

До четвертої типологічної групи із вагою публікацій (1-5)% входять Харківський, Ніжинський, Сумський, Кіровоградський, Мелітопольський, Кримський, Миколаївський та Полтавський наукові центри.

Наведені результати є свідченням того, що попри основний вклад регіональних наукових центрів Волині, Поділля, Прикарпаття і Буковини у формування матеріалів збірок наукового часопису, він визнаний географічною громадськістю України.

Офіційна розсилка журналу, а також його розповсюдження серед бібліотек вищих навчальних закладів, авторів публікацій сприяє популяризації матеріалів видання серед науковців, магістрантів і студентів вищих навчальних закладів, працівників науково-дослідних, природоохоронних установ.

Перспектива розвитку наукового видання вбачаємо у поєднанні традиційних видань з матеріалами спеціальних випусків, присвячених проведенню у регіоні міжнародних та всеукраїнських наукових форумів. Редакційна колегія вважає за доцільне розширити публікації наукових рецензій на важливі регіональні видання, з метою їх популяризації у географічному інформаційному просторі України

Наприкінці 90-х – початку 2000-х років відбулось становлення „Наукових записок ТНПУ. Серія: географія” як фахового наукового видання визнаного у широких колах географічної спільноти. Журнал відіграє важливу роль у популяризації новітніх географічних доробок, географічних знань серед наукових осередків і студентської молоді. У становленні видання особлива роль належить представникам регіональних географічних центрів освіти і науки, всім його авторам.

Література:

1. Бюлетень ВАК України. - К., 1997, № 1. – 92 с.
2. Наукові записки Тернопільського державного педагогічного університету імені Володимира Гнатюка. Серія: Географія. – Тернопіль, 1998. – №1. – 88 с.
3. Наукові записки Тернопільського державного педагогічного університету імені Володимира Гнатюка. Серія: Географія. – Тернопіль, 1998,1999,2000,2001,2002,2003. – №№1,2,3.
4. Наукові записки Тернопільського національного педагогічного університету імені Володимира Гнатюка. Серія: Географія. – Тернопіль, 2004,2005,2006,2007,2008. – №№1,2,3.

Summary:

S. Ishouc, Y. Zhupans`kyi, I. Kovalchyk, L. Tsaric. SCIENTIFIC PROFESSIONAL MAGAZINE: BECOMING AND VALUE FOR DEVELOPMENT OF GEOGRAPHICAL SCIENCE, POPULARIZATION OF GEOGRAPHICAL KNOWLEDGE'S.

Conducted analysis of subjects of publications and common amount of publications of collections „scientific messages” of TSPU and TNPU for period 1998-2008. Exposed features, exposed tendencies and features contribution of scientific geographical centers to development of scientific edition.

Надійшла 10.11.2008р.

УДК 911.3

Володимир ГРИЦЕВИЧ, Христина СЕНЬЧУК

ІСТОРИКО-ГЕОГРАФІЧНІ ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОЇ МЕРЕЖІ В ЗАХІДНОМУ РЕГІОНІ УКРАЇНИ

Розвиток транспортних мереж загалом і залізничних мереж зокрема є глибоко закономірним процесом і зумовлений дією низки чинників та певними внутрішніми закономірностями. Дослідження транспортних мереж має на меті з'ясувати особливості територіальної організації населення та господарства регіону, оскільки транспортні зв'язки виникають залежно від розселення населення та видів його господарської діяльності, і самі ж активно впливають на подальші розвиток і розміщення виробництва та розселення. Значний

інтерес складає вивчення історії розвитку транспортної мережі як для розуміння місця сучасного етапу в цій історії, так і для виявлення тенденцій і продовження їх у майбутнє.

Теоретико-методичною основою історико-географічного аналізу розвитку є праця С. Тархова [7], в якій автор досліджує топоморфологічні структури та топоморфологічні класифікації транспортних мереж, стадії їх еволюції, просторові закономірності росту та розпаду транспортних мереж. Низку важливих теоретичних положень знаходимо в [8]. У [9] наведені головні поняття теорії графів, які необхідні для суспільно-географічного аналізу транспортних мереж. Головні факти формування Львівської залізниці описані в [1].

Топологічний аналіз показує, що залізнична мережа Західного регіону України має циклічну будову за [7]. Її просторово-часову еволюцію можна відслідкувати в межах Львівської залізниці до якої організаційно відносяться сім західноукраїнських областей. Ми виділили 4 двадцятирічних етапи формування залізниці (рис.1).

1-й етап: 1861-1880 рр. На його протязі відбулися два головних процеси.

Перший процес полягав у виникненні перших елементів мережі та їх об'єднанні в гіллясту структуру. У 1861 році почала діяти лінія Львів-Перемишль¹, у 1866 році, прокладено залізницю Львів-Ходорів-Івано-Франківськ-Коломия. 1869 року побудовано 90 км колії з Чернівців до Сучави, а у 1870 році – до Ясс.

Колія Львів-Красне-Золочів-Тернопіль-Підволочиськ-Волочиськ, збудована 1871 року, стала першою міжнародною лінією, яка поєднала Східну Галичину з Західною та Східною Європою. Лінія Львів-Красне-Броди (1869 р.) – Здолбунів (1873 р.) з'єднала Галичину й Волинь. Це була друга міжнародна колія Східної Галичини.

Другий процес полягав у замиканні циклів в мережі-дереві. У 1873 році Львів з'єднався зі Стриєм, а Стрий зі Станіславом у 1875. Утворився перший цикл залізничної мережі регіону.

31 грудня 1872 р. залізниця прийшла до Галицької нафти після поєднання Борислава з Дрогобичем. У цьому ж році замикається другий незалежний цикл Львів-Стрий-Самбір-Хирів-Перемишль-Мостиська-Львів. У 70-х рр. XIX ст. з'явилися перші залізниці Закарпаття. Через Чоп, Берегово, Виноградів, Королево пройшла Угорська трансверсальна лінія. На наступних етапах відбувається процес утворення циклічного остова і нових топологічних ярусів (за [7]).

2-й етап: 1881-1900 рр.

З 1880 р. національним фірмам дозволено будівництво місцевих залізниць, призначених для перевезення товарів з районів їх виробництва до найближчих станцій головних магістралей. Такими локальними залізницями стали:

- Хирів-Стрий-Борислав,
- Львів-Клепарів-Янів (пізніше Янів-Яворів),
- Чортків-Заліщики (1896 р.),
- Тернопіль-Копичинці (1896 р.),
- Коломия-Делятин (1896 р.),
- Коломия-Заліщики (1896 р.),
- Ходорів-Стрий (1897 р.).

У 1896 році лінії Чортків-Заліщики, Тернопіль-Копичинці, Коломия-Делятин і Коломия-Заліщики простим замиканням (без участі дендритів) утворили новий незалежний цикл. Введення в дію у 1897 р. колії Ходорів-Стрий сприяло появі ще двох незалежних циклів шляхом простого дроблення.

1883 року австрійський уряд розпочав будівництво гілки Стрий-Бескид, довжиною 79 км., а угорський у 1884 р. – гілки Мукачево-Бескид (68км). 1887 року вже було відкрито рух на залізниці Стрий-Бескид – одній з найважчих ділянок карпатських колій. Лінія Чернівці-

¹ 4 листопада 1861 року з Перемишля до Львова, подолавши відстань 97,6 км, прибув перший потяг – паротяг "Ярослав".

Новоселиця (1884 р.) стала третім залізничним пунктом між двома імперіями.



Рис. 1. Розвиток мережі залізниць у Західному регіоні України

У 1892 році утворено Дирекцію державних залізниць в Станіславові. Траса Хриплин-Надвірна-Делятин-Ворохта-Вороненська-Ясиня-Рахів з'єднала Станіслав з Сигетом у 1894. Так, простим замиканням (за [7]) утворено ще один незалежний цикл.

3-й етап: 1901-1920 рр.

Ужанська залізниця (Ужгород-Великий Березний) започаткувала останню транскарпатську колію, яка в 1905 році з'єднала Ужгород і Львів через Самбір. Можна виділити три етапи будівництва цієї лінії:

- 1903 р. – Львів-Самбір (довжина 70 км).
- 1904 р. – Самбір-Стрілки (36 км).
- 1905 р. – Стрілки-Сянки (62 км).

Швидке зростання безробіття 1902 року загрожувало актами громадської непокори. Щоб якось уникнути цього, і тим самим створити нові робочі місця, з Відня прийшов наказ будувати у Львові вокзал. На 1912 рік 2670,6 км колії Східної Галичини складала 62 % залізниць Галичини та 11,3 % залізниць Австро-Угорщини.

В період Першої Світової війни Галичина була ареною великих побоїщ. Будівництво залізниць практично не велося, споруджувалися лише вітки у прифронтовій смузі. По завершенні війни Польські державні залізници були розділені на кілька дирекцій. Галицькі увійшли до складу Краківської, Львівської та Станіславської залізниць.

4-й етап: 1920–1939 рр.

1928 р. прокладено лінію Сапіжанка-Луцьк. Складним дробленням утворено ще 2 цикли залізничної мережі регіону.

Значних збитків залізниці завдала Друга Світова війна². У листопаді 1939 р. створено Львівську, Станіславську та Ковельську залізниці, у грудні Львівську та Станіславську об'єднано в одну. Тоді ж, у 1939 р., залізниці Східної Галичини почали перебудовувати на широку колію [2]. Лише в 1953 р. колії Рівненської і Волинської областей увійшли до складу

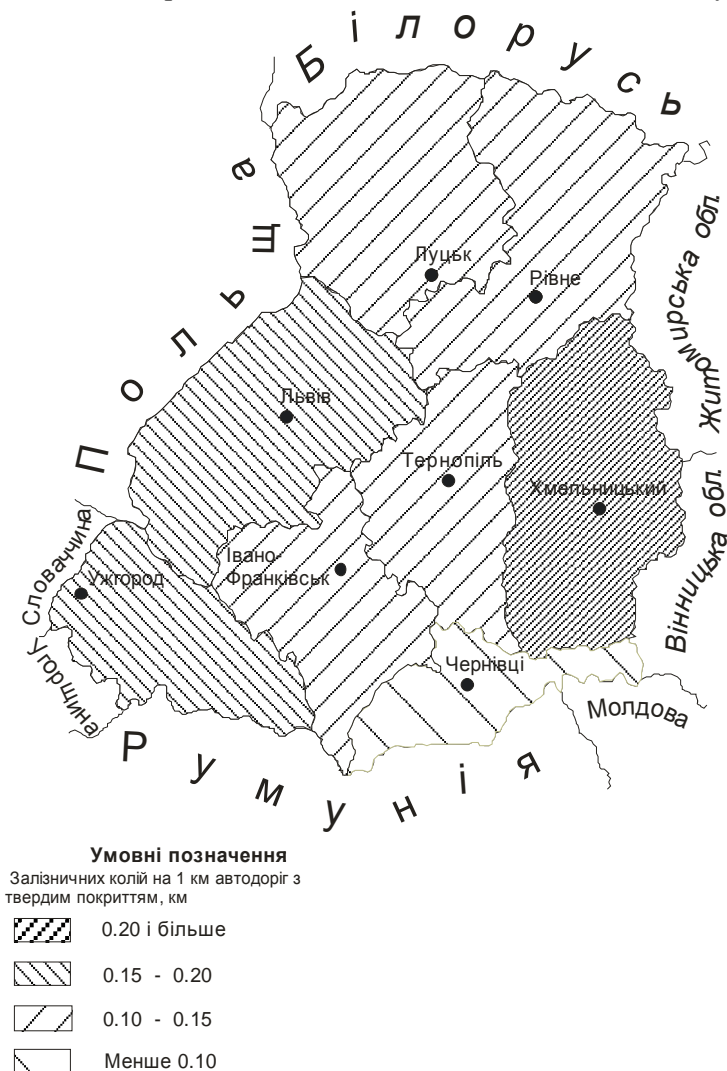


Рис. 2. Співвідношення залізничних та автомобільних шляхів

Львівської залізниці. Міністерством шляхів сполучення проведено укрупнення залізниць. Ковельська залізниця, яка складалася з трьох відділень (Ковельського, Сарненського, Здолбунівського), злилась з Львівською магістраллю. Згодом, у 1956 р., розпочалась електрифікація цієї магістралі на ділянці Мукачєво-Лавочне, довжина якої 77 км.

Електрифікація залізниці відбувалась також за законами циклічної побудови транспортних мереж. Сьогодні електрифіковані колії утворюють лише 1 незалежний цикл – Львів-Самбір-Дрогобич-Стрий-Львів, формування якого проходило у кілька етапів.

1-й етап: електрифікація лінії Львів-Стрий-Лавочне у 1961 р.;

² Перші бомби впали на залізничне полотно 1 вересня 1939 р., у Львові було виведено з ладу Головний вокзал, ст. Клепарів і Підзамче.

2-й етап: електрифікація колії Львів-Сянки у 1967 р.;

3-й етап: утворення внутрішнього дендрита Стрий–Дрогобич, внаслідок електрифікації лінії до Трускавця у 1973 р.;

4-й етап: замикання циклу у 1974 р. електрифікованою лінією Самбір–Дрогобич.

У наш час довжина Львівської залізниці складає близько 21% загальної довжини залізниць України. 31,5% протяжності Львівської магістралі складають електрифіковані лінії.

Експлуатаційна довжина залізниці становить 4521,5 км, а розгорнута довжина всіх колій – 5569,1 км. До залізниці примикає 1165 під'їзних колій промислових підприємств загальною довжиною 470,7 км. Найвища просторова щільність залізничної мережі спостерігається у Львівській, Чернівецькій та Закарпатській областях (відповідно 59, 51 і 48 км на 1000 км² території). Низьким є цей показник у Рівненській та Волинській областях (29 і 30 км на 1000 км² площі відповідно) [6].

Ми проаналізували топологічні властивості залізничних мереж Львівської залізниці в розрізі її дирекцій і виявили територіальні відмінності, що видно з наступної таблиці.

Таблиця 1.

Зв'язаність залізничної мережі в територіях дирекцій Львівської залізниці.

Дирекції	Міри зв'язаності			Міра компактності
	α -індекс	β -індекс	φ -індекс	π -індекс
Волинська	0,11	1,13	0,40	5,04
Закарпатська	0,03	1,00	0,37	2,22
Івано-Франківська	0,05	1,06	0,38	2,75
Львівська	0,08	1,09	0,39	4,60
Тернопільська	0,00	0,95	0,35	3,00

Найменшою мірою зв'язаності характеризуються Тернопільська і Закарпатська дирекції, найбільшою, відповідно, Волинська. Це пов'язано з відсутністю (Тернопільська дирекція) незалежних циклів і невеликою кількістю вузлів у графах перших двох дирекцій, та, навпаки, високою максимально можливою кількістю незалежних циклів при заданій кількості вершин у графі залізничної мережі Волинської дирекції.

При визначенні міри компактності π звертають увагу на кількість ребер графа і його діаметр. Найкомпактніша – Волинська дирекція, тоді як для Закарпатської цей показник є найменшим. Це можна пояснити ще й особливістю морфологічної структури "рисунка" графа Волинської дирекції: тут чітко виділяються три великі транспортні вузли – Ковель, Сарни, Здолбунів, що розташовуються "трикутником", відповідно зменшуючи діаметр. А також варто згадати, що характер рельєфу відіграє важливу роль, власне, у проляганні залізниці Закарпатської дирекції. Загалом, головна її вітка має вигляд півмісяця, тому й відстань між найвіддаленішими вершинами збільшується.

Досить високими також є показники зв'язаності та компактності Львівської дирекції. Тут залізнична мережа є найгустішою в регіоні з чітко вираженим центральним вузлом – Львовом. Найбільшими залізничними вузлами з розвинутим станційним господарством є: Львів, Тернопіль, Здолбунів, Ковель, Стрий, Красне та ін.

Аналіз розподілу відстаней від міст та селищ міського типу до найближчої залізничної станції доводить першість Львівщини в доступності й розвинутості залізничної мережі. Дещо поступаються їй у цьому відношенні Тернопільська та Івано-Франківська області. Характерною рисою мережі залізниць Закарпаття є те, що основна кількість міст та селищ міського типу є залізничними станціями.

Одним із зведених показників розвитку транспортної мережі є транспортна забезпеченість регіонів – транспортно-географічна характеристика території, яка відображає співвідношення між потребами в шляхах сполучення і транспортних засобах, та наявність і

адекватність транспортної мережі і транспортних засобів [5].

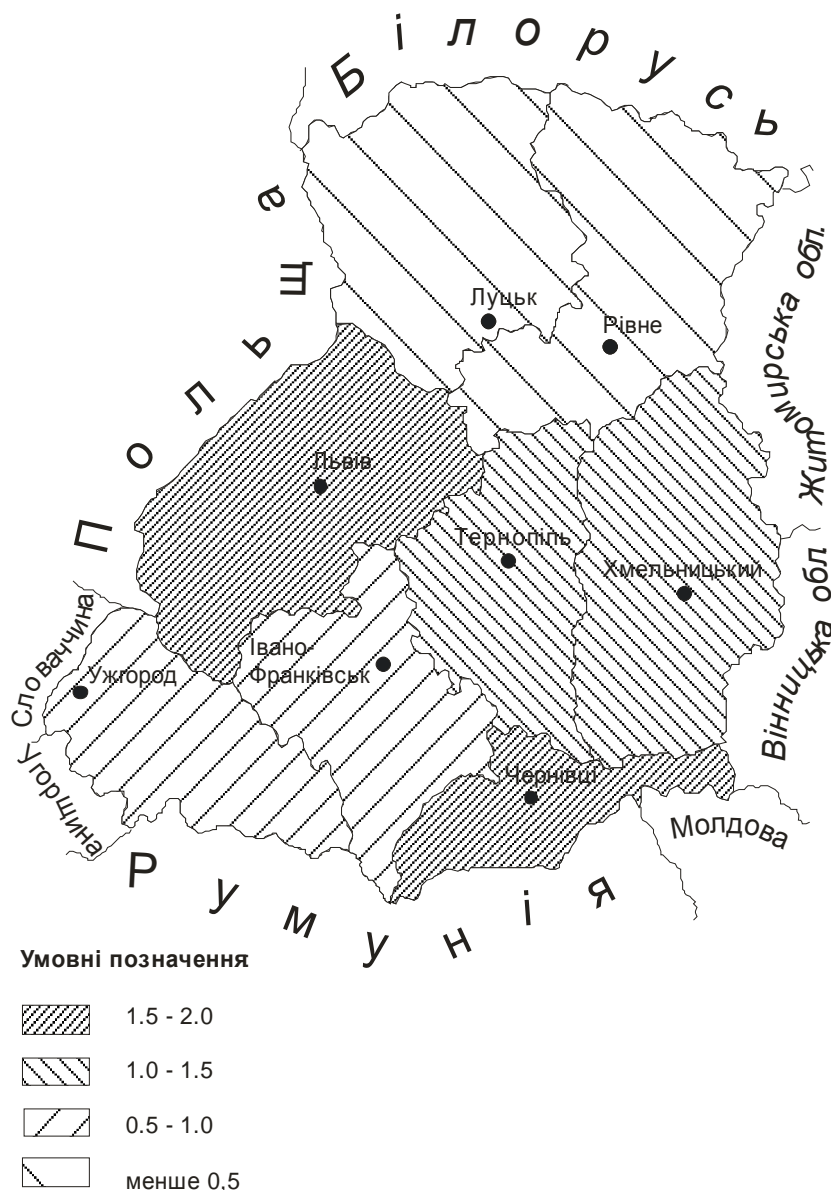


Рис. 3. Інтегральна транспортна забезпеченість.

Проаналізувавши співвідношення довжини автошляхів та залізничних колій, бачимо, що на 1 км залізничного полотна тут припадає 7,8 км шосейних доріг. Найвищим цей показник є у Волинській та Хмельницькій областях (відповідно 9,31 і 9,62 км), найнижчим – на Закарпатті та Львівщині (5,41 і 6,35 км відповідно) (рис. 2). Це можна пояснити достатньо великою довжиною автодоріг (близько 5700 і 7100 км) у перших двох регіонах поряд з незначною протяжністю залізничних магістралей (близько 615 та 740 км відповідно) і однаково високими показниками щільності транспортних шляхів на Львівщині, та, водночас, нижчими за середні їх значення на Закарпатті.

У Західному регіоні найвища інтегральна транспортна забезпеченість у Львівській та Чернівецькій областях (рис. 3). Це пояснюється добре розвинутою транспортною мережею (зокрема, на Львівщині) і порівняно невеликою площею Чернівецької області. Високим цей показник є також на Тернопільщині та Хмельниччині. Найменш забезпечені транспортними шляхами Волинь і Рівненська область, що, передусім, зумовлено природними умовами

території.

Розвиток залізничної мережі Західного регіону України підтверджує теорію циклічних транспортних мереж та їх топоморфологічних структур. Ця мережа пройшла чотири етапи свого формування, кожен з яких тривав близько двох десятиліть. Сучасний стан залізничної мережі характеризується топологічною територіальною диференційованістю, що зумовлено суспільно- та природно-географічними чинниками.

Література:

1. Гранкін П.Е., Лазечко П.В., Сьомочкін І.В., Шрамко Г.І. Львівська залізниця. Історія і сучасність. – Львів: Центр Європи, 1996.
2. Закон України "Про залізничний транспорт", 1996 // www.rada.gov.ua
3. Комплексний атлас України. –К.: ДНВП Картографія, 2005.
4. Постанова Міністерства транспорту та зв'язку України "Про пропозиції Львівської залізниці щодо транспортного забезпечення проведення Чемпіонату Європи з футболу 2012 року по Львівській області", 8 червня 2007 р. // www.rada.gov.ua
5. Статистичний збірник "Регіони України". Ч.2. – К, 2006.
6. Статистичний збірник "Транспорт і зв'язок України". – К., 2006.
7. Тархов С.А. Эволюционная морфология транспортных сетей. – Москва: Институт географии АН СССР, 1989. –221 с.
8. Топчієв О.Г. Основи суспільної географії. – Одеса: Астропринт, 2001. –560 с.
9. Шаблій О.І. Математичні методи і моделі в соціально-економічній географії. – Львів: Світ, 1994.

Summary:

V.Grytsevych, H.Senchuk. HISTORYCAL AND GEOGRAFICA FEATURES OF RAILWAY SYSTEM DEVELOPMENT IN WESTERN REGION OF UKRAINE.

The periods division of railway system territorial development of the Ukraine Western region in the aspect of topomorphic theory of transport networks is done. The modern state and material well-being the railway system in the areas of region is analysed.

Надійшла 18.09.2008р.

УДК 911.(477.85)(09)

Оксана ЗАЯЧУК

ІСТОРИКО-ГЕОГРАФІЧНІ АСПЕКТИ СТАНОВЛЕННЯ УКРАЇНСЬКОЇ ОСВІТИ НА БУКОВИНІ (до 1920р.)

Основою дослідження історії становлення освіти в Україні виступають два принципи – діахронічний і територіальний. Діахронічний принцип полягає у вивченні освіти за певної історичної доби, чи історії окремої освітньої установи, або життєдіяльності окремих освітніх діячів. Територіальний принцип ґрунтується на вивченні становлення освіти у певних територіальних утворах (історико-географічних землях, адміністративних землях тощо). На жаль досі не має суцільної історії освіти у межах сучасної Чернівецької області, адже для цього потрібно поєднати статистичні показники двох окремих історико-географічних одиниць, що існували на той час, а саме Буковини та Бессарабії. В даній публікації мова йде про Буковинську частину.

Вивчення історичного аспекту становлення освіти у межах історико-географічних одиниць сучасної української етнічної території та тих, що знаходяться поза її межами, повсякчас перебували у дослідницькому полі історичної географії. Значну увагу даній проблематиці приділяли дослідники Львівської та Київської наукових шкіл у першій половині ХХ століття: Верниволя В., Кміцикевич В., Лакуста С., Сімович В. Вагомим надбанням українського народу є праці М. Грушевського – "Історія українського народу" та "Ілюстрована історія України", де значна увага приділяється й історії освіти Буковини. Декілька праць Сімовича В., з питань розвитку шкільництва, опубліковано закордонними виданнями у Празі.