

II. СУСПІЛЬНО-ГЕОГРАФІЧНІ ДОСЛІДЖЕННЯ

<http://doi.org/10.17721/1728-2721.2021.78-79.3>
УДК 911.3

I. СМІРНОВ, д-р геогр. наук, проф.
ORCID ID: 0000-0002-6395-7251,
О. ЛЮБИЦЕВА, д-р геогр. наук, проф.
ORCID ID: 0000-0002-8508-9395,
Чж. ЦУЙ, асп.
ORCID ID: 0000-0002-5365-1443

Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Київ, Україна

ОЛЕНА СТЕПАНІВ – ОФІЦЕР УСС ТА УГА, УКРАЇНСЬКИЙ ДИПЛОМАТ, ГЕОГРАФ, ГЕОЛОГІСТ

Розкрито особливості життя, військової, дипломатичної діяльності доктора географії О. І. Степанів, а також її науковий доробок як українського географа та геологіста. Біографія О. І. Степанів (1892–1963) увібрала в себе всі складності ХХ ст. Людина, яка прагнула досягнути науки і вступила на філософський факультет Львівського університету, свої молоді роки присвятила боротьбі за незалежність України. Як непересічна особистість і в ці складні часи досягла успіхів у військовій справі – стала офіцером у військах Українських Січових Стрільців та Української Галицької Армії; провадила значну громадську роботу зі створення ЗУНР і стала її дипломатичним представником. І в той самий час вона продовжувала навчання, змогла написати й захистити у Відні дисертацію та отримати науковий ступінь доктора філософії в галузі історії та географії. Із 1921 і до арешту за "антирадянську" діяльність" у 1949 р. О. І. Степанів викладає і веде наукову роботу, зокрема, з економічної й соціальної географії. Зазначено, що її праці з географії транспорту можна розглядати як "передвісники" геологістики, яка постала як напрям географічних досліджень лише на початку ХХІ ст. Доведено, що погляди О. І. Степанів на геополітичне, транспортно-географічне положення українських земель тощо набагато випереджали сучасний їй рівень осягнення географічного матеріалу і ще потребують свого дослідження. Автори наголошують, що її транспортно-географічні праці, наприклад присвячені м. Львову (1943), за своїм підходом є геологістичними і багато в чому "перегукуються" із сучасним баченням геополітичного й геологістичного потенціалу України. Авторами наведений приклад сучасного проекту ЄС у сфері транспортної логістики "Ініціативи Тримор'я", спрямований на розвиток транспортної мережі Балтійсько-Адріатично-Чорноморського регіону, до участі в якому запрошено й Україну як стратегічно важливого партнера.

Ключові слова: О. Степанів; хорунжа УСС та УГА; доктор географії; транспортна географія; геологістика; Ініціатива Тримор'я.

Актуальність дослідження / Постановка проблеми. Серед українських учених-географів ХХ ст. виділяється важлива, але, на жаль, до цього часу недостатньо відома постать Олени Степанів. Вона була не тільки першою в Україні та світі жінкою – офіцером у військах УСС та УГА, яка героїчно воювала на фронтах Першої світової війни та Українських визвольних змагань, виконувала дипломатичні функції в ЗУНР і УНР, але й отримала науковий ступінь доктора географії та зробила значний доробок у розвиток української географічної науки, зокрема економічної та соціальної географії, географії транспорту та геологістики, економічної картографії тощо. Наукові праці О. І. Степанів зберігають свою актуальність і сьогодні. Це стосується не тільки проблем географії транспортної комунікації сучасного Львова, а й актуальних питань міжнародної логістики, зокрема участі України в системі Балто-Чорноморської транспортно-логістичної інтеграції. Науковий доробок О. І. Степанів із географії транспорту має безпосереднє значення і до найбільш сучасного нині проекту ЄС у транспортно-логістичній сфері – Ініціативи Тримор'я (ІТМ), який впливає на весь Балтійсько-Адріатично-Чорноморський регіон. ІТМ відкрита для країн – стратегічних партнерів ЄС, у т. ч. для України. Хоча остання не є членом ЄС, але вона була запрошена на перший саміт ІТМ у 2016 р., і нині, не маючи офіційного членства в Тримор'ї, є активним учасником багатьох проектів, що реалізуються у межах цієї Ініціативи.

Аналіз останніх досліджень і публікацій полягав в опрацюванні наукових робіт О. Степанів із географії транспортної інфраструктури міста (на прикладі Львова), праць О. Шаблія та О. Вісьтак, присвячених життю й науковому доробку О. Степанів, наукових робіт і документів із інтеграції України до транспортно-логістичної системи ЄС, зокрема останнього проекту ЄС у цій сфері – Ініціативи Тримор'я. Проаналізовані джерела дозволили виділити важливі положення наукового доробку О. Сте-

панів із географії транспорту та геологістики та їхній зв'язок із сучасними транспортно-логістичними проектами ЄС, участю в них України тощо. Але багато праць О. Степанів залишаються невивченими.

Мета статті – розкрити доробок доктора О. Степанів у сфері географії транспорту та геологістики (на прикладі транспортної інфраструктури Львова та Львівщини), а також зв'язок наукових положень ученої із сучасними транспортно-логістичними концепціями та проектами Європейського Союзу та участю в них України. Зокрема, це належить до найновішого проекту ЄС у транспортно-логістичній сфері – Ініціативи Тримор'я та його складників – автомагістралей Via Carpatia й Via Baltica, залізниці Viking Line тощо.

Методика та методологія підготовки статті містили використання літературного методу, методу аналізу й синтезу, методу порівняння, картографічного тощо. Літературний метод дозволив зібрати та опрацювати наукові роботи О. Степанів із питань розвитку та географії транспортної інфраструктури м. Львова, праці О. Шаблія та О. Вісьтак, присвячені життю й науковому доробку О. Степанів, а також транспортно-логістичних проектів ЄС із Балто-Чорноморської транспортно-логістичної інтеграції, Балтійсько-Адріатично-Чорноморської "Ініціативи Тримор'я" та їхнього картографічного відображення (картографічний метод). Метод аналізу і синтезу забезпечив аналіз наукових праць О. Степанів із економічної та соціальної географії, географії транспорту й геологістики та узагальнення щодо її доробку в цих напрямках географічної науки.

Виклад основних результатів дослідження. На початку ХХ ст. Європа прийшла у рух. Назрівали великі зміни і їхні "тектонічні зсуви" відчувалися у всіх сферах життєдіяльності. Можливо, найбільш гостро такі зміни відчували науковці, наділені аналітичним розумом і знаннями. Серед них була і Олена Степанів. Вона народилась 7 грудня 1892 р. у родині священника УГКЦ у с. Вишнівчик Перемишлянського повіту (на сьогодні –

Перемишлянський район Львівської області). Була третьою наймолодшою дитиною. Дитинство майбутньої "панянки-офіцера" пройшло серед мальовничої природи рідного села, яке було розташовано на берегах річки Золота Липа й оточено лісами, дібровами, луками. З дитинства Олена любила читати, її цікавили історія, географія, вона обожнювала музику й танці. Протягом восьми років дівчинка вчилася у школі рідного села. Вона відрізнялась особливою привабливістю – русяве волосся, блакитні очі, помітна статура. Недарма 15-річну Олену фотографували для підручника з гімнастики Івана Боберського, чие ім'я нині носить Львівський державний університет фізичної культури і спорту. "Це була справжня красуня, вона мала особливий шарм, чудову фігуру, миле, вродливе личко, але, разом із тим, твердий характер, поштові марки з її зображенням продавалися по всій Європі", – писала про неї архівіст Галина Сварник (Dubnov, 2020).

До 1910 р. Олена навчалась у семінарії Українського педагогічного товариства м. Львів. За прикладом старшого брата дівчина стала членкинею відомого українського товариства "Сокіл" і пізніше очолила його першу жіночу чоту. Після закінчення семінарії Степанів заробляла на життя й навчання репетиторством. За два роки вона вступила до Львівського університету на філософський факультет. Там вона слухала лекції з історії професорів Михайла Грушевського, Степана Томашівського, із географії – Степана Рудницького, Еугеніуша Ромера (професор, визначний польський географ і картограф) тощо. Кінець XIX ст. на Галичині характеризувалась піднесенням культурно-освітньої діяльності, національної свідомості українців тощо. Роль товариства "Прогрес", ідея заснування якого виникла ще в 1867 р. у отця Степана Качали зі Збаражчини, та Наукового товариства імені Шевченка (далі – НТШ) була визначальною. Зі студентських років Олена включилася у громадсько-політичну роботу, стала співголовою Комітету жіночих організацій Галичини та членом радикальної партії. В Україні політичний радикалізм тоді пов'язувався з такими визначними діячами, як Михайло Драгоманов, Іван Франко, Михайло Павлик, які ще у 1890-х рр. створили у Галичині Русько-українську радикальну партію, головними вимогами якої були переустрій Австрії на федеральній основі та розподіл землі між мало- та безземельним селянством. Отже, уже тоді майбутня громадська діячка мала яскраво виражені лідерські якості, вела людей за собою, її думка у багатьох питаннях була вирішальною. Навчаючися у Львівському університеті, працювала в товаристві УСС (комендант жіночої чоти).

Із початком Першої Світової війни Олена Іванівна вирішила, що вона має перебувати у стрілецьких лавах. Але батьки були проти рішення дочки. До того ж отримати місце в дієвій армії представниці слабкої статі не могли. На всі прохання дівчина чула одну відповідь: "Жінкам не місце у війську". Але вона пішла на хитрість – перевдяглася в однострій, зробила знімок на документ і все відправила до місцевої управи. Однак уже задовго до того вона готувала себе психологічно й фізично: провела виснажливі тренування, відвідувала лекції з військової історії, отримувала навички медичної допомоги, училася володіти зброєю. Багато дівчат із її оточення не розуміли, для чого вона так рвалася на фронт. Вони не здогадувались, що Степанів у всьому хотіла бути на рівні з чоловіками. Адже багато передових жінок того часу доводили оточенню, що жінка може бути не тільки дружиною і матір'ю, але й корисним і зразковим працівником у кожній сфері, наприклад, у війську. І незабаром дівчину туди взяли. За словами істориків, підтримку їй у цьому надав сам Ю. Пілсудський. І вже восени 1914 р. Степанів

опинилась на Східному фронті. У 1914–1915 рр. у Карпатах у складі другого батальйону УСС (Українських січових стрільців) вона воювала в австро-угорській армії, брала участь у рейдах по тилах російських військ. Щоденно її батальйон долав у горах за нелегких зимових умов до 60 км. У травні 1915 р. Степанів було призначено командиром стрілецької чоти (40 осіб), вона брала участь у важких боях поблизу Комарників та гори Маківки. Це була славна перемога Українського Стрілецтва, в якій виявилася сила стрілецького духу та волі. У боях Олена встигала всюди: вона і перев'язувала поранених, і витягувала бійців із-під куль, а на зборах офіцерів (старшин) надавала цінні поради. Незабаром їй присвоїли офіцерське звання хорунжого (молодшого лейтенанта). Про її самопожертву та вірність обов'язку свідчив такий випадок: уже маючи офіцерське звання хорунжого УГА під час проведення маневрів у селі Гологори вона знаходилась усього в декількох км від рідного села, але додому так і не вибралась, із батьками не побачилась. Олена не належала ні собі, ні батькам, ні коханому – нею повністю оволоділо відчуття патріотичного обов'язку. За героїзм у боях на г. Маківці їй було нагороджено срібною Медаллю за хоробрість і Військовим хрестом. У січні 1915 р. про жінку-офіцера писали газети, вона стала відомою, її любили підлеглі й колеги (Stepaniv Olena Ivanivna. Material from Wikipedia – Free Encyclopedia, 2021).

Але у травні 1915 р. сталася трагедія: після жорстоких боїв на Болахівщині семитисячне угруповання австро-угорських військ потрапило до полону. Серед 50-ти полонених офіцерів опинилась і українка Степанівна (таке псевдо вона отримала). Їй довелося подолати шлях арештанта, той, який свого часу пройшов колись великий Тарас Шевченко. Спочатку вона опинилась у російському таборі для військовополонених у Оренбурзі, потім у Ташкенті, де були відсутні елементарні норми санітарії. Там вона захворіла, відкрилася легенева кровотеча. Тільки у липні 1917 р. жінці вдалося вирватися з полону. Через Петроград, Фінляндію, Швецію, Німеччину вона прибула до Відня. Столиця зустріла її почестями, як героїню війни. Восени вона знову була прийнята до легіону УСС, де і зустріла свого коханого – сотника (капітана) артилерії Романа Дашкевича. Він теж був у російському полоні – у таборі для військовополонених у Забайкаллі.

Після повернення до Львова вона поновлюється в університеті. У жовтні 1918 р. за дорученням українсько-галицького керівництва веде у Києві таємні переговори з гетьманом Павлом Скоропадським, активно діє в заходах зі створення Західноукраїнської Народної Республіки. У жовтні 1918 р. було проголошено Західноукраїнську Народну Республіку (ЗУНР), для захисту якої було створено Українську Галицьку Армію (УГА). Жінка-офіцер повернулася до діючої армії й опинилась у штабі групи "Схід", яку незабаром перейменували на 4-ту Золочівську стрілецьку бригаду УГА. У березні 1919 р. бригада взяла участь у боях за повернення Львова. Тоді само Олені присвоїли звання чотаря (лейтенанта). Але вже скоро УГА залишила Західну Україну і об'єдналась із Дієвою Армією УНР, столиця якої тимчасово перебувала у Кам'янці-Подільському. У 1919 р. Олена Степанів навчається в Кам'янець-Подільському університеті, одночасно працює пресовим референтом Міністерства закордонних справ Української Народної Республіки. Наприкінці цього самого року вона з дипломатичною місією відбула до Відня для переговорів, оскільки мала військово-вій досвід, володіла декількома мовами.

У Відні вона змогла зустрітись зі своїм майбутнім чоловіком, на той час полковником УГА Романом Дашкевичем. Він був відомим громадським політичним і військовим діячем, пізніше став генерал-хорунжим Армії УНР,

командував гарматною батареєю у полку Євгена Коновальця, був організатором корпусу Січових Стрільців у Києві в 1917 р. Цікаво, що на їхньому весіллі, за свідченням істориків, старостою був ні хто інший, як Степан Рудницький, який став "хрещеним батьком" Олени Степанів у науці. Сама Олена Степанів стала "хрещеною матір'ю" визначного українознавця, енциклопедиста, професора Володимира Кубійовича. Згодом у своїй книзі "Мені 85" В. Кубійович напише, що вона допомогла йому увійти "у львівське русло, починаючи від участі на з'їзді українських географів-педагогів у Львові 1930 р., на якому я виголосив доповідь". Саме вона залучила Кубійовича до праці в НТШ у Львові, разом із ним розвивала соціально-економічну географію (антропогеографію) України. "Олена Степанів, – читаємо в праці почесного професора Львівського національного університету імені Івана Франка, доктора географічних наук, академіка НАН вищої школи України та Української економічної академії, дійсного члена НТШ Олега Шаблія, – як особистість і науковець, є багатовимірним феноменом: доктор філософії в галузі історії та географії, відомий громадський діяч Галичини, доцент кафедри економічної географії Львівського університету, старший науковий співробітник відділу економіки АН УРСР у Києві. Олена Степанів належала до грона вчених, якими може пишатися будь-який народ: це академіки Степан Рудницький і Юрій Полянський, професори Володимир Геринювич та Володимир Кубійович, доктори Мирон Дольницький і Михайло Іваничук" (Shabliu, 1996). Син Олени – Ярослав Дашкевич, 1926 року народження, став українським істориком-сходознавцем, автор понад 400 наукових праць із історії України, Вірменії всіх історичних епох, голова Львівського відділення Інституту української археографії НАН України.

Оскільки бригаду УСС незабаром розформували, демобілізували і О. Степанів і вона продовжила своє навчання у Віденському університеті. Після його закінчення написала та захистила дисертацію німецькою мовою на тему "Розподіл і розвиток суспільства в Давній Русі до половини XIII століття", отримала науковий ступінь доктора філософії в галузі історії та географії. Повернувшись до Львова 1921 р., вона розпочала свою науково-педагогічну діяльність: їй запропонували викладання в гімназії Сестер-Василіянок, де вона користувалася повагою та любов'ю студенток, про що пишеться у вступній книзі гімназії (Stepaniv Olena, 2020). О. Степанів стала членом Наукового товариства імені Шевченка, ініціатором створення географічної комісії й товариства "Рідна школа". Як бачимо, Олена Степанів була у вирі тих політичних подій, динамічних змін, які відбувалися в Україні після революції в Росії, боротьби прогресивних сил за створення незалежної української держави. Посилений наступ реакції в Галичині та Радянській Україні в кінці 1920-х – на початку 1930-х рр. сильно підірвав прогресивні українські сили, змусив багатьох діячів українського державотворення емігрувати за кордон. Дещо відійшла від політичної діяльності й Олена Іванівна. Зате вона активізувала наукову роботу. Із 1929 р. вона очолює Географічну комісію при Президії учительської громади, працює секретарем фізіографічної комісії НТШ, стає одним із ініціаторів створення при НТШ Географічної комісії. У другій половині 1930-х рр. виходять дві колективні праці за редакцією Володимира Кубійовича: "Атлас України і сумежних країв" (1937) та "Географія українських і сумежних земель" (1938, т. 1). Олена Степанів підготувала для другого тому два великих нариси – про Київ та Львів. Але із приходом до Львова більшовиків майже готову книгу було знищено. У вступному слові до першого видання "Географії українських і сумежних

земель" професор Володимир Кубійович сформулював основну мету книги – "виповнити частинно одну з дошкульних прогалин у нашому українознавстві – подати географію наших етнографічних земель". І праця Олени Степанів "Сучасний Львів" є першою комплексною і найбільш повною економіко-географічною характеристикою міста, яка не втратила своєї актуальності й на сьогодні, про що йтиметься далі. Зазначимо, що ця книга перевидана вже за часів незалежної України в 1992 р. У другій половині 1930-х рр. О. Степанів працювала референтом при Ревізійному союзі українських кооперативів, співпрацювала із "Пластом" і УВО.

Із 1939 р., коли Львів потрапив під радянську окупацію, Олена Іванівна, уже відомий на той час географ, працювала на викладацькій роботі в середній школі, Інституті радянської торгівлі у Львові. А коли почалася німецько-радянська війна і Львів був окупований німцями, продовжувала вчити школярів географії, а також працювала у статистичному бюро міста. За цей період написала книгу "Сучасний Львів" (1943), пізніше – нарис "Промисловість Львова за часів німецької окупації 1941–1944 років" (1946). Особливо актуально (можливо, і до сьогодні) є її книга "Крим – ключ до Чорного моря", що була надрукована 1943 р. у львівському журналі "Дорога" (ч. 4). Ось лише одна цитата із неї: "У чіхих руках глибоко висунутий в море Кримський півострів, той має право не тільки захопити чорноморські шляхи, але й стати паном цілого півдня Східної Європи. Природних, затишних і добре захищених пристаней Криму, а в першу чергу, воєнної твердині Севастополя, не заступить ні Одеса, ні Миколаїв, Херсон чи Ростов" (Vistak, 2002, 2003).

У 1944 р. О. Степанів свідомо залишилась у Львові, відмовившись від ідеї еміграції на Захід. Після закінчення Другої світової війни вона працювала доцентом Львівського університету, писала наукові праці. У 1946–1948 рр. її делегують до Києва, де вона працювала старшою науковою співробітницею відділу економічної географії Інституту економіки Академії наук УРСР. 1948 р. О. Степанів повернулася до Львова, працювала старшою науковою співробітницею і завідувачкою сектором економіки Львівського відділу Інституту економіки АН УРСР, науковою співробітницею Природничого музею Академії наук, завершила дві великі праці, що стосувалися використання природно-ресурсного потенціалу Північного Розточчя й Західного Поділля. Дивно, але жінку, яка зі зброєю в руках воювала проти Російської імперії, а потім усю війну провела в окупації, влада не чіпала аж до грудня 1949 р. Але потім першу українську жінку-офіцера заарештували й засудили за статтю зради Батьківщині (правда, незрозуміло, яку ж Батьківщину вона зрадила). Їй інкримінували зберігання "націоналістичної" літератури, зв'язок із ОУН і публікацію антирадянської статті у журналі "Ідея і чин". Особлива нарада при МДБ СРСР винесла вердикт: "Степанів Олену Іванівну за участь у контрреволюційній банді українських націоналістів і пропаганді націоналістичних ідей через друк помістити до виправно-трудового табору (ВТТ) терміном на 10 років, рахуючи строк із 29 листопада 1949 р., майно конфіскувати" (Dubnov, 2020). У книзі професора Олега Шаблія "Володимир Кубійович: енциклопедія життя і творення" читаємо про Олену Степанів купі рядки правди: "18 лютого 1950 р. МГБ було спалено "речові докази вини" – понад 200 позицій літератури, зокрема такі "націоналістичні" видання, як "Слово о полку Ігоревим", "Руські літописи", "Історія України-Руси" Михайла Грушевського, "Галицько-волинський літопис" (Shabliu, 1996). Прокурор вимагав засудити Олену Степанів на 25 років, та особлива нарада при МГБ у Москві "змилосердилася" і присудила лише 10 років.

Покарання Олена Степанів відбувала у Мордовських таборах протягом семи років, працюючи на торфорозробках (і це жінка у 60-річному віці), а потім палітурницею. Там вона захворіла на дистрофію, отримала інвалідність і в 1956 р. за станом здоров'я, отримавши дострокове звільнення, повернулась до рідного Львова. Життєві долі учителя й учениці – Степана Рудницького і Олени Степанів – були схожі, із тією лише різницею, що Степана Рудницького було розстріляно 3 листопада 1937 р. разом із синами й доньками України на відзначення 20-х роковин Жовтневої революції у Медвежогорську і закопано у Сандармосі, а Олена Степанів після звільнення повернулася до Львова, де ніхто не запропонував їй роботу, не дали житла, багато хто від неї відвернувся. Мужня жінка проживала із сином Ярославом, відомим істориком, який підтримував її морально та матеріально. Олена Степанів померла від раку в липні 1963 р. і похована на Личаківському цвинтарі у Львові. Сьогодні ім'ям цієї жінки в Україні названі вулиці та школи, її пам'ятають і люблять, її життєва сила і вірність принципам нині є прикладом для наслідування.

Щодо наукової спадщини Олени Степанів зазначимо, що вона написала за свою нелегу наукову кар'єру понад 75 наукових праць, серед них майже 50 публікацій; зробила помітний доробок у географію населення України, вивчення трудових ресурсів потенціалу; географію природних ресурсів Західного регіону; дослідження господарського потенціалу міст на прикладі Києва та Львова, а також їхньої транспортної інфраструктури; дослідження воднотранспортних проблем, зокрема Дністра; політичну географію українських земель, зокрема Криму; економіко-географічну картографію. Наукова спадщина Олени Степанів до сьогодні залишається невивченою. Більшість її наукових праць було в рукописах. Можливо, частину з них втрачено, частина, напевно, міститься в архівах спецслужб та інститутів Академії наук. Наведемо короткий перелік праць цієї талановитої жінки: "Напередодні великих подій" (1943), довідник "Кооперативи здоров'я" (1930), "Сучасний Львів" (1943), "Крим (геополітичний нарис)" (1943), "Трудові резерви Львівщини" (1949), "Енергетичні ресурси і сировинна база промисловості західних областей УРСР" (1949), "Дністер – важлива транспортна магістраль" (1949). 1992 р. наукова громадськість Львова відзначила 100-літній ювілей Олени Степанів. Багато планувалося заходів з метою увічнення пам'яті цієї славної та мужньої жінки-педагога, громадського діяча і вченого-географа. Та чи все зроблено, аби ще одне славне ім'я було збережене назавжди в пам'яті українського народу? Олена Степанів була і залишиться назавжди в ряду славних жінок, справжніх Берегинь незалежної Української держави.

На честь Олени Степанів названа Львівська українська гуманітарна гімназія з поглибленим вивченням українознавства та англійської мови, що розташована на однойменній вулиці. 1 листопада 2003 р. на фасаді будинку колишньої гімназії Сестер Василіянок (нині відома як Львівська лінгвістична гімназія, де у 1921–1935 рр. Олена Степанів – Дашкевич викладала історію та географію) урочисто відкрито меморіальну таблицю Олени Степанів (автор – скульптор Я. Скакун). Після відкриття в актовій залі навчального закладу відбулася презентація книги О. Шабля та О. Вісьтак "Олена Степанів". 7 грудня 2012 р., у день 120-річчя від народження О. Степанів, жінки Прикарпаття ініціювали встановлення в Івано-Франківську пам'ятника першій жінці-офіцерів Українських Січових стрільців. 20 грудня 2012 р. у дворіку географічного факультету ЛНУ імені Івана Франка у Львові урочисто відкрили та освятили меморіальну таблицю Олені Степанів. У містах Львові та Надвірній на її

честь названі вулиці. Щорічно пластовий курінь імені Олени Степанів відвідує могилу своєї патронеси. Нарешті "Відзнаку ім. Олени Степанівни" із 2015 р. вручає міський голова Львова. Відзнака передбачена для жінок, які самовідданою працею зробили значний внесок у розвиток освіти, науки, культури та громадської сфери м. Львова. Відзнаку виготовлено за проектом художника І. Турецького (Stepaniv Olena Ivanivna. Material from Wikipedia – Free Encyclopedia, 2021).

Основним науковим доробком доктора Олени Степанів (Дашкевич) є книга "Сучасний Львів" (1943) (Vistak, 2003), де, у тому числі, вона надала характеристику транспортної інфраструктури Львова на той час. Учена писала: "Географічне положення Львова характерне тим, що через місто проходять головні комунікаційні шляхи східної частини європейського континенту. Місто лежить на дорозі, найбільш догідній для сполучення Балтики з Чорним морем, що зв'язує чорноморські порти Одесу, Констанцу з Балтійськими портами Мемелем, Кенігсбергом, Данцігом. Із другого боку – по північній стороні гір Карпат, Судет, Альп існує природний континентальний шлях, що веде із Західної Європи до Східної і далі на Близький Схід через Київ, Харків, Ростов та водяний шлях із чорноморських портів до Батумі та Баку, центрів транспорту прикаспійських країв. Ті шляхи сходяться у Львові в один великий вузол. На трасах тих шляхів, якими користуються вже багато сторіч, і утворилися численні господарські осередки, що зв'язані між собою залізничними лініями, битими шляхами, а, частково, водними дорогами.

До Одеси та інших Чорноморських портів веде Подільський шлях через Тернопіль, Проскурів. У Золочеві відгалуджується шлях на Рівне. Це частина історичної дороги Краків – Львів – Київ. Він відіграв визначну роль у зв'язку Сходу із Заходом. На підміських відтинку цього шляху лежать промислові оселі: Лисиничі (фабрика дріжджей), Вінники (фабрика тютюну) і Чортківська скеля – місце підміських прогулянок. Рух на цьому шляху нерівномірний, зокрема до Вінник.

Ярославський шлях виходить із міста під назвою Янівської, потім Перемиської дороги; до нього прилучається в околиці Львова відгалудження міжморських і прикарпатських шляхів. Ярославський шлях веде зі Львова через Янів на Яворів, Ярослав, Краків. Як частина більш давнього історичного шляху Краків – Львів – Київ, він відіграв важливу роль в історичному розвитку міста. Сучасно він не має вже тієї цінності, що раніше. Він сполучає тепер Львів із такими місцевостями, як Янів – центр водного спорту, а також лікувальними місцевостями – Немирів, Шкло. Шлях зі Львова через Городок на Перемишль – Краків (перемиський шлях), оскільки сполучає Львів через Краків із Віднем. За радянських часів він сполучав тільки з місцевостями, розташованими на пограничній смузі: Перемишль, Мостиська, Судова Вишня.

У напрямку на Зимну Воду відгалуджується від попередньої дорога, що веде в південному напрямку через Рудки на Самбір – Турку – Ужок. Має вона радше туристичне значення, оскільки веде в горішній район Турчанського повіту. Посилення механічного руху невелике, за винятком відтинку, що веде зі Львова до Любіня, лісної місцевості.

Жовківська дорога веде зі Львова через Жовкву на Раву-Руську – Люблін – Варшаву. Від Жовкви йде відгалудження на Сокаль, Володимир, Берестя над Бугом, Вільну. Виходить зі Львова Жовківською вулицею на північний схід. У Куликові скручує на південний захід. Із сходу об'їжджає Розточчя і далі йде через Жовкву на Раву Руську. Це є траса давнього Холмсько-Галицького шляху, який відіграв чималу роль в історичному розвитку Львова. Сучасно має менше значення, ніж перед 1939 р. – цей

шлях сполучає Львів із найбільшим містом у Генеральній Губернії – Варшавою. Міська частина шосе переважана обслуговуванням північної промислової частини міста. Те саме можна сказати про підміську частину, що має великий рух у напрямку на Жовкву і Раву Руську. У Збоїських відділяється шоса, що сполучає Львів через Кам'янку Струмиліву і Радехів із Луцьком. Вона біжить уздовж залізничної лінії Львів – Стояків у північно-східному напрямку і сполучає Жовтанці та Кам'янку Струмиліву із містом".

Крім головних шляхів, О. Степанів виділяє регіональні та локальні: до перших вона відносить: а) Львів – Миколаїв – Стрий (і далі на Борислав, Дрогобич, Долину); б) Львів – Станіслав – Снятин. До других: а) Львів – Брюховичі; б) асфальтова дорога Львів – Жовква – Броди; в) Глинянський тракт (Львів – Глиняни); г) до Щирця через Глинну Наварію (через вул. Кульпарківську

Таким чином, доктор О. Степанів визначила такі основні ознаки транспортної інфраструктури Львова та Львівщини: по-перше, вона підкреслила центральне положення Львова як транспортно-логістичного хабу на транс'європейській магістральній дорозі, що з'єднує Балтійське море з Чорним; по-друге, було визначено головні транспортні маршрути, важливі в усеукраїнському масштабі; по-третє, крім головних шляхів, були виділені регіональні та локальні; по-четверте, характеристика транспортних маршрутів поєднувалась із зазначенням найістотніших промислових підприємств Львівщини; по-п'яте, указувалося, які туристично-рекреаційні місцевості та центри розміщуються по трасах транспортних шляхів (у підручниках із географії транспорту радянської доби таке було відсутнє взагалі); нарешті, по-шосте, зазначалося такі транспортно-логістичні показники, як завантаженість шляхів, інтенсивність руху, а також їхні історичні назви й минуле.

Наукові праці О. Степанів зберігають свою актуальність і нині. Зокрема це стосується питань географії транспорту на прикладі Львова, що викладено вище. Підхід

до розгляду транспорту, його оцінка, запропоновані О. І. Степанів у 1940-х рр., може бути визначена, за сучасними поглядами, як геологістичний, зокрема міжнародної логістики, з якої було підготовлено й опубліковано навчальний посібник автора "Міжнародна логістика" (Оліунок, Смурнов, 2011). Розділ 19 цього посібника "Україна в системі Балто-Чорноморської транспортно-логістичної інтеграції" є сучасним розвитком поглядів О. Степанів на сполучення Балтики з Чорним морем як головного комунікаційного шляху східної частини європейського континенту та ролі Львова як центрального транспортно-логістичного хабу на цьому шляху.

Але матеріал О. Степанів має безпосередній стосунок і до найбільш сучасного нині проекту Європейського Союзу у транспортно-логістичній сфері – Ініціативи Тримор'я (ІТМ) (рис. 1). Недавні саміт ІТМ у Таллінні (19–20 жовтня 2020 р.) підкреслив вплив ІТМ на весь Балтійсько-Адріатично-Чорноморський регіон (Long Way to Trymor'ya, 2020). Недаремно проєкт назвали саме Ініціативою Тримор'я, а не "Міжмор'я", оскільки у такий спосіб підкреслюється не тільки відмінність від міжвоєнної концепції прометеїзму (Міжмор'я – концепція боротьби поневолених народів заходу СРСР під польським патронатом), а й зазначається, що інфраструктурною співпрацею в межах ІТМ може бути територія, що включає басейни цих морів, а не лише простір, розташований між узбережжями. Отже, "двері ініціативи" відчинені і для країн Скандинавії, які входять до складу ЄС. Ця Ініціатива була б логічним доповненням до інфраструктури комунікаційних шляхів Європи за віссю "північ – південь". Не зачнено їх і для інших країн, охочих долучитися до ІТМ. Серед цих стратегічних партнерів насамперед називають дві країни Східного партнерства – Україну та Грузію. Обидві стали жертвами російської агресії: перша – із 2014 р., а друга – ще із 2008 (Zhuravskiy vel Grayevskiy, 2020).

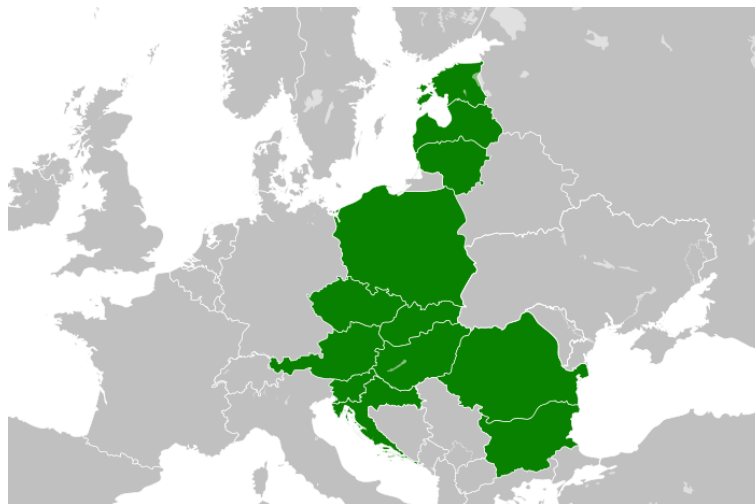


Рис. 1. Країни – члени Ініціативи Тримор'я
(Initiativ of Trymor'ya exists already five years – but without Ukraine, 2021)

На думку М. Гончара, президента Центру глобалістики "Стратегія ХХІ", головного редактора часопису "Чорноморська безпека" (Zhuravskiy vel Grayevskiy, 2020), нинішню формально польсько-хорватську Ініціативу трьох морів (ІТМ) слід відрізнити від історичної польської ініціативи Міжмор'я – військово-політичного союзу Польщі й України. І не тільки тому, що на додаток до Балтики та Чорномор'я з'явилась Адріатика. Суть полягає в

тому, що це геоекономічна ініціатива виключно для країн – членів ЄС. Хоча запрошення для Києва на перший саміт ІТМ 2016 р. і було, але з незрозумілих причин воно було проігнороване. Тому на сьогодні для України залишається лише можливість співпраці з Ініціативою Тримор'я за форматом "ІТМ+Україна". Оскільки Польща є двигуном цієї ініціативи, то ця можливість є власне ще одним напрямом українсько-польської співпраці. Головним

спрямуванням ІТМ є інфраструктурна співпраця у трьох вимірах: транспортно-логістичному (автомобільні, залізничні, авіаційні та водні шляхи сполучень), енергетичному (газопроводи, СПГ-термінали, ЛЕП) та цифровому задля отримання нової якості ринку східної периферії ЄС. Україні варто співпрацювати з ІТМ, і передусім, із Польщею, у таких важливих інфраструктурних проєктах, як автомагістраль Гданськ – Одеса, залізничне сполучення в межах проєкту "Вікінг", розвиток газової інфраструктури в межах коридору "Північ – Південь" (із залученням українських підземних сховищ блакитного палива).

На відміну від Грузії, позиція України стосовно ІТМ як завдяки географічному розташуванню, так і власному потенціалу, є значно перспективнішою, а її політика щодо ІТМ є виразніше задекларованою. Бажання Києва приєднатися до співпраці в межах Ініціативи Тримор'я було підтвержене президентом В. Зеленським у заяві, зробленій у Варшаві на спільному брифінгу із президентом Польщі А. Дудою 31 серпня 2019 р. напередодні річниці початку Другої світової війни. Того самого дня очільники підписали польсько-українсько-американський меморандум про співробітництво для транзиту американського газу зі Свіноуйсьце (через Польщу) в Україну. Реалізація цього проєкту, який уже виконується, приведе до фактичного включення України, як південно-східного сусіда Польщі, до інфраструктурної мережі транзиту "блакитного палива" Тримор'я. Україна, попри відсутність статусу офіційного членства в ІТМ, уже є учасником багатьох її проєктів, зокрема флагманської ініціативи – Via Carpatia, у якому Україна бере участь як повноправна сторона (згідно із II Ланьцутською декларацією від 3.03.2016 р., підтверженою в III Ланьцутській декларації від 17.04.2019 р.) Якщо прокладену за "меридіаном" мережу "Віа Карпатія" трактувати, як "хребет", то добудова широтних "ребер" за маршрутами Люблін – Холм – Ковель – Луцьк – Київ, Люблін – Замостя – Львів – Тернопіль – Вінниця – Умань та Жешув – Львів і далі до Умані постає цілком логічним продовженням проєкту. Елементом системи транспортно-логістичної мережі в регіоні буде, зрештою, запланована вже на сьогодні автомагістраль ГО (Гданськ – Одеса), яка пролягатиме від Гданська через Люблін та Замостя і до Львова, а потім до Тернополя, Хмельницького, Вінниці та Умані, де з'єднається з автострадою Київ – Одеса. ЄС уже пообіцяв надати фінансову підтримку цьому проєкту (Ініціатива of Трумога, 2020; Odesa. Polish-Ukraine Business Forum, 2020).

Ініціатива "Диверсифікації джерел постачання газу та інтеграції газової інфраструктури в регіоні Тримор'я із упровадженням проєкту "Baltic Pipe" (керований польським оператором Gaz System газопровід із норвезьких родовищ через Данію до Нехоже) і транскордонних інтерконекторів", можливо, навіть стратегічно важливіший, ніж автомагістралі. Ініціативу спільно координують Польща, Словаччина, Данія й Норвегія. В українському вимірі вона включає створення потужного транзитного коридору для газу, зокрема будівництво нового газопроводу із Польщі до України, модернізацію компресорної станції у Страхоціні, розширення внутрішньої газотранспортної системи в обох країнах і, як наслідок, надання польсько-українській системі інтерконекторів Германовичі – Більче – Волиця потужності для передавання 5 млрд м³ газу щороку, запланованих на 2022 р. Це також підтверджує реальність польсько-українсько-американського меморандуму. Зрештою, транзитний шлях із Польщі до Ук-

раїни для газу, поданого до польської системи, буде відкритим незалежно від походження блакитного палива – хоч із норвезьких, хоч із американських родовищ.

Україна також бере участь в інших проєктах, які входять до сфери Ініціативи Тримор'я. Це румунські проєкти (транспортна біржа ІТМ і цифрова платформа для моніторингу гідрографічної бази в регіоні) та проєкт залізничного сполучення Viking Train (спільна ініціатива литовських, білоруських та українських залізниць, а також портівих компаній і портів у Клайпеді, Чорноморську й Одесі). Крім того, є ще польський проєкт управління безпілотниками ближньої дії (Central European Drone Demonstrator – CEDD), будівництво другої залізничної лінії між Копером і Дівачою та реконструкція залізничного сполучення Любляни (Словенія). Два останні проєкти хоча географічно й віддалені від України, однак належать до залізничної мережі, що з'єднає країну із Західною Європою (у межах Пан'європейського транспортного коридору № 5). Також Україна розглядається як майбутній партнер у проєкті ІТМ румунсько-угорсько-словацького транзитного коридору природного газу. Отже, Київ уже сьогодні, не маючи офіційного членства в Тримор'ї, є учасником багатьох проєктів, що реалізуються у межах цієї Ініціативи. Також існує прецедент щодо членства країни у форматі співпраці держав – членів ЄС: це участь України в Макрорегіональній стратегії Євросоюзу для Дунайського регіону (EU Macro-Regional Strategy for the Danube Region, EU SDR), в якій вона навіть очолить цей форум 2022 р.

Висновки. "Кожна нація, – писав український письменник і публіцист Юрій Липа, – як і окрема людина може висловити себе і своє лице у безнастанній боротьбі з матеріальним і духовним оточенням. Тільки у такій боротьбі виробиться природна сила України та її вартість світу" (Stepaniv Olena, 2020). Тільки в такій боротьбі і народжуються справжні сини і доньки своєї держави. Український народ має цілу плеяду славних дочок, таких, як княгиня Ольга, дочка великого київського князя Ярослава Мудрого Анна, одна із засновниць Богоявленського Братства у Києві 1616 р. Галшка Гулевичівна, княгиня Анастасія Заславська, коштом якої було видане українською мовою Пересопницьке Євангеліє, на якому присягають президенти нашої держави, неповторна й неперевершена співачка Соломія Крушельницька, наша славетна поетеса Леся Українка, народна артистка України Марія Заньковецька, героїня Олена Теліга й багато інших. У цей ряд слід додати ще одне ім'я славної української жінки-патріотки, яка працювала на терені природничих наук і залишила значний науковий доробок у світовій науковій скарбниці. Це Олена Степанів. Можливо, комусь вона більш відома як героїня національно-визвольних змагань українського народу, ніж як учений-географ. Але саме в географічній науці вона залишила значний доробок, який є актуальним і тепер. Зокрема, це стосується питань економічної та соціальної географії, географії транспорту та геології. Основні положення й висновки наукових робіт О. Степанів із цих напрямів географічної науки, зокрема двох останніх, важливі й сьогодні та, на нашу думку, з ними мають обов'язково ознайомитися всі дослідники та здобувачі наукового ступеня кандидата географічних наук (доктори філософії з географії), роботи яких присвячені питанням географії транспорту й геології. Наукова спадщина О. Степанів до сьогодні залишається невивченою, і це є значним полем дослідження для молодих науковців,

ураховуючи те, що наукові праці вченої актуальні й сьогодні, мають значний зв'язок і вплив на сучасний євроатлантичний вектор розвитку незалежної Української держави, європейську інтеграцію України та її участь у транспортно-логістичних проєктах ЄС, у т. ч. Ініціативу Тримор'я та участь у ній України.

References

1. Dovga doroga do Trymor'ya: chi zumiye Ukraïna nalagoditi spivpratsyu z "novoyu Evropoyu" [Long road to Trymorya: can Ukraine fix cooperation with "New Europe?"]. Retrieved 2020 from: <https://www.depo.ua/ukr/svit/dovga-doroga-do-trymorya-chi-zumie-ukraina-nalagoditi-spivpratsyu-z-novoyu-evropoyu> (in Ukrainian)
2. Dubnov V., 2020. Pani khorunzhaya [Mrs Ensign]. // Zagadki istorii [Secrets of History]. №43. S.30-31. (in Russian)
3. Vistak O., 2002. Zhittyevyi i tvorchiy shlyakh Oleny Stepaniv [Life and Art Way of Olena Stepaniv] // Doktor geografii Olena Stepaniv [Geography Doctor Olena Stepaniv] / Uporyadnik O. Shablyi [Compiler O.Shablyi]. – Ivan Franco National University of Lviv Publishing Centre. (in Ukrainian)
4. Vistak O., 2003. Zhittyevyi i tvorchiy shlyakh Oleny Stepaniv [Life and Art Way of Olena Stepaniv] // Olena Stepaniv. Naukovi pratsi. Ese. Spogady [Olena Stepaniv. Scientific works. Eseys. Remembrings] / Uporyadnik O. Shablyi [Compiler O.Shablyi]. – Lviv Publishing Centre of Scientific Society named after Taras Shevchenko (in Ukrainian)

I. Smyrnov, DSc (Geography), Professor, Academician,
O. Lyubitseva, DSc (Geography), Professor, Academician,
Zh. Cui, PhD Student
Kyiv Taras Shevchenko National University, Kyiv, Ukraine

5. Zhuravskiy vel Graevskiy P., 2020. Gruziya i Ukraïna – potentsiyni partnery Trymor'ya [Georgia and Ukraine – Potential Partners of Trymorya]. Ukrainskiy tyzhen [Ukrainian Week]. №46 (678). 13-19.11. S.34-37 (in Ukrainian).

6. Initsiativa Trymor'ya isnuje vzhe pyat rokiv – ale bez Ukraïny [Initiative of Trymorya exists already five years – but without Ukraine]. Retrieved from: <http://www.nasze-slowo.pl/iniciatywa-trymorya-isnuje-vzhe-pyat-rokiv-ale-bez-ukrainy/> (in Ukrainian).

7. Odesa. Polsko-ukraïnskiy biznes-forum [Odesa: Polish – Ukrainian business forum]. Retrieved 2020 from: <https://www.gov.pl/web/ukraina-uk/forum-biznesowe-w-odessie> (in Ukrainian).

8. Olynyk Ya.. Smyrnov I., 2011. Mizhnarodna logistika. [International Logistics]. Kiyv: Obrii (in Ukrainian).

9. Polshcha pidtrymue tranzytnei ambitsii Ukraïny [Poland supports transit ambitions of Ukraine]. Retrieved October 2020 from: <http://jkg-portal.com.ua/ua/publication/one/polshha-pdtrimuje-tranzitn-abmcji-ukrajini> (in Ukrainian).

10. Stepaniv Olena Ivanivna. Material z Wikipedii – vilnoi entsiklopedii [Stepaniv Olena Ivanivna. Material from Wikipedia – Free Encyclopedia]. Retrieved 2021 from: uk.wikipedia.org/wiki/ (in Ukrainian).

11. Stepaniv Olena. Retrieved 2020 from: <https://parafia.org.ua/person/stepaniv-olena/> (in Ukrainian).

12. Shablyi O., 1996. Volodymyr Kubiyovych: entsiklopediya zhittya i tvorennia [Volodymyr Kubiyovych: Encyclopedia of Life and Creation]. Lviv: Feniks (in Ukrainian).

Надійшла до редколегії 20.02.21

OLENA STEPANIV – USS AND UGA OFFICER, UKRAINIAN DIPLOMAT, GEOGRAPHER, GEOLOGIST

Peculiarities of life, military, diplomatic activity of O. I. Stepaniv, PHD in Geography, as well as her scientific achievements as a Ukrainian geographer and geologist are revealed. The biography of O. I. Stepaniv (1892–1963) absorbed all the complexities of the twentieth century. A woman who aspired to comprehend science and entered the Faculty of Philosophy of Lviv University, devoted her youth to the struggle for independence of Ukraine. As an extraordinary person, she achieved success in military affairs even in these difficult times – she became an officer in the armies of the Ukrainian Sich Riflemen and the Ukrainian Galician Army; carried out significant public work to establish the Republic of Western Ukraine and became its diplomatic representative. At the same time, she continued her studies, was able to write and defend a dissertation in Vienna and to obtain a doctor degree (PHD) in history and geography. From 1921 until her arrest for "anti-Soviet" activities in 1949, O. I. Stepaniv taught and conducted scientific work, in particular, on economic and social geography. It is noted that her works on the geography of transport can be considered as "forerunners" of geologists, which emerged as a direction of geographical research only at the beginning of the XXI century. It is proved that O.I. Stepaniv views on the geopolitical, transport-geographical position of the Ukrainian lands were much ahead of the current level of comprehension of geographical material and still need their study. The authors emphasize that her transport and geographical works, in particular, dedicated to the city of Lviv (1943), are geologistical in their approach and in many respects "resonate" with the modern vision of the geopolitical and geologistical potential of Ukraine as independent European state. The authors give an example of a modern EU project in the field of transport logistics "Three Seas Initiative", aimed at developing the transport network of the Baltic-Adriatic-Black Seas region, to which Ukraine is invited as a strategically important partner (although it is not yet a full member of the EU).

Keywords: O. Stepaniv, USS and UGA cornet, doctor of geography, transport geography, geologists, the Three Seas Initiative.

И. Смирнов, д-р геогр. наук, проф.,
О. Любичева, д-р геогр. наук, проф.,
Чж. Цуй, асп.
Киевский национальный университет имени Тараса Шевченко, Киев, Украина

ЕЛЕНА СТЕПАНИВ – ОФИЦЕР УСС И УГА, УКРАИНСКИЙ ДИПЛОМАТ, ГЕОГРАФ, ГЕОЛОГИСТ

Раскрыты особенности жизни, военной, дипломатической деятельности доктора географии Е. И. Степанив, а также ее научное наследие как украинского географа и геологиста. Биография Е. И. Степанив (1892–1963) вобрала в себя все сложности XX века. Девушка, стремящаяся в науку и поступившая на философский факультет Львовского университета, свои молодые годы посвятила борьбе за независимость Украины. Как талантливая личность, она и в эти сложные времена достигла успехов в военном деле – стала офицером в войсках Украинских сечевых стрелцов и Украинской галицкой армии; вела большую общественную работу по созданию ЗУНР и стала ее дипломатическим представителем. В то же время она продолжала обучение, смогла написать и защитить в Вене диссертацию и получить научную степень доктора философии в отраслях истории и географии. С 1921 и до ареста за "антисоветскую деятельность" в 1949 г. Е. И. Степанив преподает и ведет научную работу, в частности, по экономической и социальной географии. Отмечено, что ее труды по географии транспорта можно рассматривать как "предвестники" геологистики, которая стала развиваться как направление географических исследований только в начале XXI ст. Доказано, что взгляды Е. И. Степанив на геополитическое, транспортно-географическое положение украинских земель и др. на много опередили современный ей уровень освоения географического материала и еще ждут своего исследования. Авторы подчеркивают, что ее транспортно-географические работы, в частности посвященные г. Львову (1943) по своему подходу являются геологистическими и во многом "перекликаются" с современным видением геополитического и геологистического потенциала Украины. Авторами приведен пример современного проекта ЕС в сфере транспортной логистики "Инициативы Триморья", направленный на развитие транспортной сети Балтийско-Адриатическо-Черноморского региона, к участию в котором приглашена и Украина как стратегически важный партнер (хотя она и не член ЕС).

Ключевые слова: Е. Степанив; хорунжая УСС и УГА; доктор географии; транспортная география; геологистика; Инициатива Триморья.