

Колія в Галичину: на горизонті – Перемишль

(Продовження. Поч. у №№ 2, 4, 6, 8, 40 “Львівського залізничника”)

Першого серпня 1857 р. цар затвердив статут товариства, яке отримало офіційну назву “Царсько-королівська привілейована Галицька залізниця Карла Людвіга”. Згадане товариство розташовувалося у Відні, а його статутний фонд становив 54 млн гульденів і складався з 270 тис. акцій по 200 флорентів кожна. В обіг спочатку випустили тільки 200 тис. акцій. Засновниками товариства Карла Людвіга виступали група галицьких землевласників та торговців на чолі з Леоном Сапегою, Кредитний банк, Північна залізниця царя Фердинанда, Соломон фон Ротшильд, Леопольд фон Лемель і Едуард Тодоско. Рада правління визначалася у кількості 18 осіб, із яких щонайменше 15 мали бути австрійськими громадянами, а 12 – постійно проживати у Відні.

Міністр торгівлі був стурбований негативними політично-адміністративними наслідками затягування справи із будівництвом галицьких залізниць. Населення Галичини, за словами міністра, уже давно з нетерпінням очікувало на залізницю, а в розпорядженні держави не було жодних коштів для її будівництва в цьому краї. У державній скарбниці бракувало коштів і для прискорення будівництва, що призводило до подорожчання будівельних робіт і викликало невдоволення галичан. Непевність у цій справі була причиною падіння дисципліни серед державних чиновників та службовців галицьких залізниць. Через це міністр наполягав на швидкому і чіткому вирішенні долі майбутніх галицьких залізниць.

З іншого боку становище підприємства залізниці Карла Людвіга теж не було надійним. На початку 1858 р. галичани ще не спромоглися зібрати необхідні для заснування акціонерного товариства тридцять відсотків від 40 млн. Тож існувала реальна загроза, що справа “прогорить”, якщо не буде вчасно надана допомога. А можливий провал цього підприємства міністр торгівлі та міністр фінансів розцінювали як надзвичайну подію, що вкрай негативно позначиться на грошовому ринку та на курсах акцій інших австрійських залізниць. З точки зору засновників підприємства Карла Людвіга, ця допомога могла полягати лише в якнайшвидшому наданні їм дільниці Краків–Перемишль. Для цього практично все було готове – проект додаткової концесії був поданий на розгляд та затвердження царю.

21 березня 1858 р. цар прийняв принципове рішення про умови, на яких засновники акціонерного товариства Карла Людвіга отримували у своє підпорядкування залізничні відрізки між Краковом і Перемишлем. До проекту поданої на затвердження додаткової концесії цар усе ж вніс деякі незначні корективи. У Міністерстві торгівлі блискавично допрацювали проект згідно з вказівками і вже 23 березня подали на затвердження Францу Йосифу готовий варіант. Цар затвердив 7 квітня 1858 року додаткову концесію про галицькі залізницю на схід від Кракова без жодних змін чи доповнень.

Отже, на основі рішення від 21 березня та додаткової концесії від 7 квітня 1858 р. визначалося, що товариство Карла Людвіга отримує у своє підпорядкування колишню державну залізницю, побудовану від Кракова до Дембіці з бічними відгалуженнями на Велічку та Неполоміце, а також недобудовану дільницю від Дембіці

до Жешува з продовженням цієї залізниці до Перемишля, яке мало бути завершено до кінця грудня 1860 р.

Цісарські рішення від 21 березня та 7 квітня 1858 р. були радо сприйняті діловими колами та громадськістю Австрійської монархії. Товариство розцінювало підписані документи, зокрема про умови оплати викупу державних залізниць, як дуже добрий результат. У Галичині додаткова концесія розцінювалася як дуже сприятлива, яку можна було порівняти з подарунком. Особливо дякувала цісареві краківська делегація, а він зичив гарного розвитку Галицьким залізницям і Кракову. Цісар висловив також сподівання, що нове залізничне підприємство, яке отримало назву “Товариство імені Карла Людвіга”, не стане ще одним приводом для спекуляції, а послужить краю в його економічному та культурному розвитку. Останні слова царя перекликаються з тим, що йому ще навесні 1856 р. писав міністр торгівлі Тоггенбург, який саме так розцінював галицький консорціум. Цим нагадуванням цісар ніби говорив галичанам, що віднині справа – за ними: вони повинні на ділі довести свою здатність до організації та створення серйозних підприємств і при цьому піклуватися насамперед про інтереси краю, а не лише про власні.

Виходячи з даних цісарських рішень, урядові органи і концесіонери та засновники товариства розпочали виконання організаційних заходів. Уряд повинен був призначити від себе двох членів ради правління, а це виявилось вкрай проблематичним. Тільки в середині липня 1858 р. дирекція Північної залізниці та Рада правління залізниці Карла Людвіга подали спільну заяву до Міністерства торгівлі, за якою вони узгодили між собою всі питання, і вже не існувало жодних перешкод для того, щоби з 1 серпня розпочати експлуатацію залізничного транспорту на переданих в їхнє розпорядження західногалицьких залізницях. За досягнутими угодами, Північна залізниця повністю відмовлялася від рухомого складу колишньої Східної державної залізниці і потрібних для його ремонту майстерень на краківській станції на користь залізниці Карла Людвіга. Краківський залізничний двірець переходив у власність товариства Північної залізниці, хоча його частина надавалася для користування залізниці Карла Людвіга. Усі прибутки, отримані на Східній державній залізниці з 1 січня до 1 серпня 1858 р., як і витрати, що їх зазнало державне управління під час її експлуатації, ділилися навпіл між обома приватними товариства-

ми. Для чиновників та службовців колишньої Східної державної залізниці встановлювався перехідний період, під час якого вони мали визначитися: чи залишаються на державній службі з відповідним переходом на інше місце роботи, або ж відмовляються від неї і працевлаштовуються у приватних товариствах.

Про наступні події на цьому будівництві писала газета “Austria” 21 травня 1859 року: “За цей час ситуація змінилася, а з нею і плани щодо початку будівництва – замість Перемишля воно повинно було розпочинатися з-під Кракова (а точніше – від Дембіці). Від державного управління товариству дісталися у спадок збудована дільниця Краків–Дембіца та відрізок Дембіца–Жешув, на якому будівництво було розпочато. У терміновому порядку необхідно було завершити трасувальні та проєктувальні роботи на дільниці Жешув–Перемишль. На допомогу прийшла Північна залізниця, яка всього за 20 тис. 106 флорентів продала підготовлені їй інженерами необхідні проєктувальні документи. Ціна була настільки поміркованою, що завдяки цьому вдалося значно зменшити початкову суму, виділену на будівництво цієї дільниці”.

Якуже зазначалося раніше, поряд із готовою дільницею Краків–Дембіца товариство отримало також недобудовану лінію Дембіца–Жешув. Про справи на будівництві знову інформувала газета “Austria” від 30 жовтня 1858 р.: “Від державного будівництва на зазначеній дільниці залишалось не так уже й багато – залишок від земляних робіт довжиною близько 44 км, які виконували військові, та незначна частина об'єктів нижньої будови, споруджених будівельним підприємцем Й. Бароггі. Рада правління поновила договори з даним підприємством, а вже 15 листопада 1858 р. майже 47-кілометрова дільниця була відкрита для руху”. Упродовж року роботи з реконструкції тривали й на готовій дільниці Краків–Дембіца, насамперед на території краківської залізничної станції. Там прокладалися додаткові колії, перебудовувалися ремонтні майстерні, система водопостачання депо тощо.

Комісійні огляди дільниці Жешув–Перемишль, спроектованої інженерами Північної залізниці, розпочалися ще влітку 1858 р. Однак проєкт Міністерство торгівлі та Австрійський генеральний штаб затвердили лише наприкінці червня 1859-го. При цьому на 1859 р. для будівництва було визначено дільницю Жешув–Ярослав. Товариство відразу приступило до будівництва, але найбільш сприятливий час для цього (а для Галичини це традиційно друга половина травня та червень) був втрачений. Посеред літа важко було шукати робітників для залізничного будівництва, бо місцеві жителі були зайняті на жнивях та інших землеробських роботах. Для найму робітників із віддалених місцевостей теж не було можливості, оскільки вони також уже були зайняті на все літо. Ситуація ускладнювалася також і австрійсько-італійською війною, яка призвела до зменшення чоловічої робочої сили та тяглової худоби. Із тих причин, що підприємці не змо-



ли набрати робітників, вони змушені були взяти 6 тисяч осіб із військового резерву. Рада правління залізниці Карла Людвіга вже 2 липня 1859 р. звернулася до Міністерства торгівлі з проханням визначити тимчасовою кінцевою станцією Пшеворськ, а не Ярослав. 15 листопада 1859 р., рівно через рік після завершення будівництва дільниці Дембіца–Жешув, для руху було передано наступну – 36,7-кілометрову дільницю Жешув–Пшеворськ, а 4 листопада 1860 р. – її 50-кілометрове продовження до Перемишля. Із Кракова до Перемишля були побудовані мости

на ріках Вісла, Ряба, Дунаєць, Ужвіка та Сян. На всій лінії від Кракова до Перемишля однією з найскладніших інженерних споруд був міст довжиною 186 метрів, зведений через ріку Сян. Мости споруджувалися із заліза та дерева, дерев'яними були і опори, і ферми. Та у 1870 році дерев'яні мости перебудували: опори побудували з твердої породи каміння, а ферми виготовили з металу.

Роман ЗАГОРОДНИЙ,
історик, м. Тернопіль

*Продовження –
у наступних номерах газети*

▼ ПРИВІТАННЯ

Об'єднана Рада ветеранів війни та праці Тернопільської дирекції залізничних перевезень вітає із ювілеєм ветеранів підприємств

із 90-річчям!

Захарія Гнатовича САПІЖУКА
Зою Володимирівну ЛАПЕНКОВУ

із 80-річчям!

Йосипа Михайловича КАСПРУКА
Йосипа Івановича ЯРМОВСЬКОГО
Григорія Миколайовича АНДРІЙЧУКА
Петра Тимофійовича БАРИСЬКОГО
Ярослава Ігнатовича БЕЗКОСТОГО

із 70-річчям!

Юлію Михайлівну РАСУЛОВУ
Нестора Степановича КУРЦЕБУ
Софію Зеновіївну ХОМИШИН
Тамару Романівну СМАГЛІЙ
Дмитра Павловича БАСИКА
Ганну Миколаївну МАСЛЮК

Степана Дмитровича МАХОМЕТА
Ольгу Петрівну НІКОЛИШИН
Марію Петрівну КУПРИК-БОЧКОВСЬКУ
Олену Михайлівну ГРИБ
Богдана Никоновича ГЕТМАНА

із 60-річчям!

Леоніда Кириловича МИЩИШИНА
Неонілу Петрівну КОВАЛИК
Марію Михайлівну МАРИНЮК
Марію Ярославівну СКІБНЬОВСЬКУ
Євгена Володимировича ЛОСИКА
Любов Олексіївну ПАНАС

*Нехай волошками цвітуть літа прекрасні,
Нехай здійсняться тисячі бажань,
Щоб доля дарувала тільки щастя,
Ні грама бід, ні крапельки страждань!*



ЗАСНОВНИКИ:
управління Львівської залізниці та дорпрофсож
Ресурснаційне свідощтво
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 КОСІОРА.....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.
E-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 1503.
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 редагувати надіслані матеріали. Рукописи та листи авторам не повертаються. Листування із читачами ведеться лише на сторінках газети При цитуванні посилання на газету “Львівський залізничник” обов'язкове.
Газету віддруковано у “Видавничому Домі “Високий Замок”.