

З роками новий вид транспорту – залізниця – завойовував усе більшу популярність у різних країнах Європи. За таких обставин у 1830 р. виник проект великої майбутньої залізниці, яка поєднала б Галичину з іншими землями Австрійської монархії (про її проектування йшлося в попередніх публікаціях). Ця залізниця повинна була початися з далекого Трієсту і пролягти аж до Східної Галичини, до міста Броди, розташованого неподалік кордону з Російською імперією. В тодішніх умовах нереально було швидко збудувати величезну за обсягом робіт залізничну лінію від Бродів до Адріатичного моря. Спочатку залізнична лінія планувалася під кінну тягу, але в підсумку зупинилися на локомотивній, як найбільш прогресивному на той час варіанті. Уряд за правління Франца Йосифа до таких проєктів ставився доволі насторожено. Вочевидь, тому 50-річний привілей на будівництво й експлуатацію залізниці з Відня до Бохні було надано лише 4 березня 1836 р., тобто вже за нового цісаря Фердинанда. За цим документом акціонери товариства Північної залізниці зобов'язувалися впродовж 10 років побудувати її з Відня до Бохні з відгалуженням на Брюно (Брно), Оломоуц (Ольмоуц), Двори і Величку (в останніх двох, як і в Бохні, видобували сіль). Недотримання термінів вело до втрати привілею.

Створене для реалізації цього привілею акціонерне товариство завагалося і навіть мало не розпалося. Лише завдяки твердій позиції барона Ротшильда справу вдалося владнати, а вже восени 1837 р. було відкрито першу частину залізниці від Флорісдорфа (район Відня) до Ваграма. Тоді ж Північна залізниця цісаря Фердинанда купила в Англії локомотиви, які мали назви “Австрія” і “Моравія”. Це були перші локомотиви з паровою тягою на австрійських землях.

Для підготовки машиністів компанія Стефенсона скерувала до Відня англійського механіка. З ним прибули два машиністи і чотири помічники. Через нестачу місцевих спеціалістів у будівництві першої залізниці в Австрії брали участь і англійські робітники, які мали досвід будівництва мостів, тунелів, розкопування пагорбів, засипання ярів та спорудження станцій. У свою чергу австрійські інженери і майстри були скеровані в Англію на перші залізничні для теоретичних та практичних навчань залізничного будівництва.

На прокладанні першої залізниці в Австрії працювали понад 10 тисяч робітників. Коли спорудження залізниці завершили, відбулася пробна поїздка, про що повідомила віденська газета “Winer Zeitung”. Зокрема вона писала: “23 листопада 1837 року відбулася перша пробна поїздка на першій в Австрії залізничній з Відня до Ваграма. Цю незвичну подію описав тогочасний австрійський письменник Вайдман. Поїзд, що складався з 9 візків, виїхав на дамбу, а далі – на міст через Дунай. Перед письменником з'явилися мальовничі краєвиди Дунаю та його берегів. Милуватися було чим, тому що це найбільша ріка Європи. Тисячі глядачів прийшли на берег Дунаю поблизу греблі, їх було так багато, наскільки можна було осягнути оком”. Справді, на всьому шляху з Відня до Кракова однією з найскладніших споруд, які побудували, був 564-метровий міст через Дунай. До речі, побудували його повністю з дерева. Будівництво Північної залізниці завершили у 1848 році. Цікаво, що Валерія Врублевська у своїй книзі “Соломія Крушельницька” про нашу краєвку, відому оперну співачку, у художній формі розповідає про враження Крушельницької від її першої подорожі Північною залізницею: “Восени 1893 року Соломія Крушельницька поїздом Львів–Відень–Мілан вирушила до Італії.

Вона кепсько запам'ятала дорогу зі Львова, тому що батько, який її супроводжував, був дуже стомлений, і вона мусіла ним опікуватися. Пізніше, коли він відпочив, вони удвох відчували радість дороги. А вона справді була чудесна. Дивлячись у далину, Соломія забувала, який важкий, а може, невдячний труд чекає на неї... Серце Соломії, здавалося, билось у ритмі вагонних коліс... “Все буде гаразд, все буде гаразд”, – вистукували колеса, і вона підспівувала їм. Поїзд часто пірнав у тунелі, під Альпи. Пейзажі навколо були такі

# Світанок “залізничної ери” в Європі



барвисті і соковиті, що нагадували вишиванки. Картини за вікном щоразу змінювалися: сніжні вершини гір, зелені полонини з білими отарами овець, немов розкиданий сніг...”

Спорудження залізниці тривало і далі. 7 липня 1839 р. відкрили залізничну гілку довжиною 173 км через Люденбург (Бреслав) до Брюно (Брно). Відкриття цієї залізниці відбулося дуже урочисто. Із Відня виїхало чотири поїзди, які тягнули локомотиви, що мали власні назви: “Гігант”, “Геркулес”, “Буцефал” та “Брно”. У 38 візках їхало 1125 пасажирів. Подорож тривала 4 години 15 хвилин. Під час повернення сталася перша залізнична аварія. Через те, що локомотив “Гігант” не зміг вчасно загальмувати, він наїхав на останні вагони попереднього поїзда. Два вагони були розбиті, було кілька поранених. Проте ця аварія нікого не злякала і не розчарувала.

Від цієї залізниці побудували відгалуження в напрямку Праги довжиною у 250 км. Зранку 20 серпня 1845 року з Оломоуца до Праги рушили два поїзди. Перед ними відправився ще один поїзд. Цікаво, що тягнув поїзд перший локомотив, побудований у Чехії. А керував ним його конструктор – інженер Ян Пернер із машиністом Кемпером. До речі, під керівництвом інженера Пернера було побудовано празький віадук, що складався із 86 арок (склепін) і став першим залізничним віадуком у світі.

Згодом розпочалося будівництво мережі залізниці по всій монархії, у т.ч. і до Галичини. У 1848 р. побудували залізницю, яка з'єднала Відень із Краковом. Це була перша залізниця в Західній Галичині. Залізнична колія із Трієста до Відня пролягла через дуже складну місцевість в Альпах. Завдяки збудованому тунелю на складних видовжених серпантинах уперше в Європі збудували залізничний перехід через важкодоступні для людини місця. Прокладаючи цей шлях через скелі, будівельники вперше застосували динаміт, який винайшов знаменитий Нобель. Залізничну лінію від Трієста до Відня збудували у 1856 році. Для Галицького краю це мало неабияке значення бо інженери і робітники набули досвіду, який успішно застосовували в майбутньому.

На початку 70-х років в основному завершився промисловий переворот в Австрійській монархії, який вплинув на формування загальноімперського ринку і на економічний розвиток всіх областей імперії. У 50-60-ті роки було створено мережу залізничних шляхів, які через гори сполучили Австрійську монархію із зовнішнім світом. Торгівля провінцій між собою та з цивілізованими зарубіжними країнами почала набирати нечуваних масштабів. Із цього приводу Ф. Енгельс писав: “Гірські бар'єри, що віддаляли Австрійську монархію від зовнішнього світу, руйнуються перед залізницями”.

Упродовж майже 150 років Східна Галичина входила до однієї з наймогутніших на той час європейських держав. Кордони тодішньої Австрії пройшли по ріці Збруч на сході, а на півночі – між середньою течією Західного Бугу і верхньою течією Горині. Вони відділили Галичину від Правобережної України і Волині. Таким чином традиційні сухопутні і водні шляхи, що проходили через українські землі

і сполучали Центральну Європу зі Сходом та Чорним морем, були перекриті. Грунтові дороги залишалися в занедбаному стані ще з часів колишньої Польсько-Литовської держави. Зрозуміло, що в Галичині у першій половині XIX століття залізниць ще не було. Людей та вантажі перевозили підводами, каретами та поштовими диліжансами, які тягнули воли й коні. Окрім цього виду сполучення, для транспортування вантажів використовували місцеві судноплавні ріки.

Тож тепер головним ринком збуту товарів для Східної Галичини стали західні провінції монархії. Це викликало потребу активного транспортного сполучення між новопрієднаними українськими землями й іншими австрійськими провінціями і перш за все зі столицю монархії Віднем. Для цього були побудовані биті шляхи, а оскільки їх будували за Австрії, то вони в народі дістали назву “цісарські гостинці”. Ці гостинці пролягали в таких основних напрямках: Північний шлях, що пролягав із Кракова через Величку, Тарнув, Жешув (Ряшів), Яворів, Львів, Золочів, а звідти – в одному напрямку на Броди, у другому – через Тернопіль, Чортків та Чернівці – у Молдову; Середній шлях – із Тешина через Бялу, Ясло, Перемишль, Городок, Львів, Рогатин, Галич, Городенку – до Снятина; Південний (гірський) шлях – із Живця на Новий Сонч (Новий Сутич), Дуклю, Сянок, Самбір, Дрогобич, Стрий, Станіславів, Коломию.

Історично сформовані комунікаційні шляхи в майбутньому стали шосейними дорогами і залізничними гілками, до них приєдналися збудовані річкові та морські порти. А поки що ці три основні шляхи, збудовані для гужового транспорту, були головними транспортними артеріями, що сполучали аграрну Східну Галичину з промислово розвиненими західними провінціями монархії. Із плином часу гужовому транспорту дедалі більше бракувало мобільності, а витрати ставали щораз більшими.

Щороку з Галичини на зовнішні ринки ввозили майже 70 млн центнерів зерна. Значну частку в зовнішній торгівлі Східної Галичини посідала худоба. Поміщики та багаті селяни скуповували худобу для зимової відгодівлі, використовуючи відходи спиртових заводів і млинів. Відібрану на продаж худобу переганяли на європейські ринки вздовж сухопутних доріг та річкових долин, багатих на пасовища та інший корм. Такі перегони худоби були невіддільні, оскільки на шляху тварини втрачали вагу, це здешевлювало їх ціну на ринках. Територією Східної Галичини пролягали транзитні маршрути перегону худоби з Росії та Бессарабії на європейські ринки. Для їхньої доставки на зовнішні ринки необхідний був механізований транспорт.

У середині XIX ст. в західних провінціях монархії повністю утвердилася фабрично-заводська промисловість, для роботи якої потрібна була велика кількість сировини, у т.ч. й продуктів землеробства. Але при тодішніх цінах витрати за перевезення зерна на відстань, наприклад, більшу за 100 км вже не покривали прибутків від його продажу. Тому частина товарів (зерно, худоба тощо) не мала збуту через брак добрих шляхів сполучення і відсутність механізованого транспорту. Крім

того, зростала потреба Східної Галичини в імпорті промислових товарів, а розвиток внутрішньої торгівлі краю вимагав дешевого і швидкого сполучення міст, між якими продукти обмінювали на промислові товари у районах їхнього виробництва. Усе це вимагало вдосконаленого виду транспорту, який мав би забезпечити перевезення великої кількості товарів на значні відстані і в короткі терміни. Задовольнити ці вимоги міг тільки залізничний транспорт.

Отже, весь хід тогочасного економічного розвитку Галичини вимагав будівництва залізниць як найбільш ефективного виду сполучення. Окрім названих економічних передумов, побудова залізниць на території Східної Галичини мала стратегічне значення для австрійської монархії. Зокрема й тому, що австро-російський кордон пролягав уздовж усієї Галичини за найбільшою її протяжністю по лінії Освенцім–Краків–Ярослав–Рава-Руська–Броди–Заліщики–Збараж–Підволочиськ–Гусятин–Мельниця Подільська та Новоселиця загальною довжиною майже 500 кілометрів.

Після того, як наш край був приєднаний до монархії, Львів став його столицею, що забезпечило місту державні інвестиції для його розвитку. Саме в період “австрійської доби” Львів поступово перетворився на одне з найкрасивіших міст Європи. Завдяки значним інвестиціям фактично було створено новий центр Львова (осушено болотисту долину ріки Полтви, для якої побудовано колектор, що діє донині, прокладено нові вулиці і бульвари з модерними кварталами, театрами, банками, готелями, адміністративними будівлями, торговими центрами, житловими будинками, трамвайним сполученням тощо. Над проєктуванням та розбудовою Львова працювали провідні австрійські архітектори та будівельні фірми, у ті часи місто називали “Малим Віднем”.

Панівним у забудові став віденський історизм. Широко використовувалися давні стилі для сучасних будинків, особливо ренесанс, часом романський стиль і готика або необако. У цілому ряді споруд помітне змішування різних епох і стилів. В австрійський період розбудовувався не тільки Львів, споруджували будинки з цікавою архітектурою і в інших містах Галичини та Буковини – у Дрогобичі, Станіславові, Чернівцях, Тернополі та інших містах. Особливо милували око своєю вишуканою і неповторною архітектурою залізничні двірці, так би мовити, другого покоління, збудовані наприкінці XIX – на початку XX століття у Львові, Станіславові та Чернівцях.

Саме в “австрійську добу” Галичина стала центром всеукраїнського національного відродження. За тогочасними європейськими зразками було створено систему державної, церковно-парафіяльної та приватної освіти. У 1784 р. при Львівському університеті спеціально для українського населення було відкрито “Руський інститут”. Упродовж XIX століття відкрито й інші вищі навчальні заклади, зокрема Львівську політехніку, медичну, ветеринарну, лісгосподарську вищі школи, українські гімназії.

“Австрійська доба” спричинилася і до культурного розвитку західно-українських земель. Десятки, якщо не сотні галицьких учених, письменників, художників, музикантів, театральних діячів здобували освіту у віденських навчальних закладах або зростали творчо у постійних контактах із провідними діячами науки й культури Австрії та Європи.

За прикладом австрійських організацій у Львові було засновано товариство “Просвіта”, австрійський уряд надавав фінансову допомогу діяльності Наукового товариства ім. Т.Шевченка (НТШ) – першої української академії наук, створеної у 1893 році.

У період перебування Галичини в Австрійській державі зародилася політична структура українського національного визвольного руху. Ще у 1848 році за сприяння австрійських політиків у Львові була створена “Головна Руська Рада” – перша українська політична організація, яка відновила герб галицько-волинських князів у вигляді золотого лева на блакитному тлі і затвердила синьожовтий прапор як національний стяг українського народу.

Роман ЗАГОРОДНИЙ, історик  
(Продовження – у наступних номерах газети)