

Газета "Львівський залізничник" продовжує публікацію науково-популярного дослідження історика-краєзнавця Романа Загородного (м. Тернопіль) про етапи народження великої залізниці і її шлях із Західної Європи у Галичину.

(Продовження. Поч. у №№ 2, 4, 6, 8 "Львівського залізничника")

Австрійська монархія готувалася до участі у Кримській війні (1853-1856 рр.) проти Російської імперії. Її військові частини були приведені у повну бойову готовність, а військове командування вимагало негайного налагодження залізничного сполучення між Краковом і Бохнею для перевезення військ.

Із 1854 р. уряд повністю передав будівництво цієї залізниці приватним будівельним акціонерним товариствам. Їм надавали привілейовані концесії, грошові позики, гарантували стабільний дохід коштом держави, навіть якби експлуатація побудованих залізниць на початках виявилася нерентабельною.

Будівництво Галицької залізниці до Дембці тривало швидкими темпами. Ось розповідь сучасників тих подій: "На початку грудня 1855 р. відбулися комісійні огляди новозбудованої дільниці Краків–Дембіца, внаслідок чого між членами комісії виникли розбіжності. Представник центральної дирекції залізничного будівництва Гега повідомляв, що за результатами відрядженої від його відомства комісії дільниця може бути вже відкрита, уряд повинен тільки визначити день відкриття. Згідно з реляцією комісара у справах експлуатації залізниць Клеменсівича, а також комісії Краківського крайового правління, дільниця потребує додаткових робіт, перш ніж вона стане придатною для руху".

Для з'ясування розбіжностей до Кракова був відряджений міністерський комісар Франц Фукс. 11 лютого 1856 р. пан Фукс надіслав до Відня телеграфічну депешу, за якою дільницю Краків–Дембіца можна буде відкрити 15 лютого, для цього необхідно лише переправити до Кракова локомотиви "Raab", "Jaslo", "Schottwien" та "Pilsno".

Уряд зі свого боку зробив усе, щоб локомотиви не тільки прибули, але й були готові до експлуатації та уможливили відкриття 15-мильної дільниці Краків–Дембіца. Із 25 лютого на ній розпочався фрахтовий рух, зокрема, тільки на станціях Краків, Бохня, Солотвінія, Тарнув та Дембіца, що пояснюється поспіхом під час спорудження цієї лінії. Проте в розрахунок на великий приріст саме фрахтового руху на кінець лютого 1856 р. у Дембці утворилося не менше 25 експедиторських фірм. Першого березня для руху відкрили також дільниці Дзідіць–Освенцім та Освенцім–Тшебіня. Із цим фактом нарешті було досягнуто давноочікуваної події – створення австрійською територією безпосереднього залізничного сполучення між Віднем та Прагою з одного боку і Краковом, Тарнувом та Дембіцею – з іншого.

Нижня будова колії (до якої належать насип земляного полотна, мости, віадукі, малі містки) на дільниці Бохня–Дембіца була майже завершеною. Залишалася дільниця Краків–Boхня, спорудження якої у принципі було схвалено цісарем. Однак будівельний проект дільниці Краків–Boхня був готовий лише частково – для ділянки Краків–Бірзанув. Зате був повністю спроектований 13-мильний відрізок Дембіца–Ярослав, до будівництва якого можна було приступити в будь-який момент. Таким чином здобуток у цьому напрямку було обмаль, а потреба у залізничному сполученні стала нагальною, особливо з точки зору військових потреб. Наказ про концентрацію військ у Угорщині і Галичині було видано 15 травня 1854 р. Підставою стала концентрація російських військ уздовж Буковини і Верхньої Молдови та збільшення їхньої кількості у Королівстві Польському. У Галичині та Моравії Австрійський генеральний штаб передбачав зібрати 50-тисячне військо. Про вимушеність концентрації війська в Галичині, герцогстві Краківському та Буковині, посилюючись на обставини часу, цісар наголосив і у своєму розпорядженні від 18 травня 1854 р. За цим розпорядженням усі війська,

включаючи кавалерію та військово обладнання, повинні були транспортуватися на північній схід монархії залізницями. Особливе навантаження припало на Північну залізницю. У кінцевому підсумку на східний кордон, у Галичину і в Буковину, були стягнуті дві армії, кожна складалася з трьох армійських і одного артилерійського корпусів, що розташувалися табором під Краковом, Перемишлем і Заліщиками.

У 1854 р. центральна Дирекція залізничного будівництва вирішила ще раз вивчити питання фінансування будівництва. У результаті лінія Жешув–Ярослав–Перемишль виходила на 3 млн гульденів дешевше за лінію Жешув–Дубіцко–Перемишль, оскільки остання вимагала значної кількості тунелів, віадуків, мостів тощо, та й експлуатаційні витрати на ній передбачалися вищі.

Виходячи з цього, 4 травня 1855 р. міністр торгівлі Г. Тоггенбург повторно звернувся до Австрійського генерального штабу із цими аргументами. Відповідь штабу від 30 травня була категорично негативною із заувагою, що військові зі своїм проектом вже ознайомили цісаря. У відстоюванні своєї позиції військові виходили з таких міркувань: "У такому важливому,



Колія в Галичину: В очікуванні війни

навіть вирішальному прикордонному краї, як Галичина, передусім повинні братися до уваги військові потреби..." А тому, з точки зору військових, зокрема барона Гесса, залізниця має проходити Галичиною виключно вздовж укріплених пунктів Перемишль і Заліщики, за можливості далі від кордону, прикритого з лівого флангу річками Вісла, Сян та Дністер. Щоб відповідати цим вимогам, залізнична траса повинна була вестися від Дембці до Жешува, звідти – на південний схід із переходом через річку Сян вище Дубіцко і вздовж правого берега Дністра – до Заліщиків. У цьому випадку вона, за задумом військових, була б найпрямішою залізницею, що перетинала б Галичину і з часом з'єднала б цей край із Угорщиною. Єдині технічні труднощі на ній постали б на ділянці між Жешувом і місцем переправи через Сян, зате близькість до копалень кам'яного вугілля і забезпеченість добротною матеріалом із часом мали б компенсувати витрати.

Оскільки за цим проектом Львів опинявся поза межами залізниці, то військові пропонували прокласти залізницю до Львова однією з двох ліній: або від Перемишля через Городок, або від Стрия вздовж Стрийського тракту. Останній варіант виглядав більш бажаним, бо був коротшим і у випадку спорудження залізниці Стрий–Мунчак (Мукачєво)–Дебрецен прямою лінією сполучав центр Галичини з центром Угорщини. Що ж стосувалося шляху Жешув–Ярослав–Львів, запропонованого міністром торгівлі, то військові висували два, на їхню думку, принципові контраргументи: по-перше, у цьому випадку залізниця проходитиме дуже близько до державного кордону, й у випадку війни будь-яка диверсійна група зможе пошкодити полотно залізниці, а по-друге, напрямком на Львів залишить поза увагою Перемишль і Заліщики. Саме цього військові не бажали і

нарікали, що подібне вже було в Богемії, де укріплення в Терезісштадті опинилися поза зоною залізниці. Пригадали й боротьбу навколо вибору траси в Західній Галичині, яку військові цивільним програли. Образом була ще свіжа, і військове відомство не випустило нагоди підкреслити, що їх у цьому питанні не послухалися і замість того, щоб вести спочатку залізницю від Освенціма правим берегом Вісли до Підгурце, повели колію на лівий берег до Тшебіні. Через те ще раз наголосували, нагадували, навіть застерігали: у випадку оборонної війни в Галичині річка Вісла, Сян і Дністер є природними оборонними лініями. Таким чином залізниця, що розташовується за ними, мають надійне прикриття. Усі ж залізничні, які сягатимуть таких комерційних пунктів, як Броди, Тернопіль, як і взагалі всі залізничні, розташовані за цими річками, під час оборонної війни або залишаться на поталу ворогові, або будуть зруйновані. Цивільний проект може привести до того, що в критичний момент війни втрата частини краю потягне за собою втрату залізниці в цілому. Тому військові наполегливо відстоювали саме свій проект і сподівалися на підтримку цісаря.

Про те, наскільки в той час залізниця мала стратегічне значення, яскраво свідчать цифри. Для прикладу наведемо об'єми перевезень, які були здійснені восени 1850 р. У 1849-1850 рр. під командуванням фельдцугмайстра Гесса відбулася мобілізація австрійських військ проти Пруссії. Пізньої осені 1850 р. здійснювалося їх передислокація з Відня та Угорщини до кордонів із Пруссією, через Брюни (Брно) та Оломоуц. Упродовж 26 днів було перевезено 75 тис. осіб, 8 тис. коней та 1,8 тис. возів із гарматами. За день залізниця перевозила в середньому 3 тис. осіб, 300 коней, 70 возів і близько 3 тис. центнерів військової амуніції, для чого з Відня відходила щоденно 6-7 окремих поїздів. Найбільше навантаження випало на 29 листопада, коли на 8 сепаратних (окремих) поїздах було перевезено 8 тис. осіб, 550 коней і 180 возів.

Протистояння між військовими та цивільними було тривалим і впертим. Щоб дійти спільної думки, утворили комісію з представників військового і цивільного відомств, яка шляхом переговорів вирішувала питання спірного напрямку, а також облаштування станції та залізничного двірця в Перемишлі (останнє теж було важливим для військових, оскільки Перемишль визначався оборонним форпостом Галичини).

Цим питанням цікавився й цісар. Під час поїздки в Галичину на початку літа 1855 р. він мав розмову з Геогом, який роз'яснював усі "за" і "проти" обох варіантів. Після спілкування з Францом Йосифом у Геги з'явилася надія на позитивне вирішення питання напрямку, запропонованого Міністерством торгівлі. Зі свого боку і торгово-промислова палата Львова разом із міським представництвом використала поїздку цісаря для подачі йому прохання, щоб при виборі напрямку Галицької залізниці враховували інтереси "руху і благополуччя столиці

краю", тобто висловилися за проект, запропонований Міністерством торгівлі, – писала газета "Austria" у номері від 21 липня 1855 р.

Будівельні роботи на дільниці Краків–Boхня, як, до речі, і на відрізу Освенцім–Тшебіня (саме цей пункт у кінцевому підсумку було визнано найбільш придатним для з'єднання), велися надзвичайно інтенсивно. "Незважаючи на погоду і пору року, працювали навіть уночі при світлі смолоскипіт", – писала газета "Austria" у числі від 17 жовтня 1855 р. А краківський часопис "Czas" повідомляв 23 січня 1855 р.: "Будівельні роботи поблизу Тарнува на будівництві залізниці при суворому холоді та снігопаді тривали безперервно. Щоденно 300-500 робітників із возами працювали над насипанням і вирівнюванням площі розміром у 20 тис. кв. кляктерів" (віденський погонний кляктер = 1,896484 м), відведеної під залізничну станцію та двірць.

15 жовтня 1855 р. з Кракова на Дембіцу о 6:30 ранку вирушив перший пробний поїзд. Після майже двогодинного перебування в Дембці о 3:45 по обіді він повернувся до Кракова. Власне подорож приблизно 15-мильною залізницею зайняла сім із половиною годин.

Через два тижні, 30 жовтня 1855 р., центральна дирекція залізничного будівництва повідомляла в Міністерство торгівлі: будівництво дільниці Краків–Дембіца просунулося вперед настільки, що на ньому можна вже використовувати окремі пробні поїзди для доставки будівельних матеріалів. За сприятливої погоди сподівалися на завершення робіт упродовж кількох тижнів. Сподівання, однак, не виправдалися, оскільки дуже рано настала сувора і холодна зима, що на тривалий час припинила роботи. За цих обставин 21 листопада 1855 р. міністр торгівлі Тоггенбург розпорядився переправляти частково збудовану залізницею військової і державної вантажі пробними поїздами і тільки в денну пору доби. Кошти для цих перевезень бралися з капіталу, виділеного на будівництво.

Розуміючи, що це питання не вирішиться швидко, і з уваги на те, що проти спорудження дільниці Дембіца–Жешув ніхто не заперечував, міністр торгівлі розпорядився розпочати там земляні роботи із залученням військової робочої сили. Водночас Тоггенбург просив, щоб цісар нарешті прийняв рішення, у якому ж напрямку будувати далі.

Не очікуючи відповіді на перше письмове звернення, Тоггенбург написав 12 січня 1856 р. повторне подання, де знову виклав фінансово-економічні, технічні та комерційні аргументи на користь Ярославського напрямку, нагадавши цісарю, що земляне полотно між Дембіцею і Жешувом будують тільки там, де буде залізнична станція в Жешуві. А за межами станції роботи стоять, бо напрямком подальшого будівництва невідомий (і це при тому, що проект цієї дільниці вже готовий). 20 січня Франц Йосиф наклав резолюцію: "Траса залізниці від Жешува на Перемишль повинна йти через Ярослав". Між товариством Північної залізниці і Східно-Галицьким консорціумом зав'язалися стосунки щодо полюбовного залагодження справи. У травні 1856 р. галичани фактично востаннє спробували привласнити всю сітку галицьких залізниць. При цьому вони знову пішли звичним шляхом, тобто безпосередньо звернулися до цісаря. 29 червня 1857 р. цісар ухвалив рішення, за яким відбувся новий поділ залізниць між Північною залізницею і галицькими прохачами у запропонованому міністром торгівлі варіанті: залізниці до Кракова повинні були стати власністю ротшильдівського товариства, а галичаним відходили залізничні лінії на схід від цього міста. Отже, можна вважати, що "територіальні" прагнення галичан задовольнялися майже на 90 відсотків. 15 липня 1857 р. вони skierували письмову подяку цісарю, висловлюючи також подяку міністрові торгівлі Тоггенбургу.

Роман ЗАГОРОДНИЙ, історик м. Тернопіль

Продовження – у наступних номерах "Львівського залізничника"

ЗАСНОВНИКИ:

управління Львівської залізниці та дорпрофсюз

Ресурсна частина свідочтво

КВ № 1252.

Редактор

Ігор ПАРАШАК

тел. 226-32-97

факс. 226-41-83

Заступник редактора

Андрій ВЕЗДЕНКО.....226-26-10

Відповідальний секретар

Галина КВАС.....226-25-67

Коректор

Андрій КОСЮРА.....226-32-03

Кореспонденти:

Ольга ПАДКОВСЬКА.....226-01-65

Олександр ГЕРШУНЕНКО.....226-37-83

Оксана ПОДОЛЬСЬКА.....226-39-34

Тетяна БАЛЛА.....226-59-27

Оксана ЛОІК.....226-36-23

Лілія ХОМИШИНЕЦЬ.....226-37-80

Бухгалтер Тетяна АНДРУШКО.....226-46-80

ЛЬВІВСЬКИЙ ЗАЛІЗНИЧНИК

Адреса редакції: 79000

м. Львів, вул. Гоголя, 1.

Е-mail: lz@railway.lviv.ua

ГС ДТГО "Львівська залізниця"

Р/р 260000092670

Код ЄДРПОУ 20851444 МФО 325956

ЛФ АБ "Експрес-Банк"

Індекс газети 30223.

Виходить щоп'ятниці.

Тираж 36 968.

Замовлення 1480.

Зверстано у комп'ютерному центрі

редакції газети "Львівський залізничник".

Комп'ютерна верстка

Антоня БЕГЛЯРОВА 226-38-15.

Склад редакційної колегії:

Ігор Парашак, Андрій Везденко,

Галина Квас, Олександр Гершуненко, Андрій Косюра.

Точка зору авторів може не збігатися з позицією редакції.

Передрук текстових чи візуальних матеріалів газети можливий лише з письмового дозволу редакції. Редакція залишає за собою право скорочувати і редукувати надіслані матеріали. Рукописи та листи авторам не повертаються.

Листування із читачами ведеться лише на сторінках газети. При цитуванні посилання на газету "Львівський залізничник" обов'язково.

Газету віддруковано у "Видавничому Домі "Високий Замок".