

Інтенсивна діяльність австрійського уряду в залізничній сфері у 40-х – на початку 50-х років дала ознаки: станом на 1854 рік Габсбурзька монархія мала найвищу у порівнянні з іншими європейськими країнами частку державних залізниць (1852 км при загальній довжині 2617 км). На кінець 1856 року із 371 мільйона гульденів, інвестованих у спорудження залізниць, 291 млн гульденів надійшли з державної казни. Проте в середині 50-х років XIX ст. в урядовій політиці щодо залізниць відбулися зміни. Австрія значно відставала від головних європейських країн за кількістю збудованих залізниць. Державних коштів на спорудження необхідних залізничних гілок не вистачало, а будувати залізницю було вкрай необхідно. З огляду на це 14 вересня 1854 року приймається закон, що розкриває широкі можливості для приватних підприємців у будівництві та експлуатації залізниць.

Революція 1848 року і угорське повстання 1849 р., італійська компанія, загострення стосунків із Пруссією, а надто Кримська війна стали чинниками зовнішнього впливу на політику та економіку держави, що прискорили будівництво залізниць. Усі ці події засвідчили, що без активного залізничного будівництва годі сподіватися на збереження цілісності імперії та ефективний захист її кордонів. Тому 14 вересня 1845 року був ухвалений закон, що дозволяв залучення приватного капіталу в побудову та експлуатацію залізниць. Того ж року була прийнята й урядова програма, у якій визначено головні напрямки і послідовність будівництва залізниць на території монархії. Галицька залізниця була задумана як залізнична магістраль, що повинна перетинати державу із заходу на схід, і була віднесена до залізниць першої категорії, тобто найбільш важливих з точки зору військової та політичної. Такі залізниця передбачалося будувати державним коштом. Але фінансова скрута 50-х років внесла у ці наміри свої корективи – від державного будівництва довелося відмовитися. Уряд вів переговори з товариством Північної залізниці ім. цісаря Фердинанда, але підготовленою угодою довелося пожертвувати для задоволення амбіцій галицьких землевласників, які прагнули самостійно будувати залізницю, що проляже через їхній край.

Водночас завдяки старанням міністра Тогенбурга були залучені й німецькі акціонери. Цього уряд досягнув лише через два роки напруженої роботи із узгодження пропозицій, укладання угод тощо.

У 1856-1857 роках Львів був визначений основним вузловим пунктом на маршруті побудови залізниці Перемишль–Городок–Львів–Броди. Прихильники цивільних пріоритетів використання залізниці у концептуальному протистоянні з військовими керувалися принципом, сформульованим міністром торгівлі Андресом Баумгартером: “Залізниця будуються насамперед із урахуванням потреб мирного часу, для сприяння розвитку торгівлі та руху, і військові інтереси не повинні бути вирішальними”.

Десятого листопада 1854 року в газеті “Wiener Zeitung” з’явилася велика стаття, у якій наводився перелік найважливіших залізничних ліній, виходячи з їх стратегічної, національно-економічної та політичної ваги для монархії. Уряд закликав приватний капітал взяти участь у їхньому спорудженні. Щоправда, у статті зазначалося, що в кожному конкретному випадку з кожним приватним товариством, що побажає взяти участь у спорудженні залізниці, відбудеться окрема розмова про умови, на яких здійснюватиметься будівництво, і як надалі експлуатуватиметься збудована залізнична гілка: винятково за державний коштом, за кошти приватного підприємства чи спільними зусиллями. Першочерговими для Галичини вважалися лінії Освенцім–Подгурце, Освенцім–Хельмек до з’єднання з Краківською залізницею, Краків–Перемишль–Львів–Броди та Перемишль–Чернівці до молдовського кордону.



В ОЧІКУВАННІ ТЕХНІЧНОГО ДИВА: З ЄВРОПИ – ДО ГАЛИЧИНИ

Заклик австрійського уряду до спільної участі в будівництві залізниць викликав значний інтерес у закордонних та вітчизняних капіталістів, чимало з яких погодилися інвестувати кошти в австрійські залізниця. Не залишилася осторонь цього процесу і Галичина. Щоправда, іноземний капітал не виявив особливого інтересу до будівництва галицьких залізниць. Зате неабияку зацікавленість виявили галицькі землевласники та підприємці, а також товариство Північної залізниці ім. цісаря Фердинанда. Цей інтерес був цілком природний, оскільки усі галицькі інвестори виходили з усвідомлення власних економічних інтересів, галицькі ділові кола розуміли, що без залізничного транспорту годі було сподіватися на економічне піднесення краю. Керівництво Північної залізниці також бачило економічну перспективу у поєднанні власних залізничних ліній з їхнім продовженням територією Галичини до кордонів Російської імперії та Молдовського князівства. 27 травня 1856 р. в Люксембурзі Франц Йосиф розглянув офіційну пропозицію Північної залізниці і наклав на цей документ резолюцію, за якою міністру торгівлі доручалося довести до кінця переговори з Північною залізницею стосовно будівництва галицьких залізниць до Перемишля і далі на схід – до російського та молдовського кордонів. Із цього приводу з’явився міністерський указ від 30 травня 1856 року, про який швидко довідалися галичани.

До справи східногалицьких залізниць прагнули долучити і буковинських землевласників. Водночас почався набір робочої сили – майбутніх працівників залізниці, її технічного персоналу. Незважаючи на протидію міністра внутрішніх справ Австрії Баха, до праці було завербовано велику кількість поляків, зокрема польських емігрантів із Франції, які набули там значного практичного досвіду на будівництві французьких залізниць, а також вихованців Львівської політехніки та технічного інституту в Кракові. Двадцять другого травня 1857 року одноголосним рішенням 30-го загального зібрання акціонерів дирекція Північної залізниці подала цісарю прохання про звільнення товариства від пропозиції 1855 р. щодо будівництва залізниць у Західній Галичині. Акціонери пояснили цей крок тим, що фінансова криза, яка розпочалася в 1856 р. в Англії та Франції, зачепила також і Австрію. Виручка від руху за перевезення залізницею через спад активності у 1857 р. виявилася меншою за показники попереднього 1856 року, унаслідок чого ціна акцій товариства впала. За цих умов добути гроші для продовження будівництва залізниць на Схід ставало дедалі важче. Економічна ситуація позначилася на коливаннях валюти та обмінному курсі. Тому Товариство вважало,

що воно не може взяти на себе таку відповідальність.

Двадцять дев’ятого червня 1857 р. підписом у Лаксенбурзі Франц Йосиф уповноважив міністра торгівлі спільно з міністром фінансів провести новий тур переговорів між Північною залізницею та галицькими інвесторами на умовах, відстоюючи групою великих галицьких землевласників і торговців на чолі з Леоном Сапегою: за маршрутом до Кракова залізниця передаються товариству Північної залізниці, а далі на схід від Кракова – галичанам.

Таким чином через 17 років, якщо брати за точку відліку 1840 р., коли питання Галицької залізниці вперше постало на сеймі у Львові, одному з найуспішніших підприємців тодішньої Галичини, натхненнику будівництва залізниць у нашому краї Леону Сапезі та його однодумцям нарешті вдалося отримати від австрійського уряду концесію на будівництво залізниці у Галичині. Це, безумовно, був успіх галицьких інвесторів, однак концесія в тому вигляді, як вони її отримали, їх не задовольняла. Основним прагненням галичан було одержання в підпорядкування всієї мережі залізниць Галичини, що мотивувалося насамперед економічними потребами майбутнього підприємства.

Першого серпня 1857 р. цісар Франц Йосиф затвердив статут товариства, яке отримало офіційну назву “Цісарсько-королівської привілейованої Галицької залізниці Карла Людвіка”. Це товариство розташовувалося у Відні, а його статутний фонд становив 54 млн гульденів і складався з 270 тис. акцій – по 200 флорентів кожна. Засновниками товариства виступала група галицьких землевласників та торговців на чолі з Сапегою.

Новий австрійський уряд, який розпочав свою роботу в 1848 р., використовував тему піклування про шляхи сполучення в монархії як зручний пропагандистський привід для досягнення певних політичних та економічних цілей. Це, до речі, було актуальним і для наступного десятиліття, коли в другій половині 60-х років “залізнична лихоманка” в Габсбурзькій монархії сягнула свого піку. Дослідження періодику та інших інформаційних джерел того часу засвідчує, що суспільство поклало неабиякі надії та сподівання на появу залізниць. Особливо це відчувалося у місцевостях з недостатнім розвитком промисловості, які прагнули поживити економічне життя і стати багатшими краями. Ділові кола Галичини, Буковини, інших східних провінцій монархії на той час практично жили ідеєю залізниці. Газета “Bukowina” від 5 липня 1862 р. називала цей стан суспільної свідомості “солодкими очікуваннями”. Завдяки залізниці вони сподівалися вирва-

тися із “зачарованого кола” відсталості та увійти нарешті в коло цивілізованих держав і народів. Тому практично кожне питання, яке стосувалося добробуту краю, пов’язувалося з прокладанням його територією залізниці. Цим пояснюється й особлива лірика у великих і коротких газетних публікаціях, коли в черговий раз заходила мова про очікувану залізницю. Наприклад, у повідомленні зі Львова про залізничні роботи в Галичині в серпні 1851 р. читаємо: “У зв’язку з будівництвом залізниці (у цей час відбувалися тільки підготовчі роботи) Галичина приковується залізними оковами до цивілізованого Заходу, завдяки покращеній комунікації приїде швидкий рух і жваве життя в нерухому та інертну масу”.

Розповімо про те, як проектувалися та будувалися перші залізниця в Галичині. Нагадаємо, що ще в 1840 р. було прийнято рішення на продовження будівництва Галицької залізниці з Бохні на Схід через територію Галичини до австро-російського кордону. Для розробки проекту майбутнього будівництва створили комісію, до якої увійшли сім великих промисловців і землевласників Галичини на чолі з Леоном Сапегою. Для розробки статистичного розділу проекту запросили професора Львівської політехніки Томашека, а в технічний відділ – інженера залізничного транспорту Бретшнайдера. Про це повідомляє видана в 1842 р. брошура “Das Projekt der Galizischen Eisenbahn” (“Проект Галицьких залізниць” – матеріал Центрального історичного архіву у Львові): “У 1842 році проект був закінчений, і визначено головний напрямок Галицької залізниці по лінії Бохня–Дембіца–Ряшів–Перемишль–Щирець–Львів. У Щирці проєктована залізниця розгалужувалася на Галич, Станіславів, Снятин та Чернівці. Наступними були запроєктовані залізничні лінії Львів–Глиняни–Броди, Глиняни–Бережани–Тисмениця”. У звіті комісії відзначалося, що залізниця матиме велике значення насамперед для Австрії, а також буде корисною для всієї Європи. 1842 року проект будівництва Галицької залізниці затверджують і починають підготовку до будівництва. Однак народні заворушення 1846 р., пізніше – криза 1847 р., а також революція 1848-1849 рр. не дали можливості розпочати будівництво.

Народні повстання 1848 і 1849 років стурбували австрійський уряд усвідомленням небезпеки, що може загрожувати з боку численних народностей, які населяють монархію, і шкоди, яка випливає з їхнього адміністративного роз’єднання. Відтоді уряд визначив пріоритетним завданням з’єднання всіх частин імперії в одне ціле за допомогою залізниць та застосування виховного впливу, релігії, законів, адміністрування, дислокації військових установ і т.ін.

Таким чином австрійський уряд, усвідомлюючи, що моральне роз’єднання різних частин імперії загрожує подальшими соціальними вибухами, не пошкодував ні зусиль, ні фінансових витрат для налагодження між ними ефективного транспортного зв’язку, який міг би усунути недоліки етнографічних особливостей держави. Визнавши найдієвішим засобом у цій справі залізниця, уряд ужив на їхнє запровадження значну частину державних сил, а нестачу поповнив коштом чужоземних капіталістів...

Значний інтерес до будівництва Галицької залізниці виявила Англія. У середині XIX ст. британська корона посилила експансію на Близькому і Середньому Сході, викачуючи зі своїх колоній колосальні прибутки. Задля зиску англійці вирішили прокласти рейковий шлях до Індії територіями Франції, Німеччини й Австрії через міста Краків, Перемишль, Львів, Чернівці та Ясси. Після ухвалення проекту спорудження залізниці австрійський банк Соломона Ротшильда, виконуючи вказівку центрального англійського банку, повідомив австрійський уряд про свою готовність фінансувати будівництво залізничної лінії Краків–Львів–Чернівці.

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