

Львів–Чернівці: хроніка залізничної доби

Минулого року "Львівський залізничник" публікував науково-популярне дослідження історика-краєзнавця Романа Загородного з Тернополя про народження ідеї та побудову залізниці в Галичині. Пропонуємо читачам продовження історії розвитку залізничного сполучення з Галичини на схід, до Чернівців.

На початку 60-х років XIX ст. із завершенням будівництва останньої вітки залізниці зі Західної Європи в Галичину Перемишль–Львів перед товариством Карла Людвіка постало питання продовження залізниці від Львова на схід. Традиційно потенційними кінцевими пунктами цього продовження розглядали Броди та Чернівці. Східний напрям був основний у планах концесіонерів товариства. Із цього приводу "Gazeta Lwowska" від 18 листопада 1861 року писала: "Залізниця до Львова ще не закінчена, оскільки вона не має свого продовження на схід. Галицька залізниця тільки тоді буде приносити велику користь краю, як і взагалі Австрійській монархії, коли з одного боку вона досягне Бродів, а з другого напрямку – Чернівців або молдавського кордону." Підприємці товариства Карла Людвіка розраховували на солідні прибутки після того, як з'єднаються залізниці двох імперій – Австрійської та Російської.

Завдяки вигідному розташуванню на шляху Львів–Сучава і недалеко від кордону місто Чернівці вже у XV–XVI століттях стало важливим торговельним центром. Чернівецький ярмарок збирав велику кількість купців із різних країн, що купували тут худобу і продукти тваринництва. У 1587 році в Чернівцях було продано 30 тисяч голів великої рогатої худоби. Ярмаркове кільце міста за традицією розташовувалося на лівому березі Прута. Чернівці довго залишалися великим митним пунктом. Купці та бояри купували дозвіл на вивезення і ввезення різноманітної продукції, отримуючи від цього чималі прибутки.

Упродовж XV–XVII ст. місто неодноразово грабували польські, турецькі і татарські заїди. Тому закономерно, що у XVII – першій половині XVIII ст. Чернівці були невеликим населеним пунктом, який мало чим відрізнявся від звичайного села. У 1762 році єзуїт Йосиф Баскович, відвідавши майбутню столицю Буковини, писав, що в Чернівцях нараховувалося менше 200 дерев'яних будинків, вкритих соломною та очеретом. Із цього можна зробити висновок, що на той час у Чернівцях проживало не більше тисячі осіб. Згадані будівлі розташовувалися навколо природного джерела, відомого під назвою Турецька криниця, уздовж берега невеликої річки.

У другій половині XVIII століття інтенсивніше зростає промисловість. На Пруті будуються водяні млини, виникають цегельні заводи. Пожваплюється й торгівля – починаючи з 1786 року, у Чернівцях щороку влаштовували Петрівський ярмарок, який тривав два тижні. На ньому продавали овець, коней, велику рогату худобу, різноманітні коштовні речі. Сюди приїжджали купці з різних країн Європи.

Економічному зростанню Чернівців сприяло перетворення їх на адміністративний центр краю. У 1786–1849 роках місто було центром Чернівецької округи, що входила до складу провінції Галичини. Коли у 1849 році Буковину виділили в окрему провінцію, то Чернівці згодом стали красивим європейським містом.

Упродовж першої половини XIX ст. Галичина, а в її складі і Буковина, підтримувала жваві зв'язки з етнічною Австрією та її



провінціями – Чехією, Моравією, Угорщиною. Торгівля була суворо регламентована угорськими указами і циркулярами, згідно з якими зі згаданих провінцій Австрійської монархії товари вільно, без мита переміщувалися до віддалених окраїн, а в зворотному напрямку це не відбувалося через високі митні бар'єри. Унаслідок цього, а також промислової відсталості Галичини і Буковини відкривалися широкі можливості для ввозу фабричних виробів із більш розвинутих у промисловому відношенні західних провінцій і корінних австрійських земель. Якщо у 1844 році імпорт у грошовому еквіваленті становив 221,5 тис. золотих ринських, то у 1849 році – майже 356,8 тис. До Галичини і Буковини постійно надходили знаряддя землеробства, метал і металеві вироби, текстильні та га-



лантерейні товари, аптечні матеріали тощо. Потік австрійських товарів негативно впливав на розвиток місцевої фабричної промисловості і ремісничих промислів, закріплював за Галичиною і Буковиною статус сировинного придатка метрополії.

Упродовж першої половини XIX ст. до австрійських провінцій та чеських земель систематично ввозили галицьку і буковинську худобу. Торговці закуповували її для літнього випасу в Молдавії, Бессарабії, на Поділлі та карпатських полонинах або для зимової відгодівлі при гуральнях, броварнях та цукроварнях. Пізніше худобу приганяли на великі ярмарки і торги до Відня, Праги, Оломувця, Моравської Острави, Брно та інших міст, передусім чеських. Якщо на початку XIX століття на ярмарках в Оломувці і Відні було продано 5 тис. голів худоби, то, за даними економіста В. Калінки, упродовж першої половини XIX ст. лише з Буковини в Оломувець щорічно відправляли 15 тис. голів худоби.

Із розвитком промислових міст Австрії та Чехії зростав попит на продовольчі товари, зокрема м'ясопродукти. У 30–40-х роках XIX ст. відкривалися великі оптові ярмарки у Силезії, Моравській Оставі, Оломувці та Празі. Туди приганяли худобу з Галичини.

Про проектування залізниці зі Львова до Чернівців розповідає нам уже раніше згаданий "Проект Галицьких залізниць", вида-

ний ще 1842 року. Як відомо, розробляли цей проект професор Томашек і старший інженер фон Бретшнайдер. Ці автори запропонували проект продовження залізниці зі Львова на Снятин двома лініями. Одна з них ішла зі Львова через Щирець, Жидачів, Журавно, вздовж Дністра – на Галич, через Єзупіль і Станіславів – на Тисменицю. Друга – зі Львова через Глиняни, Бережани, Золотою Липою – до Дністра.

Проект будівництва залізничного шляху від Щирця до Снятина, а звідти – до молдавського кордону мав один вагомий недолік – залізниця аж у трьох місцях повинна була перетинати найбільшу ріку Східної Галичини Дністер та шість разів – його притоки. А це вимагало чималих коштів на спорудження мостів. До серйозних недоліків належав і

той, що проектувана залізниця зі Щирця на Снятин обминала Коломию – один із центрів промислу й торгівлі на Підкарпатті.

Коломия – головне місто Покуття, розмежоване річкою Прутом на дві частини. На південь починається чудовий підгірський краєвид: блакитна стрічка Прута, зелені горби за ним, а ген-ген на обрії три ланцюги гір. Уздовж Прута тягнуться зелені килими луґів, порізані крутими потічками.

Коломия розташована в підніжжі Карпат, наче в затишку, вона залишалася поза великими шляхами історичних подій нашої батьківщини, якщо не рахувати татарських набігів, що не оминали навіть цієї закутини. Найбільший із тих набігів занотували історики у 1589 році, коли татари спалили Коломию, її мешканців цілком вирізали, а ченців у ризах повісили на деревах.

Від дуже давніх часів Коломия була важливим торговельним центром на Підгір'ї. Можливо, його початок припав ще на княжу галицьку державу, хоча великий торговельний шлях із Галича до Чорного моря оминав Коломию, пролягаючи на північ від неї коло Обертина. На Коломиї віддавна варили сіль, і через те Коломия була центром торгівлі сіллю, завдяки чому була добре відома в тодішньому торговельному й ремісничо-промисловому світі. Ремісники – кушніри, лимарі, гончарі та інші – почали селитися в Коломиї.

Коли Галичину приєднали до Австрії, Коломия стала не тільки торговельним, але й адміністративним центром покутського Підгір'я, чисельність населення у ній швидко зростала. Нема даних про кількість її мешканців у період із 1772-го по 1880-й роки, статистичні дані стосуються кінця XIX століття і показують такий приріст: 1880 рік – 23100 мешканців, 1900 рік – 34200 осіб, 1910 рік – 42700 жителів. Населення Коломиї зростало, однак її економічна роль нівелювалася. Колись через Коломию пролягав головний шлях на Волощину, і тоді вона була не тільки центром торгівлі сіллю, але й посередником в обміні товарів на хліб зі Східної України. Тільки на славних коломиїських ярмарках можна було купити різні гірські продукти й гуцульські вироби.

У цій атмосфері злету одних міст і загибання інших відбувалася активна підготовка до будівництва залізниці зі Львова до Чернівців. У 1863 році цар Франц Йосиф затвердив створення Англо-Австрійського банку, який був однією з провідних фінансових інституцій, що активно сприяла будівництву Львівсько-Чернівецької залізниці.

Четвертого вересня 1863 року до Львова з Лондона прибув інженер Альфред Джальс із метою ще раз перед початком робіт із трасування залізниці оглянути всю ділянку від Львова до Чернівців. Шостого вересня туди ж прибули ще четверо англійських інженерів, які наступного дня виїхали на трасування ділянки Львів–Станіславів, їх супроводжував інспектор залізниці Карла Людвіка Офенгайм – активний ініціатор будівництва залізниці від Львова до Чернівців і звідти – до Одеси. А 10 вересня в Чернівцях зустрічали ще двох англійських інженерів – Джонсона та Маклаха, які розпочали експертне вивчення майбутньої залізниці від буковинської столиці Чернівців у напрямку Станіславава. Із цих повідомлень бачимо, що англійці швидко і професійно взялися за вивчення траси майбутньої залізниці, засвідчивши абсолютну серйозність намірів щодо її будівництва.

Водночас тривала також підготовка до оформлення концесійних умов побудови залізниці Львів–Чернівці. Дев'ятнадцятого вересня 1863 року опубліковано попередній проект умов концесії. Його основні моменти такі: Л. Сапега, В. Борковицький у Відні та В. Дрейк, М. Рейт і Т. Брені у Лондоні отримують право на будівництво та експлуатацію залізниці на локомотивній тязі від Львова до Чернівців, яка з'єднається із залізницею Карла Людвіка і проляже через/або поблизу Вибранівки, Галича, Станіславава та Коломиї. Будівельні роботи повинні були розпочатися впродовж року з дня остаточного оформлення умов концесії і завершитися за три роки.

У серпні 1864 року будівельне товариство Львівсько-Чернівецької залізниці отримало концесію. Не гаючи часу, перші будівельні роботи розпочали вже в березні 1865 року по всій трасі – від Львова через Ходорів і Станіславів до Чернівців. Темпи робіт були шалені, як на той час. Керував будівництвом англійський підприємець Томас Брессай, який мав досвід спорудження залізниць по всьому світу – від Канади до Австралії, не забуваючи і про Європу, де за свою діяльність отримав нагороди не тільки в Англії, але й в Італії та Австрії.

Роман ЗАГОРОДНИЙ, історик м. Тернопіль

Закінчення – у наступних номерах газети

ЗАСНОВНИКИ:
управління Львівської залізниці та дорпрофсож
Ресстраційне свідоцтво
КВ № 1252.
Редактор
Ігор ПАРАЩАК
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 ЛОЖ.....226-36-23
Лілія БАРАНИЧ.....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 39 596.
Замовлення 316.
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 Гершенко, 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. Лістування із читачами ведеться лише на сторінках газети При цитуванні посилання на газету "Львівський залізничник" обов'язкове.
Газету віддруковано у "Видавничому Домі "Високий Замок".