



(Продовження. Поч. у №№ 2, 4, 6, 8, 40, 41 "Львівського залізничника")

Вивчивши географічні можливості прокладання залізниць та врахувавши економічні розрахунки при спорудженні найбільш доцільних напрямків у Східній Галичині, а також стратегічні потреби Австрійської монархії в розвитку залізничної комунікації, на початку листопада 1860 року "Товариство Галицької залізниці ім. Карла Людвіга" розпочало будівництво залізниці з Перемишля до Львова. Спорудження залізниці потребувало великої кількості робочої сили. Після скасування панщини в Австрійській монархії у 1848 році у Східній Галичині під впливом розвитку нових капіталістичних відносин частина селянських господарств розорилася. Тому багато селян змушені були шукати заробітку. У пригоді стало будівництво залізниці. Іноді чисельність працюючих сягала тут кількох десятків тисяч осіб.

Умови праці на будівництві залізниці були виснажливими, особливо для селян, які, не маючи кваліфікації, наймалися чорноробами. Найважчими були земляні роботи на спорудженні насипу і на будівництві мостів, бо всі роботи виконувалися вручну. Єдиними знаряддями праці були лопата і тачка. Вага тачки з ґрунтом сягала приблизно 100 кг, а за день робітник повинен був перевезти 5-6 кубометрів ґрунту. Розкопувачі пагорби з твердих кам'яних порід, застосовували тимчасові вузькоколійки, якими робітники котили візки, наповнені землею чи камінням. Цю важку працю яскраво ілюструє картина, на якій зображено фрагмент будівництва залізниці і робітника, що помирає біля тачки, а над ним схилився його син. Тривалість робочого дня влітку становила 12,5 години, а середньогодинна оплата за важку працю була лише 1,1 крейцара. Різні підприємці по-різному платили. За інформацією, яка з різних джерел дійшла до наших днів, дізнаємося, що у деяких підприємців добре платили, тому навіть безземельні робітники

Поїзд, що змінив життя Галичини

заробили чималі гроші на будівництві залізниці і спроможні були на зароблене придбати стільки землі, що ставали заможними селянами. Але були випадки, коли робітників обраховували і не виплачували всієї суми. Тому робітники зверталися до суду аж до Відня. І, вигравши справу, отримували весь заробіток.

Природний галицький ландшафт складний, особливо в районах Розточчя та Галицького Поділля, де чергуються глибокі яри з високими пагорбами та болотистою місцевістю, а ріки здебільшого мають круті й високі береги. Усе це дуже ускладнювало прокладання будь-яких шляхів, тим більше залізничних. Особливо великі труднощі спіткали будівельників у багистій місцевості біля Судової Вишні, Городка та Львова. Під Городком через заболочену територію та пагорби колія робить складний поворот у формі двох велетенських серпантинних півкіл, ніби відшукуючи надійну стежку серед болота. Як наслідок, залізничний шлях став довшим приблизно на 15 кілометрів.

На великій частині цієї складної ділянки будівельники працювали по коліна у воді, їм дуже дошкуляли комахи, а ще тоді не припинялися рясні дощі. Ніхто не хотів миритися з такими нелюдськими умовами праці, тому будівельники почали протестувати, і підприємці змушені були піти їм на поступки, щоб своєчасно завершити роботи на цій ділянці. Щодня сталеві рейки лягали на дерев'яні шпали і невпинно наближалися до стародавнього Львова.

Залізниця Перемишль-Львів має довжину 13 австрійських, або 67 англійських, миль (97,6 кілометра). Під час прокладання колії були споруджені мости на ріках В'яра, Вишня, Верещиця; відкрилися станції у Медиці, Мостиськах, Судовій Вишні та Мшані. Будівництво ділянки від Перемишля до Мшани виконувалося за проектом, складеним ще в 1840-х роках інженером Бретшнайдером. За цим проек-

том, колія від Мшани до Львова повинна була пролягти через передмістя, яке тоді у Львові мало назву Байки (нині вулиця Київська), де спочатку планували будівництво першого залізничного двірця. Але міська влада не дала згоди на прокладання залізниці так близько до центру, хоча досвід європейських міст не суперечив задуму інженера.

У 1860 р. магістрат почав вивчати альтернативні проекти, їх було багато, однак серед найбільш реальних – чотири. Усі ці обговорення та суперечки точилися у 1860 році, коли залізничний двірць уже будували. Тож альтернативні проекти висунули запізно, що не сприяло швидкій побудові двірця. Окрім того, вони не були кращими від того проекту, за яким уже будували вокзал. У трикутнику, утвореному двома залізничними лініями Мшана-Львів і Львів-Клепарів, споруджувався залізничний двірць, ближче до Мшани тривало будівництво товарної станції, а поблизу – паровозоремонтні майстерні та поштове відділення. Головний залізничний двірць був якраз між ними. Територія, на якій велось це будівництво, була досить багистою. І для того, щоб вона стала придатною для робіт, необхідно було її осушити – відвести води до Полтви, що на той час текла вулицею Городоцькою. Саме це й налякало магістрат, оскільки така велика кількість води могла загрожувати Львову повинню навесні. Зрештою воду відвели в напрямку села Білогорща, до ставків, на що витратили додаткові кошти. Тоді й пішов у хід аргумент, що залізничний двірць будується далеко від центру (2,5 км), як і бажав магістрат.

У жовтні 1861 р. завершилося будівництво залізничного двірця, яке тривало цілий рік. Споруда вдалася на славу, недарма будівельники докладали таких зусиль, адже Львів вважався одним із кращих міст Австрії, посідав четверте місце після Відня, Праги і Трієста. Преса на хвилі загаль-

ного оптимізму висловлювала захоплення двірцем: "... що стосується головного будинку, то це – одна з кращих залізничних споруд у Європі. У майбутньому вона служитиме відправним пунктом для чотирьох залізниць: зі Львова до Кракова, Чернівців, Бродів та Томашова..."

На початку листопада важка й виснажлива праця увінчалася успіхом. Нарешті перша залізниця в Східній Галичині була побудована. Це сталося через 30 років із часу розробки першого проекту.

Третього листопада 1861 року, за день до іменин архикнязя Карла Людвіга, Віденський залізничний двірць готувався до важливої події – відкриття залізничного сполучення зі столицею Галичини. Вранці 4 листопада святковий поїзд прибув до Перемишля, де замінили локомотив. О 10-й годині за місцевим часом він вирушив до Львова.

Про прибуття першого поїзда до Львова "Gazeta Lwowska" повідомляла: "Нарешті настав той довгожданий день, в якому ми мали можливість за допомогою залізниці з'єднатися зі всією монархією, а також із Західною Європою..."

Поїзд, що прибув із Відня, вели генеральний інспектор Кеб і підприємець Кляйн. Вагони були заповнені гостями з Відня, Кракова, Брно та інших залізничних станцій Західної Галичини. У Перемишлі до пасажирів потяга приєдналася урядова комісія.

Дуже гарно був прибраний локомотив. Він зупинився спочатку в Медиці, де на чолі громади зібралися сільські музики. У перерві між захопленнями вигуками і вітаннями музики грали народний гімн і марш Радецького – видатного австрійського полководця. Усе це повторилося в Судовій Вишні, чисельна публіка зібралася і в Городку. На всьому шляху до колії сходилося багато сільського люду. З усіх сторін до залізниці прямували старі й малі, молодь, чоловіки і жінки. Усі вони по-різному сприймали цю подію. Одні стояли в німому здивуванні, інші

скидали капелюхи і вітали потяг гучними вигуками, підносячи руки догори.

Перед Львовом спереду на локомотив прикріпили два прапори: державний і крайовий. Наближаючись до залізничної станції Львів, поїзд рухався дуже повільно, адже вздовж колії з обох боків зібралося багато людей, які хотіли побачити перший у цій місцевості потяг.

Надзвичайно урочистого святкування у Львові не відбулося, бо призначені на це кошти Дирекція залізниці пожертвувала убогим країнам. Та подивитися на цю історичну подію прибули пан-намісник, кілька генералів, урядники місцевої влади – бургомістр та представники Львова, а також ксьондз Вишневецький – парох місцевої парафії. Він освятив ново-збудований залізничний двірць та локомотив на довготривалу і щасливу роботу.

Після того в редуковій залі залізничного двірця зібралися всі, хто будував залізницю і допомагав у цьому. Запросили також військових та представників міста. Під час виконання народного гімну було виголошено тости на честь найяснішого Франца Йосифа – високого протектора залізниці, генерального інспектора Кеба, підприємця Кляйна за швидку і якісну побудову. Пожвавлені зібрання глядачів тривали до пізньої години. Цей історичний день, незважаючи на велику кількість людей і рух поїзда, закінчився без жодного прикрого випадку (до речі, при відкритті перших залізниць в Англії та Чехії не обійшлося без аварій).

В одній зі святкових промов прозвучала надія на те, що ця залізниця найближчим часом буде прокладена до Бродів та Чернівців, а після того – до Росії, румунського Галацу і аж до Чорного моря: "Залізницею Східна Галичина з'єдналася з цивілізованою Європою... і утворить шлях, який проляже від східних кордонів Австрії та добереться аж до узбережжя Адріатичного моря. Столиця краю Львів, як і взагалі Галичина, відтепер матимуть допуск до збільшення активності промислу і полегшення торгівлі".

Роман ЗАГОРОДНИЙ, історик, м. Тернопіль

Продовження – у наступних номерах газети

ЗАСНОВНИКИ:
управління Львівської залізниці та дорпрофсож
Ресурсційне свідоцтво
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 ЛОЖК.....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 36 966.
Замовлення 1532.
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".