

Ігор ЖАЛОБА,

*завідувач кафедри дипломатичної
та консульської служби*

*Дипломатичної академії України при МЗС України,
доктор історичних наук*

ЗОВНІШНЬОПОЛІТИЧНІ АСПЕКТИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ПИТАННЯ МОЛДОВСЬКОГО КНЯЗІВСТВА У 60-Х РОКАХ ХІХ СТ.

Залізничні щупальця, турботливо випестувані у 30–40-х роках ХІХ століття у Західній Європі, поступово дотягувалися до її Центру та Сходу, нарощуючи тим самим європейську «кровоносну» систему. Чим повнішою вона ставала на Заході, тим непереборнішими ставали бажання на Сході до неї долучитися. З іншого боку, і на Заході розуміли всю користь від долучення східноєвропейських регіонів до єдиної залізничної мережі Європи. Звичайно, що кожна зі сторін при цьому покладала на залізницю свої сподівання і ми почасти проілюстрували це на прикладі комунікаційного питання у стосунках Габсбурзької імперії зі своїми сусідами¹. Тоді ж ішла про інтереси австрійського уряду в залізничному будівництві у Дунайському князівстві у 40–50-х роках ХІХ ст.² Однак ситуація 60-х років як у цілому по Європі, так і безпосередньо в Габсбурзькій монархії та самих Дунайських князівствах різниться від попередніх десятиліть. Через те метою цієї розвідки є розгляд планів з будівництва залізниць у молдовській частині князівств, обставин, за яких відбувалася видача концесій та інтересів, які при цьому переслідувалися основними гравцями.

На початок 60-х років ХІХ століття залізниця сягнула Львова (останній відрізок лінії Краків–Львів, що належала акціонерному товариству Карла Людвіга було відкрито 4 листопада 1861 р.)³. Далі можна було вести мову про будівництво лише у двох головних напрямках — до російського кордону через Броди або Тернопіль чи до молдовського кордону через Чернівці. Куди ця лінія буде спрямовуватися багато залежало від того, де вона

найшвидше віднайде свої продовження іноземною територією, щоб закінчити свій біг біля теплих вод Чорного моря (власне біля Одеси чи Галаца, як двох найважливіших портів цієї чорноморської частини). На початку 60-х років, як і протягом 40-х чи 50-х, потенційно найбільш вірогідним виглядав молдовський напрямок. Для галицько-буковинських ділових кіл це було одним із основних аргументів, який висувався іноземним акціонерам для того, щоб будувати залізницю у Галичині та Буковині — адже у цьому випадку їхні проекти не виглядали містечковими, а мали справді європейську вагу (ба навіть євразійську, зважаючи на серйозні наміри англійців довести залізничну лінію до індійського міста Калькутта). Ось чому Лев Сапега ще у 50-х роках у своїх прагненнях до розбудови залізниць у Галичині контактував також і з молдовською стороною, прагнучи заручитися там підтримкою щодо подальшого продовження галицьких залізниць молдовською територією до провідного порту — Галаца.

Як ми вже зауважували, на початок 60-х років залізниця до Львова була збудована. Для її продовження тим чи іншим напрямком потрібно було знову зібрати гроші, причому не в Австрії, де їх просто не було, а за кордоном. Для Льва Сапегі і Віктора Офенгайма, який з ним активно співробітничав щодо створення нового акціонерного товариства для побудови Львівсько-Чернівецької залізниці, було зрозумілим, що гроші для розбудови залізниці від Львова до Чернівців можна віднайти за кордоном лише тоді, коли закордонний капітал буде приваблений перспективою побудови Молдовської залізниці від Галаца до австрійського кордону. Таким чином, Європа отримувала безперервне залізничне сполучення з цим важливим дунайським портом на Чорному морі. Традиційно сильними в австрійському залізницебудуванні були позиції французького капіталу. Однак Офенгайм і Сапега вийшли на англійський капітал. У нашому розпорядженні немає точних даних, через які саме контакти здійснювався цей вихід і коли саме розпочалися перші переговори. Відомо тільки, що вже у лютому 1862 року між Віктором Офенгаймом з одного боку, Томасом Брессі, Семюелем Муртоном Рето та Едуардом Ladd Betts⁴ була укладена угода про спільність дій у справі Молдовської залізниці (тобто попередні контакти мали б розпочатися принаймні у 1861 р.). Концесіонерами виступали Петру Маврогені з Ясс та

князь Лев Сапега зі Львова, а англійці ставали будівельними підрядниками⁵.

Ще в лютому 1862 року «Lemberger Zeitung» констатувала посилення позицій партії, яка виступала за розбудову залізниці до Чернівців на противагу тим, хто любіював бродівський напрям⁶. Підґрунтям для цього слугували переговори, які велися з молдовським урядом про Молдовську залізницю. А вже 28 лютого семигородська «Kronstddter Zeitung» подавала наступне повідомлення: «Молдовська залізниця вийшла зі стадії голого проекту. Князівська концесія видана, 6-процентна гарантія встановлена, дуже сприятлива траса визначена, під'єднання до галицької залізниці Карла Людвіга обумовлено, утворення англійського акціонерного товариства на чолі з найбагатшим і найсоліднішим підприємцем залізничного будівництва містером Брессі в процесі, бракує тільки санкції молдово-валаської палати, яка не може не відбутися, бо при цьому активно задіяні інтереси майже всіх землевласників Молдови»⁷.

І справді, у квітні Національні збори новоствореної Румунії абсолютною більшістю голосів (52 проти 5) підтримали надання концесії Л. Сапезі та П. Маврогені на будівництво залізниці від австрійського кордону в Буковині біля Михайлень до Галаца. Молдово-валаський уряд надавав акціонерам 6-процентну гарантію, а землю під залізницю на державних і церковних ділянках передавав безкоштовно. Концесіонери ж зобов'язувалися протягом п'яти років збудувати залізницю і передати її в експлуатацію⁸.

Рішення палати віднайшло гарячу підтримку князя О. Кузи. В урядовому «Monitorul official» була опублікована депеша з Ясс від князя до міністра-президента уряду: «Останнє рішення палати щодо концесії залізниці наповнило радістю і надією душі румунів у Молдові. Як під час моєї поїздки до Ясс, так і в самому місті віднайшов я загальну вдячність і громадська думка цим рішенням є також задоволена. Я радію з цього разом з моїм урядом»⁹.

Між тим у Лондоні англо-австро-молдовський консорціум Маврогені-Сапези-Брессі наприкінці літа випустив в обіг prospect товариства Молдовської залізниці. Згідно з ним товариство передбачало зібрати капітал у розмірі 3 млн 440 тис. фунтів стерлінгів. Терміни сплати розтягувалися на чотири роки, а як агент товариства виступав Оттоманський банк¹⁰. Слід було збу-

дувати 297 англ. миль (будівельна вартість однієї милі обчислювалася в 11 тис. 584 фунтів стерлінгів) залізничних ліній, які пролягали б від буковинського кордону до Галаца. Будівництво зобов'язувалося провести згадувані Брессі, Peto і Betts¹¹.

Однак уже в кінці вересня стало зрозумілим, що спроби Маврогені і князя Сапеги зібрати на лондонській біржі капітал виявилися безрезультатними. Причинами цього були сумніви в успішності підприємства і впевненості в обіцяних урядом гарантіях¹². Тому, за словами кореспондента газети «Вukowina», «цей неодноразово обговорений залізничний проект є надалі серед інших благих намірів краю»¹³.

У цей час у валаській половині Дунайських князівств утворилося декілька консорціумів, які прагнули розбудувати залізницю територією Валахії, відштовхуючись головно від столиці краю — Бухареста. Так чи інакше, вони мали на меті сполучення через Бузеу і Браїлу з молдово-буковино-галицькою залізницею. Однак і ці проекти, як і молдовський проект Сапеги-Маврогені, не віднайшли свого практичного втілення¹⁴.

Тим не менш, в Австрії уважно відстежували процес «залізничного бродіння» у сусідній державі. Мало того, там вивчали вірогідні напрямки румунських ліній і аналізували їх політико-економічні та військово-стратегічні наслідки для монархії. Адже зрозуміло було, якщо з румунського боку постануть залізниця, то з австрійського доведеться підлаштовуватися до вже наявного стану речей. Тому уважно ставилися і до проектів залізничних сполучень, які висувалися австрійськими підданими у прилеглих коронних краях монархії. Першим розглядався напрямок, який мав визначитися у випадку продовження будівництва залізниці від Львова до Чернівців і далі до молдовського кордону. У 40–50-х роках мова йшла про три можливих пункти на молдовському кордоні — Цурень і Синівці (за проектом Бретшнайдера) та Сучава (за проектом Лігоцького). Причому саме на прохання молдовського князя у 40-х роках ХІХ століття обер-інженером Північної залізниці фон Бретшнайдером був підготовлений варіант лінії на Синівці (з румунського боку — це Михейлень). Інженери залізниці Карла Людвіга, якій, за умовами концесії, належало право першості на будову Львівсько-Чернівецької залізниці у 1862 році, теж планували вийти до молдовського кордону через Цурень та Маморницю¹⁵.

Питання сполучення розглядалося на засіданні спеціально скликаного комітету від 23 грудня 1862 року під головуванням міністра торгівлі і народного господарства. У ньому брали участь представники військового міністерства і генерал-квартирмейстерштабу, державного міністерства, міністерства фінансів, угорської та семигородської надвірних канцелярій, міністерства торгівлі. До цього залучалися висновки буковинського крайового шефа графа Амадея. Визнано було, що з точки зору державних інтересів Австрії найбільш оптимальним пунктом сполучення австрійських і молдовських залізниць мав би бути район Сучави¹⁶. Адже у цьому разі край перетинався б довгою лінією з півночі на південь, причому його найбільш родючою і багатою на зерно територією, а стимул до розвитку лісового господарства отримувала південно-східна частина Буковини. З того ж, що хотів молдовський уряд (сполучення біля Сирівців), всі переваги залізниці випадали б на користь молдовської сторони, Буковина ж втрачала б 4 милі залізниці¹⁷.

Протягом наступних чотирьох років не вдалося віднайти коштів для Молдовських залізниць. Так само довго румунський уряд відмовлявся йти на поступки австрійському у питанні пункту сполучення залізниць на молдовсько-австрійському кордоні. Однак ситуація з середини 60-х років XIX століття почала мінятися. 1 вересня 1866 року було відкрито залізницю Львів–Чернівці. Поставали цілком реальні плани її продовження через Бессарабію до Одеси. У цьому разі Дунайські князівства разом зі своїми портами в Галаці і Бреїлі виявлялися поза головним міжнародно-торговельним рухом. Зважаючи на ці обставини, румунський уряд пішов на поступки.

У червні 1868 року товариство Львівсько-Чернівецької залізниці отримує від румунського уряду концесію на будівництво лінії Сучава–Ясси з боковими на Ботошани та Роман. І хоча прямого виходу до Галаца товариство не отримувало, однак концесійні умови були дуже сприятливими. Румунський уряд гарантував концесіонерам право експропріації, грошову допомогу при будівництві в 40 тис. фр. на кілометр, десятирічне звільнення від податків і ввізного мита та щорічний прибуток у 3 млн 743 тис. 250 фр. (= 1 млн 497 тис. 300 фл. срібл.)¹⁸. 13 липня 1868 року із Томасом Брессі був укладений черговий будівельний договір, а влітку цього ж року невідкладно приступили до будівництва румунських ліній. П'яте надзвичайне загальне зібрання

акціонерів, яке відбулося 15 жовтня 1868 року, одногосно виставилося за прийняття концесій, наданих румунським урядом, та за перейменування товариства «ц.к. привілейованої залізниці Львів-Чернівці» в товариство «ц.к. привілейованої залізниці Львів-Чернівці-Ясси» з відповідними статутними змінами¹⁹. Як на австрійській, так і на румунській території фірма Т. Брессі вела швидке будівництво і через півтора місяця після відкриття залізниці Чернівці-Сучава, 15 грудня 1869 року, було відкрито її продовження територією Молдови Сучава-Роман (102,9 км), 1 червня 1870 року — відрізок Паркани-Ясси (76,6 км). Лише побічну лінію Верешти-Ботошани (44,5 км) здали в експлуатацію значно пізніше — 1 листопада 1871 року²⁰.

Отже, те, до чого так прагнули і урядові кола Відня, і правління залізниці Львів-Чернівці, відбулося — порти Балтійського і Північного морів напряму сполучили з чорноморськими. Це сполучення проходило австрійською територією і за посередництва австрійської залізниці, яка, до того ж, мала власні лінії на території Румунії. З'єднання австрійських і румунських залізниць відбулося в бажаному для австрійців пункті, а умови, на яких румунський уряд надав концесію австро-англійським прохачам, були надзвичайно вигідними.

¹ Жалоба І.В. Міжнародно-економічні аспекти лісної торгівлі Дністром наприкінці XVIII — першій половині XIX ст. // Проблеми історії міжнародних відносин: Зб. наук. ст. — Чернівці, 1993. — С. 105–121; Його ж. Питання залізничного сполучення Чернівці-Одеса з точки зору геополітичних інтересів Австрії та Росії (60-ті роки XIX ст.) // Політологічні та соціологічні студії: Зб. наук. ст. — Чернівці: Місто, 2000. — С. 12–24; Його ж. Сполучення австрійських і російських залізниць біля Волочиська і Бродів в кінці 60-х — на початку 70-х років XIX ст. // Наукові праці Кам'янець-Подільського педагогічного університету: Історичні науки. — Кам'янець-Подільський, 2001. — Т. 5 (7). — С. 108–115; Його ж. Питання вільного судноплавства Віслою, Дністром і Прутом у міждержавних стосунках Австрії та Росії (остання чверть XVIII — 70-ті роки XIX ст.) // Матеріали IV Буковинської Міжнародної історико-краєзнавчої конференції, присвяченої 125-річчю заснування Чернівецького національного університету імені Юрія Федьковича. 5 жовтня 2000 р., Чернівці. — Чернівці: Золоті литаври, 2001. — С. 198–203; Його ж. Залізничне питання Краківської республіки з точки зору державних інтересів Австрії (1844–1846 рр.) // Науковий вісник Ужгородського національного університету. Сер. Історія. Вип. 6. — Ужгород: Вид-во В. Падяка, 2002. — С. 45–51; Його ж. Інфраструктурна політика австрійського уряду на північному сході монархії в останній чверті XVIII — 60-х роках XIX ст. (на прикладі шляхів сполучення). — Чернівці: Книги-XXI, 2004. — С. 379–437; Його ж. Австрійсько-пруські стосунки у справі залізниць Краківської області (50-ті — початок 60-х років XIX ст.) // Вісник Київського міжнародного університету. Сер.: Міжнародні відносини. — К.: КиМУ, 2004. — С. 111–121.

- ² *Jaloba Ihor V. Atitudinea guvernului austriac privind construirea cailor ferate in Moldova in anii 40–50 ai secolului al XIX-lea (dupa materialele inedite din Arhivele Statului de la Viena) // Codrul Cosminului. Analele stiintifice de istorie ale Universitatii «Stefan cel Mare», serie noua. — Suceava. — 1999. — Nr. 5 (15). — P. 305–314.*
- ³ Див.: *Жалоба І. Сполучення Львова з Віднем: з історії залізниці Карла Людвіга // Красзнавство. — 2011. — № 4. — С. 199–203; Потяг надій та інші залізничні сполучення: [концепія, упорядкув. та заг. ред. Т. Гаврилів]. — Львів: ВНТЛ-Класика, 2011. — 384 с.*
- ⁴ Ці англійці вже мали досвід участі в австрійських залізничних підприємствах. Саме ними був бувався відрізок Мельк–Лінц Західної залізниці цісарівни Єлизабет (Відень–Лінц), яка будувалася з 31 липня 1856 р. до 15 грудня 1858 р. [Benedikt H. Die wirtschaftliche Entwicklung in der Franz–Joseph–Zeit. — Wien: Herold, 1958. — S. 39].
- ⁵ Державний архів Чернівецької області (далі — ДАЧО). — Ф. 297. — Оп. 1. — Спр. 1. — Арк. 1–9.
- ⁶ *Lemberger Zeitung — 1862. — 8. Febr.*
- ⁷ *Kronstädter Zeitung. — 1862. — 28. Febr.*
- ⁸ *Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt in Oesterreich. — 1862. — 23. Juli; Bukowina. — 1862. — 24. Apr., 29. Apr., 3. Mai.*
- ⁹ *Bukowina. — 1862. — 10. Mai.*
- ¹⁰ Оттоманський банк, заснований англійськими торговими підприємцями в середині 50-х років XIX ст. спочатку в Лондоні, згодом відкрив свої філії в Галаці, Бейруті, Александрії і Константинополі. Найбільш прибутковим був філіал в Галаці. Банк цінували через його компетентність, фаховість, високий рівень організації [Austria. Wochenschrift für Volkswirtschaft und Statistik. — 1863. — S. 622].
- ¹¹ *Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt in Oesterreich. — 1862. — 9. Aug.; Lemberger Zeitung. — 1862. — 3. Sept.; Bukowina. — 1862. — 6. Sept.*
- ¹² *Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt in Oesterreich. — 1862. — 20. Sept.*
- ¹³ *Bukowina. — 1862. — 15. Okt.*
- ¹⁴ *Ibid. — 17. Dez.*
- ¹⁵ Дет. див.: *Жалоба І.В. Будівництво чернівецького колійного двірця в середині 60-х років XIX ст. та буковинська громадськість // Буковинський журнал. — 2000. — Ч. 1–2. — С. 89–90.*
- ¹⁶ *Österreichisches Staatsarchiv, Verkehrsarchiv / Allgemeines Verwaltungsarchiv (далі — ÖSA, VA/AVA), III E, Kart. 2, Z. 1081/62.*
- ¹⁷ *ÖSA, VA/AVA, III E, Kart. 3, Z. 138/63.*
- ¹⁸ *Actu de concessiune pentru calea ferata de la Sucéva la Jassi, Romanu și Botoșanî. — Bucuresci, 1868. — P. 22–28.*
- ¹⁹ ДАЧО. — Ф. 297. — Оп. 1. — Спр. 12. — С. 12–14, 24–30.
- ²⁰ Там само. — Ф. 297. — Оп. 1. — Спр. 46. — Арк. 1–10; Спр. 1041. — Арк. 52.

Ihor ZHALOBA,

*head of the diplomatic and consular service department
of the Diplomatic Academy
of the Ministry of Foreign Affairs of Ukraine*

FOREIGN POLICY ASPECTS OF THE MOLDOVA PRINCIPALITY IN THE 60'S OF THE 19TH CENTURY

The railway tentacles carefully nurtured in the 30–40's of the 19th century in the Western Europe, gradually reached its central and east areas thereby reinforcing the European «blood» system. The more complete it became in the West, the more irresistible was the desire of the East to access it. On the other hand, the West understood all the benefits of linking the Eastern European regions to a single European railway network. Certainly, each side pinned its own hopes on the railway and we partly illustrated this with an example of the communication issues in relationships of the Habsburg Empire with its neighbors¹. Then there were discussions of the interests of the Austrian government in the railway construction in the Danube principalities in the 40–50's of the 19th century². However, the situation in the 60's in the whole Europe including the Habsburg Monarchy and the Danube principalities was very different from the previous decades. Therefore, purpose of this research is to consider plans for the construction of the railways in the Moldovan part of principalities, the circumstances, in which concessions were provided, and the interests of the major players in this project.

In the early 60's of the 19th century the railroad reached the city of Lviv (the last segment of the Krakow-Lviv railway line owned by Karl Ludwig JSC was opened on November 4, 1861)³. Further construction may be considered in two main directions – to the Russian border over Brody or Ternopil or to the Moldovan border through Chernivtsi. Direction of this line much depended on where it was most likely to extend in the foreign territory in order to end up near the warm waters of the Black Sea (actually near Odessa or Galati as the two major ports of the Black Sea area). In the early 60's,

as well as during the 40's or 50's the Moldovan direction seemed to be potentially most feasible. For Galicia-Bukovina business circles this was one of the main arguments put forward by the foreign shareholders to build railways in Galicia and Bukovina, because in this case their projects did not look provincial but acquired truly European significance (or even Eurasian in view of serious intentions of the Great Britain to bring the railway line to the Indian city of Calcutta). That was why Leo Sapieha in the 50's in his attempts to build railways in Galicia also contacted with the Moldovan side, trying to attract support for the further extension of the Galician railway by the Moldovan territory leading to the port Galati.

As we already remarked, the railway to the Lviv city was built at the beginning of 60's. For its extension in one or another direction it was necessary to raise money, and this time not in Austria, that experienced lack of funds but abroad. For Leo Sapieha and Victor Offenheim, who actively collaborated together for creation of a new company to build the Lviv-Chernivtsi railway, it was clear that money to build a railway from Lviv to Chernivtsi could be found abroad only when foreign capital would be attracted by the prospects of building Moldovan railway from Galati to the Austrian border. Thus, Europe received continuous railway communication with this important Danube port on the Black Sea. The French capital was traditionally strong in the Austrian railway construction. However, Offenheim and Sapieha attracted the English capital. We have no accurate data on how these contacts were established and when the first negotiations began. We only know that in February 1862 an agreement on mutual activities for the Moldovan railway construction was concluded between Victor Offenheim, on the one hand, Thomas Bresse, Samuel Morton Peto and Ladd Betts⁴ on the other (preliminary contacts should have been initiated at least in 1861). Peto Mavrogenni from Iasi and duke Leo Sapieha from Lviv were concessioners while British acted as contracted developers⁵.

As early as in February 1862 *Lemberger Zeitung* reported strengthening of positions of the party that advocated construction of the railway to Chernivtsi in opposition to those, who lobbied the Brody direction⁶. Negotiations conducted with the Moldova government on construction of the railway were the basis for this. On February 28 *Kronstädter Zeitung* reported the following: «Moldova railway project becomes tangible. The duke concession is issued, 6% guarantee is established, the most preferable route is specified, its

linkage to the Karl Ludwig Galicia railway is decided, the British Stock Company headed by the most wealthy and renowned entrepreneur in the sphere of railway construction Mr. Bressi is in process of creation. They only need authorization from the Moldova-Wallachia Chamber, which will inevitably be issued since the interests of almost all land owners in Moldova are involved»⁷.

Indeed, in April the National Assembly of the newly created Romania supported by absolute majority of votes (52 vs 5) issuance of the concession to Leo Sapiuha and Petro Mavrogenni for construction of the railway from the Austrian border in Bukovina near Myhaylen to Galati. The Moldavian-Wallachia government gave shareholders a 6-percent guarantee, the land from state and church holdings were provided for the railway construction free of charge. The concessionaires were obligated to build a railway and put it into operation during five years⁸.

The decision of the Chamber was enthusiastically supported by duke Alexander Cuza. The government Official Monitorul published dispatches from Iasi from the duke to the Minister-President of the Government: «The recent decision of the Chamber on the railway concession gave joy and hope to the souls of Romanians in Moldova. As during my trip to Iasi and stay in the city I discovered a unanimous appreciation and public support of this decision. I am pleased with this decision together with my government»⁹.

Meanwhile, in London, in the late summer the English-Austrian-Moldovan Mavroheni-Sapiuha-Bresse Consortium issued the prospect of the Moldovan Railway Company. According to this prospect the Company planned to raise capital of 3 million 440 thousand pounds. Terms of payment stretched for four years and the Ottoman Bank acted as an agent of the Company»¹⁰. It was necessary to build railway stretching for 297 Eng. miles (one mile construction cost estimated as 11 thousand 584 pounds) that ran to the border of Bukovina to Galati¹¹.

However, in late September, it became clear that the attempts of Mavroheni and Prince Sapiuha to raise capital on the London Stock Exchange were unsuccessful. The reasons for this were doubts about success of the project and low confidence in the promised government guarantees¹². Therefore, according to the correspondent of the newspaper Bukowina: «...this so widely discussed railway project seems to be another good intention of the regional authorities»¹³.

At the same time several consortia were created in the Wallachia territory of the Danube principalities. They sought to build a railroad through the territory of Wallachia, starting mainly from the capital of the region – Bucharest. Anyway, they were aimed at communication through Buzau and Braila from Moldova-Bukovina-Galician railway. However, these projects, as well as the Sapiieha-Mavroheni Moldovan project were not implemented in practice¹⁴.

However, the neighboring Austria closely watched «railway staggering» in the neighboring country. Moreover, the Austrian specialists projected probable directions of Romanian railway lines and analyzed their political-economic and military-strategic implications for the monarchy. It was clear that Austria would have to adjust to the state of things after construction of the railroad in Romania. Therefore, all railway projects proposed by the Austrian nationals in the adjacent lands of the monarchy were attentively analyzed. Directions in case of extension of the railway from Lviv to Chernivtsi and then to the Moldovan border were considered in the first place. In the 40's-50's three possible points on the Moldova border were discussed: Tsuren and Synivtsi (according to Bretschneider project) and Suceava (according to Lihotsky project). It was the Moldavian duke that in the 40's of the 19th century asked the chief engineer of the Northern Railway von Bretschneider to design a version of the railway line Synivtsi (from the Romanian side it was Myheylen). Engineers of the Karl Ludwig Railroad, which according to the conditions of the concession had the priority in construction of the Lviv-Chernivtsi Railway in 1862 also planned to reach the Moldovan border through Tsuren and Mamornytsya¹⁵.

Issues of railway communication were discussed at a meeting of the specially convened committee on 23 December 1862 under the leadership of the Minister of Trade and the Economy. The meeting was attended by the representatives of the Ministry of Defense and Military Headquarters, the Ministry of State, the Ministry of Finance, the Hungarian Secretariat and the Ministry of Commerce. The discussions involved the conclusions of the Bukovyna regional boss Count Amadeus. It was recognized that in terms of the Austria public interest the Suceava district would be most optimal railway point of the Austrian and Moldovan railways¹⁶. Indeed, in this case the region would cross the long line from the north to the south and its territory of most fertile soils rich in grain. The southeastern part of Bukovina received an impulse for development of for-

estry. From what the Moldovan Government wished (railway line near Syrivtsi) all the advantages of the rail road would fall in favor of the Moldovan side, while Bukovina would lose up to 4 miles of the railway¹⁷.

Over the next four years the funds for the Moldovan railways were not found. Similarly, the Romanian government refused to give concessions to the Austrian side on the issue of railways junction on the Moldovan-Austrian border. However, the situation began to change since the mid 60's of the 19th century. The railway Lviv-Chernivtsi was launched on September 1, 1866. Plans of its extension through Bessarabia to Odessa became quite realistic. In this case, the Danube principalities with their ports of Galati and Brăila appeared outside the main international trade transportation system. Under these circumstances the Romanian government decided to make concessions.

In June 1868 the Lviv-Chernivtsi railroad company received from the Romanian government a concession for construction of the Suceava – Iasi railway line including Botosani and Roman. Although the company did not receive direct access to Galati, the concession conditions were very favorable. The Romanian government guaranteed the right of the concessionaires for expropriation, financial assistance for construction in the amount of 40 thousand francs per kilometer, ten-year exemption from taxes and import duties and annual revenues of 3 million 743 thousand 250 francs. (= 1 million 497 thousand 300 amp. silver)¹⁸. On July 13, 1868 Thomas Bresse was awarded another construction contract and in the summer of that year the construction of the Romanian lines started immediately. The fifth extraordinary general meeting of the shareholders was held on October 15, 1868 where the shareholders unanimously voted for the adoption of the concession granted by the Romanian government and for renaming the company «Privileged Railway Lviv-Chernivtsi» into the company «Privileged Railway Lviv-Chernivtsi-Iasi» with the relevant statutory changes¹⁹. The company of T. Bresse constructed fast in the Austrian and Romanian territory and in one and a half months after the opening of the railway Chernivtsi to Suceava, on December 15, 1869, its continuation in the Moldova territory Suceava-Roman (102.9 km) opened and on June 1, 1870 its Pascani-Iasi segment (76.6 km) was launched. Only Vereshty – Botosani side-line (44.5 km) was commissioned much later – on November 1, 1871²⁰.

Finally, the cherished hopes and intentions of the government circles in Vienna and the railway Lviv-Chernivtsi administration came into being – ports of the Baltic and North Sea were directly connected with the Black Sea. This communication line passed through the Austrian territory with the mediation of the Austrian railways, which in addition possessed its own railway lines in Romania. The Austrian and Romanian railways were connected in the desirable point for the Austrians, while the conditions under which the Romanian government granted a concession to the Austro-British applicants were extremely beneficial.

- 1 Zhaloba I.V. International and economic aspects of timber trade with Dniester area at the end of 18th — first half of the 19th centuries // *Problems of history of international relations: Collected Papers — Chernivsti*, 1993. — p.105–121; same author *Issues of railway communication Chernivtsi-Odesa in view of geopolitical interests of Austria and Russia (60's of the 19th centuries // Politological and sociological studies: Collected Papers — Chernivsti: Misto*, 2000. — p. 12–24; same author. *Conjunction of Austrian and Russian railways near Volochiysk and Brody at the end of 60's – early 70's of the 19th century // Proceedings of the Kamiyanets-Podilsky Pedagogical University: Historical Sciences. — Kamiyanets-Podilsky*, 2001. — V. 5 (7). — P. 108–115; same author. *Issues of free navigation in Vistula, Dniester and Prut in the interstate relations of Austria and Russia (last quarter of the 18th century – 70's of the 19th century // Proceedings of the of the 4th Bukovyna International Historical Conference devoted to 125-years since foundation of the Yu. Fedkovych National University of Chernovtsy: Zoloty Lytavry Publishers*, 2001. — p. 198–203; same author. *Railway issue of the Krakow Republic in view of the Austrian state interests (1844-1846) // Research Newsletter of the Uzhgorod National University, Series of Historical Sciences. Issue 6. — Uzhgorod: V. Padyaka Publishers*, 2002. — p. 45–51; same author. *Infrastructure policy of the Austrian Government in the northern east of the monarchy in the last quarter of the 18th century – 60's of the 19th century (on the example of the railway communication). — Chernovtsy: Books — XXI*, 2004. — p. 379–437; same author. *The Austrian-Prussian relations in the issues of the Krakow oblast railways (50's – early 60's of the 19th century) // Newsletter of the Kyiv International University. Series of International relations. — K*, 2004. — p. 111–121.
- 2 Zhaloba Ihor V. *Atitudinea guvernului austriac privind construirea cailor ferate in Moldova in anii 40–50 ai secolului al XIX-lea (dupa materialele inedite din Arhivele Statului de la Viena) // Codrul Cosminului. Analele stiintifice de istorie ale Universitatii «Stefan cel Mare», serie noua. — Suceava*, 1999. — Nr. 5 (15). — P. 305–314.
- 3 See.: Zhaloba I. *Connection of Lviv with Wien: from history of the Carl Ludwig railway // Local studies. — 2011. — № 4. — P. 199–203; Train of hope and other railway communications : [edited by T. Gavryliv]. — Lviv: VNTL–Clasics*, 2011. — 384 p.
- 4 These British already had experience in the Austrian railway company. It is they built a segment of the railway Melk — Linz of the Western Railway of the Princes Elizabeth (Vienna, Linz), which was built from 31 July 1856 to 15 December, 1858. [Benedikt H. *Die wirtschaftliche Entwicklung in der Franz-Joseph-Zeit. — Wien: Herold*, 1958. — S. 39].
- 5 State Archive of the Chernivtsi oblast, folder 297, op. 1, file. 1, sheets 1-9.
- 6 *Lemberger Zeitung — 1862. — 8. Febr.*
- 7 *Kronstädter Zeitung. — 1862. — 28. Febr.*

- ⁸ Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt in Oesterreich. — 1862. — 23. Juli; Bukowina. — 1862. — 24. Apr., 29. Apr., 3. Mai.
- ⁹ Bukowina. — 1862. — 10. Mai.
- ¹⁰ Ottoman Bank was founded by British businessmen trading in the mid 50-ies of the XIX century. first in London and later opened branches in Galati, Beirut, Alexandria and Constantinople. The most lucrative branch was in Galati. Bank was known because of its competence, professionalism, high level of organization [Austria. Wochenschrift für Volkswirtschaft und Statistik. — 1863. — S. 622].
- ¹¹ Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt in Oesterreich. — 1862. — 9. Aug.; Lemberger Zeitung. — 1862. — 3. Sept.; Bukowina. — 1862. — 6. Sept.
- ¹² Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt in Oesterreich. — 1862. — 20. Sept.
- ¹³ Bukowina. — 1862. — 15. Okt.
- ¹⁴ Ibid. — 17. Dez.
- ¹⁵ Zhaloba I. Building Chernivtsi railway track in the mid 60-ies of the 19th century and the Bukovynian public // Bukovyna Journal . — 2000. — part.1-2. — p.89–90.
- ¹⁶ Österreichisches Staatsarchiv, Verkehrsarchiv / Allgemeines Verwaltungsarchiv (дали – ÖSA, VA / AVA), III E, Kart. 2, Z. 1081 / 62.
- ¹⁷ ÖSA, VA / AVA, III E, Kart. 3, Z. 138 / 63.
- ¹⁸ Actu de concessiune pentru calea ferata de la Sucéva la Jassi, Romanú și Botoșani. — Bucuresti, 1868. — P. 22–28.
- ¹⁹ State Archive of the Chernivtsi oblast , f. 297, on. 1, сrp. 12, c. 12-14, 24-30.
- ²⁰ Ibid, f.297, op.1, file 46, sheets 1–10; file 1041, sheet 52.