

СТОРІНКАМИ ІСТОРІЇ ГАЛИЦЬКОЇ ЗАЛІЗНИЦІ

У статті розкриваються сторінки історії Галицької залізниці на Україні в Австрійський період.

Ключові слова: Львівська залізниця, колія в Галичині, Україна, магістраль, залізні колії.

Галицька залізниця, як і людина, має свою біографію, перші рядки в яку вписано золотої листопадової осені 1861 р., коли перший пасажирський поїзд промчав новозбудованою колією з Перемишля до Львова. Це і є датою народження Львівської магістралі – однієї з найстаріших в Україні.

Уже 140 років Львів по праву вважається головними залізничними воротами в Західну Європу. Літопис Галицької магістралі творили багато поколінь залізничників, імена багатьох з яких стали відомими далеко за межами нашої держави, стали прикладом почуття громадянського обов'язку – служіння своєму народові.

У 140-річній історії Галицької залізниці – наша доля і пам'ять. Жодного рядка з її літопису не можна викреслити, адже це сторінки, в які навечно вписані імена славних предків – прадідів, дідів, батьків. З їх життя, праці черпаємо не лише історію, а й силу, мудрість, натхнення. Бо ж кожне покоління залізничників було творцями славних трудових і наукових традицій, примножувало їх, давало щось нове в архітектуру новобудов, технічний розвиток магістралі.

Українська залізниця має славу історію розвитку, із сторінками нелегких випробувань і великих успішних звершень. У роки воєнних бур (Перша і Друга світова війна) було знищено майже половину рухомого складу і ще більше половини станцій. Тож у післявоєнний час відновлювали, піднімали із попелу й руїн усе залізничне господарство, дещо пізніше, у 50-60-ті роки ХХ ст. переходили від паровозної до тепловозної та електровозної тяги [1].

Свій початок історія залізничної колії бере від 1830 року, коли вперше між англійськими містами Манчестером і Ліверпулем пролягли металеві рейки довжиною 49,5 км., по яких вперше проїхав грохочучи поїзд. З цього часу почалося інтенсивне будівництво залізниць.

В Австрії перша колія з'явилася вже через шість років. Австрійський уряд, що надавав великого значення Галичині як сировинній базі для західних провінцій монархії, відразу запроектував будівництво залізниці, яка мала з'єднувати спочатку Відень із Краковом, а далі простягтися аж до австро-російського кордону. З цією метою було засновано Акціонерне товариство Північної залізниці імені імператора Фердинанда. Для вироблення проекту було створено комісію, яка в 1842 році закінчила дослідження і визначила головний напрямок Галицької залізниці по лінії: Бохня-Дембіца-Жешув-Пшеворск-Перемишль-Львів. У кінцевому пункті вона розгалужувалась на кілька напрямків: Львів-Красне-Броди, Львів-Красне-Золочів-Тернопіль-Підволочиськ і Львів-Ходорів-Станіславів-Чернівці.

З будівництвом залізниці австрійський уряд намагався повністю колонізувати Галичину та Буковину і перетворити їх у сировинний придаток і вигідний ринок збуту промислових товарів. А з'єднання з російською Південно-

Західною залізницею давало великі економічні вигоди від перевезення сировини і продуктів землеробства з Росії до країн Західної Європи.

Отже, Галицька залізниця мала стати загальноєвропейською, її будівництву уряд надавав стратегічного, тобто першочергового значення в порівнянні з іншими залізницями на території Австрійської монархії [2].

Будівництво Галицької залізниці ставило перед собою стратегічну мету: враховуючи традиційне суперництво з Росією на південному Сході Європи, Австрія намагалася укріпити свої прикордонні райони.

Народні заворушення 1846, криза 1847 і революція 1848–1849 років не дали можливості продовжувати будівництво. Тільки аж у 1856 р. Товариство Північної залізниці імені імператора Фердинанда збудувало залізничну вітку до Дембіци. Уряд сподівався, що Товариство будуватиме залізницю аж до Львова, але група галицьких магнатів і впливових діячів на чолі з Л. Сапегою та А. Потоцьким організувала своє Акціонерне товариство Цісарсько-королівської привілейованої Галицької залізниці імені Карла Людовика, яке 7 квітня 1857 р. одержало концесію на виконання робіт. Залізнична лінія Дембіца-Перемишль була здана в експлуатацію у 1860 році.

Будівництво залізниці на території Східної Галичини розпочалося з прокладання ліній Перемишль-Львів. Керував ним кваліфікований німецький інженер Коб'є, який мав багатий досвід будівництва залізничних колій у країнах Європи. Фінансували роботи австрійські та англійські банки, а необхідні матеріали і обладнання доставляли англійські та німецькі фірми. Головною робочою силою були селяни навколишніх сіл. Одночасно з прокладанням колій у Львові розпочалося будівництво залізничного вокзалу, яке було закінчено в кінці жовтня 1861 р. Тодішня преса відзначала, що це була одна з найкращих споруд у Європі. Довжина її дорівнювала 132, а ширина – 20 метрам.

29 жовтня 1861 р. будівництво залізниці було завершено. В прийомному акті комісії, яку очолював інженер Гефтанген, відзначалися серйозні відхилення від проекту на ряді проміжних станцій, тому комісія не могла дозволити експлуатувати колію. Було запропоновано до грудня того ж року ліквідувати допущені при будівництві недоліки.

Такий висновок йшов у розріз із накресленими планами акціонерів. Річ у тому, що наближалось 4 листопада – день ангела архикнязя Карла Людовика, і пуск першого поїзда присвячувався цій даті. Комісія, одержавши запевнення, що всі похибки будуть негайно ліквідовані, відмовилася від попереднього висновку і підписала новий прийомний акт, який дозволяв відкриття руху поїздів з 4 листопада 1861 року.

Керівництво акціонерного товариства зосередило всю свою увагу на підготовці урочистої церемонії, присвяченої пуску першого поїзда. Передбачалося, що він складатиметься з чотирьох візків і двох вагончиків і що з Відня він відправиться напередодні дня ангела архикнязя – тобто 3 листопада 1861 р.

Наближалася урочиста хвилина. На пероні Віденського вокзалу стрічками і квітами прикрасили фронтон локомотива. Зайняли свої місця у вагончиках члени акціонерного товариства, які побудували першу залізницю в Східній Галичині, а також запрошені представники влади.

Машиніст дав довгий гудок, і поїзд рушив у подорож. У Перемишлі, звідки починалася нова залізнична лінія, замінили локомотив.

Поїзд ішов точно за графіком, і на всьому шляху до Львова його зустрічали натовпи людей, які збіглися з наколишніх сіл, щоб своїми очима побачити запряженого «сталевого коня», як тоді називали паровоз.

Згідно з розкладом, поїзд зупинився на пероні Львівського вокзалу. На привокзальній площі зібралися тисячі людей. В церемонії святкування брали участь члени магістрату, духовенство. Того ж дня в міському театрі відбулися урочистості з нагоди цієї важливої історичної події.

Через день спеціальний поїзд вирушив у зворотному напрямку, а робітники взялися ліквідувати дефекти, виявлені комісією. Тільки 14 листопада 1861 р. дирекція залізниці одержала офіційний дозвіл розпочати рух пасажирських і товарних поїздів.

Введення в експлуатацію залізниці Перемишль-Львів, що простяглася майже на 100 км., було великою подією для Галицького краю. Старовинне українське місто Львів з'єднувалося залізницею з Віднем та іншими містами Європи. Східна Галичина включилася в орбіту європейського ринку [3].

Для продовження будівництва Галицької залізниці по лінії Львів-Ходорів-Станіславів-Чернівці було створено Акціонерне товариство Львівсько-Чернівецької залізниці, яке фінансувалося англійськими банками. Будівництво велося англійською фірмою Д. Брессея. Перед нею стояло завдання у найкротший термін здійснити проект англійських інженерів.

Наявність великої кількості робочої сили в Галичині дала можливість розпочати будівництво колії на всій лінії Львів-Чернівці одночасно. Праця була тяжкою. Спорудження мостів та віадуків виконувалося вручну. Однак, через 16 місяців від початку будівництва (1 вересня 1866 р.) нову залізничну лінію довжиною 256,5 км. було здано в експлуатацію.

У 1869 р. залізничну колію з Чернівців було продовжено на Вадул-Сірет-Ясси, і таким чином Галичина з'єдналася з Румунією.

Залізничну лінію зі Львова до Бродів з її розгалуженням на Красне, Тернопіль і Підволочиськ будувало Акціонерне товариство Карла Людовика. У 1869 р. була здана в експлуатацію колія Львів-Красне-Броди, що у 1873 р. з'єднало її з Південно-Західною залізницею Росії. Лінія Красне-Золочів-Тернопіль-Підволочиськ – російський кордон (станція Волочиськ) була закінчена в 1871 р. Вихід на Південно-Західну залізницю в районі Бродів і Підволочиська мав велике стратегічне державне значення: Галичина з'єднувалася залізничним сполученням із Великою Наддніпрянською Україною, що сприяло зміцненню їх економічних, культурних та політичних зв'язків [4].

У Галичині, зокрема в Підкарпатті, знаходились багаті родовища нафти і лісові масиви, які слабо освоювалися через відсутність транспорту. З цією метою був розроблений план будівництва ще однієї залізничної трансверсальної магістралі, яка, крім економічного, мала ще й велике стратегічне значення.

Трансверсальна залізнична магістраль проходила вздовж Підкарпаття по лінії: Краків-Суша-Новий Сонч-Хирів-Стрий-Станіславів-Гусятин. В 1870 р. Бельгійське акціонерне товариство продовжило її будівництво до Хирова. Дальшим будівництвом залізничних колій, які прямували до Дрогобича і Стрия з розгалуженням на Борислав і Трускавець, займалися Акціонерне товариство

Цісарсько-королівської Придністровської дороги. Будівництво цього відтинку залізниці було закінчено в 1872 р.

У 1874 р. Акціонерне товариство Цісарсько-королівської залізниці кронпринца Альбрехта закінчило будівництво залізниці Львів-Стрий, яка з'єднала Галицьку і трансверсальну залізниці, а в 1875 р. здало в експлуатацію ділянку трансверсальної залізниці Стрий-Станіславів.

Продовження будівництва трансверсальної залізниці від Станіслава до Гусятина здійснювалося на державні кошти і було закінчено в 1884 р.

Політична обстановка в Європі вимагала зміцнення стратегічних позицій Австро-Угорської монархії в Галичині. В зв'язку з цим у 1887 р. на кошти держави було прокладено колію Стрий-Лавочне, яка з'єднувала залізниці Галичини з Угорщиною.

Із введенням в експлуатацію головних залізничних магістралей виникла потреба в будівництві колій місцевого значення. Було прийнято закон, який дозволяв окремим підприємствам і фірмам будувати такі залізниці. Крайовий сейм, враховуючи важливе значення місцевих залізниць для краю, заохочував їх будівництво. Фірмам, які їх будували, надавалися дешеві кредити, їх звільняли від сплати податків, а окремі з них одержували безплатну допомогу зі спеціального фонду. За короткий час були побудовані місцеві залізниці Ярослав-Рава Руська-Сокаль і Львів-Рава-Руська-Белзець.

В кінці XIX ст. монополії стали основною силою в Західній Європі. Вони мали значний вплив на економічне і політичне життя країн. Це призвело до ускладнення міжнародних стосунків. Почали створюватися міждержавні коаліції. Такі обставини змушували готуватися до війни, і підпорядкування цій меті залізниць набуло першочергового значення.

Уряд Австро-Угорщини прийняв закон, згідно з яким залізниці Галичини, починаючи з 1 січня 1892 р., викуплялися у приватних товариств і переходили у власність держави. До кінця року цей процес було завершено.

Крайовий сейм продовжував видавати концесії приватним товариствам на будівництво місцевих залізниць, які мали стратегічне значення. Так, у 1896-1898 рр. були побудовані залізничні лінії Тернопіль-Копичинці, Чортків-Заліщики, Галич-Тернопіль.

Розширення залізничної мережі зумовило необхідність будівництва нового залізничного вокзалу у Львові. Існуючий вокзал, хоча він мав на той час лише сорок років, уже не відповідав вимогам часу. Адже протягом доби до нього прибувало 74 пасажирських і 80 товарних поїздів, а на випадок війни їх планувалося прийняти 186. Отже, старий вокзал не міг пропустити таку велику кількість транспорту.

Проект нового залізничного вокзалу розробили інженери Киприянов, Садловський і Зарицький. Будівництво розпочалося в 1902 році на місці старої будівлі і офіційно було закінчено 26 березня 1904 р. На ті часи це була грандіозна будова. Майже сім тисяч робітників працювало на ній. Всі матеріали постачалися місцевими фірмами, а будівництво здійснювалося львівськими фірмами «Ливинський, Соснівський, Захаревич» та «Шимберські і Брайтер». Особливістю зведення цієї споруди, як відзначали тогочасні газети, було те, що під час тривалого будівництва не сталося жодного нещасного випадку, не було

навіть каліцтва. Під час спорудження вокзалу відзначилися львівські бляхарі, столярі, малярі, меблярі.

У новому вокзалі панувала гармонія краси і сервісу. Головне, що було розв'язано основну проблему вокзалу – велика маса людей легко орієнтувалася згідно зі своїми потребами.

Довжина головного двірця 157 метрів. Архітектурний ансамбль Львівського залізничного вокзалу поєднує в собі 5 будівель. Посередині та з обох боків центральної споруди красуються двоповерхові павільйони з куполами. Друга і четверта частина – прикрашені антикою одноповерхові будівлі. Фасад будинку, на якому вмонтовано скульптурну композицію Петра Войтовича, прекрасно гармонує з головним куполом. Центральний вхід прикрашають алегоричні скульптури – Торгівля і Праця. Це витвір Антона Попеля.

Як в архітектурному, так в мистецькому плані ефектно виконано оформлення великого вестибюля. Архітектор Петро Балі у своїй фресковій композиції відобразив розвиток залізничного транспорту до початку ХХ ст., починаючи від першої залізниці, збудованої в Англії. У новому вокзалі було передбачено ресторан і зали відпочинку, які поділялися на I, II, III класи. Ті, що купували квитки III класу, мусили відпочивати в залі чекання і харчуватися в їдальні відповідного класу. Навіть тунелі, що вели до поїздів, мали свою «класовість», а з середини вокзального приміщення на перон їх виходило аж сім. Дебаркадер був покритий скляною аркадою, яка й нині опирається на металеві ажурні стовпи. Плани, креслення і розрахунки цієї споруди виготовила фабрика Зеліневського в Кракові. На станційну будову було затрачено 600 тис. крон, а вартість будівництва вокзалу в цілому складала 12 млн. крон. Це був один з найбільших залізничних вокзалів у тодішній Європі [4].

В 1905 р. завершилося будівництво важливої залізниці Львів-Самбір-Сянки, а в 1909 р. – Львів-Сапіженка-Ківерці.

Перехід залізниць у власність держави остаточно не ліквідував приватну власність на них. За участю австрійських та німецьких банків і Крайового сейму продовжувалося будівництво залізниць місцевого значення. У 1900 – 1912 рр. на території Галичини були збудовані колії Рава-Руська-Яворів, Стрий-Самбір-Турка-Ужок, Гокаль-Радехів, Рогатин-Бережани, Львів-Стоянів та Львів-Підгайці.

Останньою збудованою залізничною лінією на території Галичини у 1912 р., була залізниця Дрогобич-Трускавець.

У 1912 р. протяжність залізниць на території Східної Галичини становила 2670,5 км. Для оперативного керівництва ними було створено дві дирекції: Львівську і Станіславівську.

З'єднання Східної Галичини залізницями з західними провінціями Австро-Угорської монархії та країнами Європи сприяло розширенню експортно-імпортних зв'язків на теренах Галичини [5].

Уже 18 років живемо, працюємо у незалежній Україні. Уперше за її історію залізничний транспорт знаходиться під її безпосереднім підпорядкуванням. Корінні зміни в суспільно-політичному та економічному житті нашої держави, що відбулись за десятиріччя, торкнулись і колективу залізниці. Незважаючи на економічні негаразди, наші залізничники багато зробили, щоб повністю забезпечувати потреби у перевезенні народногосподарських вантажів і

пасажирів, а й вирішувати важливі державні проблеми – зводити промислові об'єкти, продовжувати електрифікацію, посилювати потужності прикордонних станцій та транспортних коридорів, впроваджувати нову техніку, будувати житло, медичні заклади, вести велику роботу щодо реконструкції, оновлення вокзалів, успішно вирішувати соціальні питання. Що стосується будівництва, – намагаються залізничники зводити об'єкти швидко і доботно, навіки! [6].

Література

1. Пилип'юк В., Юхницький Ю. Кризь відстані й роки. – Львів: Світлою тінью, 2001. – С.5.
2. Загородний Р. Галицька залізниця: 4 жовтня 1991 року 130 років Львівській залізниці // Західна Україна. – 1991. – 8-14 груд.
3. Зозуляк В. Формування мережі залізниць України (Історія, стратегічні та економічні аспекти) // Залізничний транспорт України. – 2001. – №4. – С.29-31.
4. Бойцун Л. Залізниця на Тернопільщині // Тернопільський Енциклопедичний Словник (ТЕС) Т.1. – Тернопіль: ВАТ ТВПК «Збруч», 2004. – С.604-605 (696 с.).
5. Пилип'юк В., Юхницький Ю. Кризь відстані й роки. – Львів: Світлою тінью, 2001. – С.5.
6. Загородний Р. Галицька залізниця: 4 жовтня 2001 року 140 років Львівській залізниці // Західна Україна. – 2008. – 8-14 груд.

Димитрюк В.Н. Страницами истории галицкой железной дороги

У статті розкриті сторінки історії залізничної дороги в Галичині та на Україні в Австрійський період.

Ключевые слова: Львовская железная дорога, Галичина, Украина, железнодорожные пути и магистраль

Dymytrjuk V.M. Through the Pages of the History of Galych Railway System

The article tells about the pages of the history of Galych Railway System in Ukraine (Austrian period).

Key words: Lviv Railway System, Galycia, Ukraine, Russia, Austro-Hungary, railway track, railway branch line