знайшов інших назв Курівці в межах України. З коренем “кур” було виявлено топоніми Курдюмівка, Куренівка, Курилівка, Курінь, Курне, Курники, Курортна, Кураж. Найближчим об’єктом до с. Курівці з коренем “кур” є залізнична станція Курники в Тернопільській області (лінія Тернопіль–Ланівці–Шепетівка). Аналізуючи розвиток залізничної мережі в історичному аспекті, було реконструйовано знання про демонтовані залізничні й неіснуючі станції чи зупинки. Так, на ліквідованій ділянці залізниці Львів–Бережани існувала залізнична станція Куровичі. Гіпотетично, в с. Куровичі Львівської області станція могла мати назву Курівці, а в с. Курівці Тернопільської області – Курівці-Тернопільські. Чому ж тоді така плутанина? Це могло бути пов’язано з неграмотністю окремих чиновників у “радянському народному комітеті”. Цілком імовірно, що хтось із причетних неправильно прочитав карти польською мовою або ж помилково загубив одну літеру в написанні двох різних слів (Kurowse – Курівці, Kurowice – Куровичі). Як бачимо, якщо в польській назві с. Куровичі пропустити літеру *i*, то переклад українською мовою трансформується у назву Курівці. На супутникових знімках уздовж же ліквідованої залізниці чітко фіксується колишнє місцерозташування станції “Курівці” в с. Куровичі (рис. 2).

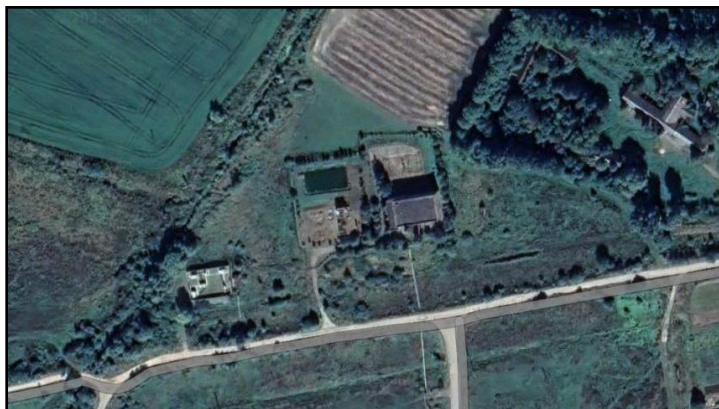


Рис. 2. Будівлі ліквідованої станції Курівці
в селі Куровичі Львівської області.
Fig. 2. Buildings of the liquidated Kurivtsi station
in the village Kurovychi, Lviv Oblast.

Після офіційного підтвердження такого “географічного розслідування” буде доречно прокласти туристичний маршрут з назвою “Зі Львова до Курівців через Куровичі”. Першим об’єктом екскурсії може бути с. Куровичі, де простежується історія розвитку, функціонування і занепаду залізничної інфраструктури протягом майже ста років.

Утім головна увага туристів повинна бути зосереджена на с. Курівці. Крім самого поселення, можна багато розповісти про залізницю Львів–Тернопіль. Передовсім залізнична лінія Львів–Тернопіль–Підволочиськ була важливим елементом системи залізниць коронного краю Галичини і Лодомерії. Організаційним і економічним ядром цієї системи було торгово-ремісничє м. Львів, кількість населення якого у 1875 р. досягла 100 тис. осіб (якраз тоді до Львівського університету вступив Іван Франко) [3, с. 137].

Історію залізниці в с. Курівці, а також вплив цього двокілометрового відрізка на соціальне та економічне життя території, розкрито в книзі О. Шаблія “Село на золотому Поділлі” [3]. Тут зазначено, що на початку проектування траса була багатоваріантною. Передбачалося реалізувати точку роздвоєння залізниці не в містечку Красне (як це є зараз), а в м. Глиняни, використовуючи для цього старий торговий шлях. Далі південна гілка мала простягатися повз Золочів долиною Західного Бугу до с. Колтів і Верхобуж, проходити там невисокий вододіл р. Серет і далі долиною цієї річки від містечка Залізці до Тернополя. Однак чомусь вибрали складніший за рельєфом теперішній шлях, фіксуючи місцем розгалуження залізниці Красне. Будівництво траси було складним, бо її довелося прокладати з висоти орієнтовно 300 м на висоту понад 400 м для подолання північного крутого схилу Поділля на перегоні Золочів–Зборів. Далі до м. Тернопіль не було особливих перепон, лише в окремих місцях – незначні виїмки. Найбільшою за довжиною – до 3 км – досі є виїмка від зупинного пункту Плугів до станції Зборів (до 20 м), де ще й відкривається водонапірний пласт. У цьому місці збудовано підпірні стінки висотою 6–7 м і колодязі для акумуляції води з потужних джерел. Це все можна побачити з вікна поїзда, рухаючись ділянкою Золочів–Тернопіль.

Під час дослідження села професор О. Шаблій зібрав історичні матеріали, що можна було б застосувати в проведенні екскурсії “Зі Львова до Курівців через Куровичі”. З

тексту книги відомо, що прокладання залізниці стало можливим після викупу земельних ділянок у пана Станіслава Розвадовського. Там же вчений зазначає, що “... ділянки продали селяни: Семен Купина (війт), Йосип Щербатий, Іван Чотиригодина, Роман Щербатий, Гнат Букушованій, Яків Волянський” [3, с. 138]. Отож у межах села “разом було відведено під залізницю майже 30 га землі на суму понад 22 тис. гульденів”.

Перший поїзд через Курівці пройшов 12 грудня 1870 р., проте відкриття залізниці відбулося без урочистостей через рік, 22 грудня. Цю дату варто використовувати для проведення екскурсій у цьому селі. Проте взимку можуть бути певні складнощі з відвідуванням цікавих точок, пов’язаних з історією залізниці. Влітку набагато зручніше вирушити пішим ходом уздовж залізничного полотна до двох колійних згинів радіусом майже 90°: зі сторони с. Цебрів і в напрямку с. Великий Глибочок. Останній згин довго пам’ятався у родині Шаблія, але розказано про це було лише 2021 р.: “... тато потрапив у залізничну аварію, в якій загинула жінка-бухгалтер (а може касир), що перевозила гроші – зарплату для працівників-будівельників. Йому дали «добро» поїздки з Тернополя до ділянки будівництва у своєму селі. Якраз перед селом існує крутий поворот вліво, звідки вирвався зустрічний поїзд” [3, с. 85]. З погляду інженерного проектування у с. Курівці існує одне з рідкісних явищ – розходження двох колій до максимальної відстані приблизно 170 м. Це зумовлено протіканням р. Нестерівка в міжколійному просторі: “головною перепоною було теж «Грузьке болото»” [3, с. 142]. Нова колія проходить ближче до схилів, тому й має ще більш криві ділянки при вході й виході. Це вимагає зменшення швидкості під час руху пасажирських поїздів у напрямку станції Тернопіль.

Автомобільна дорога зберегла лише загальний напрям із майбутньою залізничною. Вона не оминула жодного більш-менш значного міського поселення. Першим стали Винники поблизу Львова. Далі мали бути Глиняни, проте дорога їх оминула, спрямувавши трасу в Золочів. Далі більш публіцистично про це пише професор: “Звідси пройшла поблизу залізниці – на Плугів. Тут тунелем під залізницею і крутим схилом Поділля досягла Зборова. Від нього прямою лінією до Озерної. А далі вже як цівка, оминувши усі сільські поселення, досягла Тернополя” [3, с. 147]. Нова шосейна дорога проходить на відстані 5 км південніше Курівців. Колись її називали мурованкою, тепер це дорога міжнародного значення М09 Тернопіль–Львів–Рава-Руська.

Висновки. Професор О. Шаблій був видатним дослідником суспільно-географічних аспектів розвитку транспортної інфраструктури. Історично транспорт у його науковій творчості еволюціонував від студентської неопублікованої статті про розвиток річкового транспорту в межах Львівської області та викладання першого спецкурсу для студентів-географів “Географія транспорту срср” до виділення транспортно-економічних районів України та ідеї виокремлення в системі суспільно-географічних наук геоконектології.

Транспортна інфраструктура в науковому житті О. Шаблія тісно пов’язана з аналізом транспортної мережі регіонів і країн та написанням підручника з географії транспорту, який з об’єктивних причин не був завершеним. У рукописах подаються теоретико-методологічні основи та конструктивні аспекти вивчення транспортної інфраструктури Підкарпаття і подільських областей України. Логічним розвитком ідей ученого у сфері географії транспорту стало створення серії тематичних карт транспорту в першому в Україні атласі великого міста “Львів: комплексний атлас”.

В історії Львівської суспільно-географічної школи вагомими здобутками були дослідження транспортної інфраструктури та проблем розвитку геологістики у Львівській області та Україні, якими керував, або консультував професор О. Шаблій.

Внесок професора О. Шаблія у географічне краєзнавство полягає у науковому аналізі розвитку залізничного транспорту: науковець детально дослідив усі історичні, соціальні й техніко-економічні переваги залізничної лінії для рідного с. Курівці. Обґрунтовано гіпотезу стосовно виникнення назви зупинного пункту Курівці-Тернопільські.

Запропоновано туристичний маршрут “Зі Львова до Курівців через Куровичі” з оглядом уже втраченої і діючої залізничної інфраструктури. Маршрут передбачає ознайомлення з допоміжними об’єктами вздовж залізниці Львів–Тернопіль (виймки, підпірні стінки, тунелі для автошляхів), і безпосередньо місця у межах с. Курівці, пов’язані з функціонуванням лінії (криві малого радіусу, “Грузьке болото”). Така екскурсія може проводитись і для студентів-географів, які вивчають соціально-економічні аспекти розвитку території на основі друкованих джерел та особистих спостережень, і для учнів старших класів, які цікавляться краєзнавством, залізницею і роздумують над вибором майбутнього фаху.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Львів. Комплексний атлас / О. Шаблій, С. Матковський, О. Вісьтак та ін. Київ : ДНВП “Картографія”, 2012. 192 с.
2. Соціально-економічна географія України / за ред. О. Шаблія. Львів : Світ, 1994. 607 с.
3. Шаблій О. Село на золотому Поділлі: земля і люди. Львів : Аверс, 2011. 712 с.
4. Шаблій О. Суспільна географія. Книга п’ята: На важелях долі. Львів : ЛНУ ім. І. Франка, 2021. 666 с.
5. Шаблій О. Суспільна географія. Книга шоста: Спіраль наукового пізнання безкінечна. Львів : ЛНУ ім. І. Франка, 2022. 704 с.
6. Шаблій О., Борсук Ю. Геологістичні аспекти залізничних пасажирських перевезень в Україні. *Часопис соціально-економічної географії*. 2021. № 31. С. 37–46. DOI: <https://doi.org/10.26565/2076-1333-2021-31-03>.

REFERENCES

1. Lviv. Kompleksnyi atlas (2012) / O. Shablii, S. Matkovskiy, O. Vistak ta in. Kyiv : DNVP “Kartohrafiia” [in Ukrainian].
2. Sotsialno-ekonomichna heohrafiia Ukrainy (1994) / za red. O. Shabliia. Lviv : Svit [in Ukrainian].
3. Shablii, O. (2011). Selo na zolotomu Podilli: zemlia i liudy. Lviv : Avers [in Ukrainian].
4. Shablii, O. (2021). Suspilna heohrafiia. Knyha piata: Na vazheliakh doli. Lviv : LNU im. I. Franka [in Ukrainian].
5. Shablii, O. (2022). Suspilna heohrafiia. Knyha shosta: Spiral naukovohe piznannia bezkinechna. Lviv : LNU im. I. Franka [in Ukrainian].
6. Shablii, O., & Borsuk, Yu. (2021). Neolohistychni aspekty zaliznychnykh pasazhyrskykh perevezen v Ukraini. *Chasopys sotsialno-ekonomichnoi heohrafii*, 31, 37–46. DOI: <https://doi.org/10.26565/2076-1333-2021-31-03> [in Ukrainian].

Стаття: надійшла до редакції 13.01.2024
доопрацьована 24.06.2024
прийнята до друку 09.07.2024

**TRANSPORT INFRASTRUCTURE IN SCIENTIFIC
RESEARCH BY PROFESSOR OLEH SHABLIY****Yurii Borsuk, Iryna Hudzelyak**

*Ivan Franko National University of Lviv,
41, P. Doroshenko Str., Lviv, Ukraine, 79007
e-mail: yurii.borsuk@lnu.edu.ua, iryna.hudzelyak@lnu.edu.ua*

The scientific activity of Professor Oleh Shablii is closely related to the study of transport. The article deals with the scientific publications of the geographer, which reveal the human-geographical aspects of the transport infrastructure functioning of certain territories in the Western region and Ukraine as a whole.

The materials of the book "Human Geography. Book Six: The Spiral of Scientific Knowledge is Endless" with the original text written in the 1960s and 1970s. It is found that Professor O. Shablii actively studied the transport system of Subcarpathia, in particular its role and place in the territorial production complex, the influence of natural prerequisites, historical and economic features of formation, the structure of the transport network with the analysis of railway, road, water, pipeline, and electric transport. The professor highlighted the transport and economic links, structure and directions of transportation, transport hubs and highways of Subcarpathia. The study of transport hubs within the Podillya regions of Ukraine using mathematical methods is presented in a manuscript from 1975.

It is established that in the textbook "Socio-Economic Geography of Ukraine" Professor O. Shablii for the first time substantiated the allocation of four transport and economic regions of Ukraine. The cartographic heritage of O. Shablii is studied. In particular, the emphasis is placed on his new methodological approaches to the creation of transport infrastructure maps in the cartographic work "Lviv: Comprehensive Atlas". The author points to the original local history study by Professor O. Shablii "Village on the Golden Podillya", which shows the role of the railway in the village development on the basis of the human-geographical approach. The Lviv Human and Geographical School has scientific works by postgraduate students of Professor O. Shablii, who studied the problems of transport infrastructure and geologistics.

Keywords: Professor Oleh Shablii, scientific research, transport, transport infrastructure, geologistics, region, maps.