

(Закінчення. Початок у №10 "Львівського залізничника" від 14 березня 2014 року)

Цікаві факти зберегли письмові джерела про будівництво Львівсько-Чернівецької залізниці у 1865-1866 роках, коли її проклали через Ходорів. Очевидці розповідали, що на болотах поблизу міста викопали багато людських кісток. Звичайно, що пов'язувати це тільки з Хмельниччиною не можна, оскільки Ходорів розташований на одному з тих шляхів, якими загони кримських татар часто наступали на Львів та інші міста. Отже, тут могла відбутися битва між татарами та козаками.



Залізничну станцію в Ходорові побудували на північно-західній околиці міста. У проєкті станції та залізничного двірця відразу передбачали, що вона в майбутньому стане вузловою, і через неї збільшиться рух поїздів. Тому залізничний двірець спорудили більше у західному стилі з елементами традицій підкарпатської архітектури, окремі з яких проглядалися в багатьох двірцях Львівсько-Чернівецької залізниці. Біля Львівської головної станції збудували майстерню з ремонту вагонів.

Про те, як будували залізницю між Ходоровом і Бурштином, розповідає спогад бабусі актор і режисер, що походить зі села Чернів, Андрій Ільків: "У 1865 році розпочалося будівництво залізниці зі Львова через Станіславів, Чернівці аж до міста Ясси у Молдові.



Пролягав цей залізничний шлях через село Букачівці, перетинаючи поля і пагорби села Чернів. А для того, щоб побудувати в цій місцевості залізницю, потрібно було

розкопувати аж два великі пагорби, тож була праця для молодих хлопців та дівчат, для наших односельчан був добрий заробіток. Моя бабуня брала участь у тих важких роботах, проте між своїми ровесниками працювалося весело та ще й за немалу винагороду. Спершу збудували залізничну станцію в Букачівцях, а згодом зупинний пункт у с. Чернів, який служив не тільки для нашого села, але й

для мешканців навколишніх сіл Вишнева, Журова, Підмихайлівці та Грибова".

**“Залізниця від Львова до Чернівців здебільшого пролягла передгір'ям Карпат. На всьому просторі ця лінія має переважно прямі ділянки, які не потребували великих витрат при їх будівництві та експлуатації. Крім того, ця лінія дозволяла перевозити поїзди відносно великої, як на той час, ваги, незважаючи на те, що рух тоді здійснювався малопотужними паровозами. Згадана лінія теж давала можливість розвивати немалу швидкість як пасажирських, так і вантажних поїздів. Так, на ділянці Ходорів–Станіславів наприкінці XIX століття поїзди рухалися зі швидкістю 55 км/год. Для порівняння: тоді на новозбудованих залізницях була швидкість 30 км/год.”**

Ось що розповідають письмові джерела про наступні кілометри цієї залізниці: "Коли її проектували від Галича на Станіславів до Коломиї, то міністерство торгівлі, яке тоді займалося проектуванням, спочатку хотіло прокласти цю залізницю через Тисменицю,

де мала бути вузлова станція. Однак тисменицькі міщани на це не погодилися. Тоді залізницю проклали через Станіславів і побудували залізничну станцію в центрі

# Львів – Чернівці: колія, що змінила Буковину

міста, згодом вона стала вузловою. Поблизу станції 11 листопада 1866 року завершили спорудження головних залізничних майстерень із ремонту паровозів для нової залізниці. Через деякий час майстерні збільшили свою площу і кількість робітників. У 1870 році майстерня вже нараховувала 226 робітників, і це підприємство належало до п'яти найбільших у Галичині".

Будуючи Львівсько-Чернівецьку залізницю, австрійський уряд розглядав Буковину як величезне джерело сировини і вигідний ринок збуту промислових товарів, а також мав на меті розширити сферу свого впливу на Балкани.

Про закінчення будівництва "Gazeta Lwowska" від 29 серпня 1866 року писала: "Через декілька днів, тобто 1 вересня, у Галичині буде торжественне відкриття руху на Львівсько-Чернівецькій комунікаційній артерії. Визнаємо, що це будівництво проводилося з великою енергією. Розпочали земляні роботи весною 1865 р., і менше як через півтора року будівництво залізниці було закінчено. Спорудження велось на відстані 35 миль між Львовом та Чернівцями.

Будівельне підприємство, яке її споруджувало, показало досконале розподілення робіт на всій такій великій будівельній ділянці".

Залізниця на Чернівці будувалася в роки австро-пруської війни і під час епідемії холери, що створювало додаткові труднощі. Але, незважаючи на це, 1 вересня 1866 року 267 кілометрів залізничних колій з'єднали Львів із Чернівцями. На Галичину припадає 238 км, витрачені на будівництво залізниці в межах Галичини кошти становили 21 мільйон 131 тисячу 597 золотих ринських.

Від Львова до Чернівців залізниця здебільшого пролягла передгір'ям Карпат. Рельєф, у якому побудували залізницю, не створював великих перешкод при будівництві. Там не довелося розкопувати великі пагорби чи засипати великі яри, тому згадана траса не має великих підйомів і надто крутих кривих. На всьому просторі ця лінія має переважно прямі ділянки, які не потребували великих витрат при їх будівництві та експлуатації. Крім того, ця лінія дозволяла перевозити поїзди відносно великої, як на той час, ваги, незважаючи на те, що рух тоді здійснювався мало-

потужними паровозами. Згадана лінія теж давала можливість розвивати немалу швидкість як пасажирських, так і вантажних поїздів. На ділянці Ходорів–Станіславів наприкінці XIX століття поїзди рухалися зі швидкістю 55 км/год. Для порівняння: тоді на новозбудованих ділянках залізниці швидкість становила 30 км/год.

На всій лінії було збудовано гарні, на європейський зразок залізничні двірці – у Львові, Старому Селі, Ходорові, Бортниках,



Залізничний міст у Снятині. Початок XX ст.

Бурштині, Журавному, Галичі, Станіславові, Отинії, Коломиї, Заболотіві, Снятині та Чернівцях.

Зі спорудженням Львівсько-Чернівецької залізниці Галичина та Буковина одержали вдосконалений транспорт, а галицькі землероби – можливість поживити свою торгівлю.

Після закінчення будівництва австрійські підприємці були зацікавлені у продовженні Львівсько-Чернівецької залізниці на Схід. У прокладанні залізниці від Чернівців до кордону з Російською імперією була зацікавлена і Англія. Вона прагнула за допомогою Росії прокласти колію до берегів Чорного моря – акваторії найбагатшої торгівлі світу. Саме для цього Англо-Австрійський банк надав інвестиції підприємцеві Томасу Борсаю. Він зобов'язався

відкриття руху до 1869 року. Австрійський цісар Франц Йосиф особисто подорожував Львівсько-Чернівецькою залізницею, сталося це 15 квітня 1913 року, коли він їхав із Відня до Коломиї і звідти – назад до Відня. Ось що про цю подію розповідає тогочасна преса: "Іхав цісар спеціальним поїздом. Цей поїзд складався з восьми пасажирських вагонів. Перший вагон призначався для залізничної служби і пакунків. Другий вагон обладнаний електростанцією. Третій вагон призначався для двірських урядників. Четвертий – для цісарського товариства, він складався із чотирьох купе і зали. Цісар перебував у п'ятому вагоні з трьома окремими залами на 16 осіб та залами

для куріння і чекання. Шостий був обладнаний кухонними меблями і кухонними приборами. Сьомий мав чотири купе і призначався для цісарського товариства. І останній восьмий вагон призначався для двірської служби та пакунків. Весь поїзд уже освітлювався електрикою, яку виробляла електростанція в другому вагоні".

До речі, у той час пасажирські вагони освітлювалися бориславською нафтою. Тогочасні вагони були змонтовані на двох візках із чотирма колісними парами, що забезпечувало плавний рух вагона колією, на відміну від вагонів старої конструкції, які мали тільки дві колісні пари. Вагони обігрівалися гарячою водяною парою. У середині вагони були обладнані за останніми технічними досягненнями того часу. Цей поїзд побудували



Залізничний двірець у Чернівцях

будувати залізницю та постачати обладнання для неї, за винятком станційних будівель і рухомого складу. На це виділили 7 мільйонів 295 тисяч флорентів за умови

у травні 1891 року в Празі, на той час він коштував 100 тисяч золотих ринських.

Роман ЗАГОРОДНИЙ, історик м. Тернопіль

**ЗАСНОВНИКИ:**  
управління Львівської залізниці та дорпрофсож  
Ресурсне свідчення  
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 39 696.  
Замовлення 339.  
Зверстано у комп'ютерному центрі редакції газети "Львівський залізничник".  
Комп'ютерна верстка  
Антон БІГЛЯРОВА ..... 226-38-15.  
Склад редакційної колегії:  
Ігор Паращак, 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. Листування із читачами ведеться лише на сторінках газети При цитуванні посилання на газету "Львівський залізничник" обов'язкове.  
Газету віддруковано у "Видавничому Домі "Високий Замок".