

**ДО 150-РІЧЧЯ
ЗАЛІЗНИЧНОГО
ТРАНСПОРТУ
УКРАЇНИ**



СПОЛУЧЕННЯ ЛЬВОВА З ВІДНЕМ: З ІСТОРІЇ ЗАЛІЗНИЦІ КАРЛА ЛЮДВІГА

У статті подано короткий нарис з історії будівництва залізниці Карла Людвіга, яка поєднала Львів з Краковом та Віднем. Проаналізовано ідейне підґрунтя проекту Галицької залізниці та обставини створення товариства залізниці Карла Людвіга; подані фон та обставини відкриття залізниці 4 листопада 1861 р.

Ключові слова: залізниці Карла Людвіга, Краків, Львів, Відень, Габсбурзька монархія, Галичина.

Імпульс залізничного будівництва, заданий на Британських островах у 20-х роках XIX ст., докотився до українських теренів за 40 років, а саме: відкриттям 4 листопада 1861 р. відрізка Перемишль-Львів як частини залізниці Карла Людвіга. Саме ця залізниця стала першою залізною дорогою, збудованою у межах сучасної України, що мала своє логічне продовження у просторі і часі завдяки побудові ліній до Чернівців, Тернополя, Бродів. Цілком природно постають питання про те, у кого виникла ідея побудови залізниці до Львова, за яких обставин відбувалося саме будівництво і як воно сприймалося сучасниками. Власне відповіді на ці та інші питання і є метою даної статті.

а) Ідея, територія і гроші.

Львів як столиця «королівства Галичини та Лодомерії» ще з 1772 р., тобто першого поділу Речі Посполитої, належав до земель Габсбурзької корони. Як метрополія (австрійські землі Габсбурзької монархії), так і її галицька периферія не могли бути порівнювані у плані економічного потенціалу з Британією. Тим не менш, британський імпульс досяг саме габсбурзьких володінь, коли вперше на континенті у другій половині 20-х років XIX ст. було започатковане залізничне будівництво лінії Будвайс-Лінц-Гмунден. Саме у Габсбурзькій імперії у 1830-х роках постає на той час майже фантастична ідея побудови справді великої залізниці від Бродів на російському кордоні через Львів і Відень до Адріатичного узбережжя. Її презентував громадськості професор Віденської політехніки Франц Ксавер Ріплъ.

Залишалося мало – віднайти тих чи того, хто профінансує подібне будівництво, спокусившись майбутніми прибутками від залізниці. Зважаючи на аграрний характер Галичини, ніхто всерйоз не розраховував віднайти потрібні кошти в цілому регіоні. Питання стояло в іншому – на який прибуток могли розраховувати власники залізниці в Галичині. За оцінками 1850-х років Галичина

володіла 13 млн. 452 тис. 274 моргами поля, з яких 5 млн. 803 тис. 222 морги орної землі, 2 млн. 044 тис. 601 – сади і луки, 1 млн. 370 тис. 613 – пасовиська, 4 млн. 233 тис. 808 – ліси і 30 моргів – виноградники. Галицька земля винагороджувала своїх працівників щорічною продукцією десь біля 26 млн. корців різної продукції (пшениці, жита, ячменю, вівса, картоплі, буряків, гороху, кукурудзи). У цілому продукція Галичини разом з Буковиною давала щорічно в середньому 170 млн. ц землеплідів та сировини (найперше це сіль, меншою мірою заліза, більше вугілля), 5 млн. сажнів будівельного та паливного дерева та біля 95 тис. ц промислової продукції первинної обробки (сукно, полотно, цукор, горілка, пиво, коси, папір, фарби, галантерея, скляні, залізні, глиняні вироби тощо). До цього треба було ще долучити торгівлю худобою, біля 200 тис. шт.

Розраховували і на пасажирські перевезення, які традиційними шляхами щорічно наприкінці 1850-х років складали біля 18 тис. осіб. Сподівалися на потроєння цієї кількості завдяки залізниці. Втім, основні надії в прирості як пасажирського руху, так і вантажного поклалися на транзитні потоки через сполучення з залізницями Російської імперії та Дунайських князівств. Тоді галицькі лінії з чисто провінційних перетворювалися на європейські колії, маючи на меті сполучення: 1. Півдня Росії з цілою Західною Європою, тобто Гамбургом, Лондоном, Парижем тощо; 2. Чорного моря з Балтійським, тобто Одеси з Гданськом; 3. Молдови і Валахії з Польщею, Росією і Німеччиною, тобто Галаца, Ясс, Бухаресту з Гданськом, Гамбургом тощо; 4. Італії, Угорщини з Польщею, Росією, Прусією, тобто Трієста, Пешта з Краковом, Варшавою, Петербургом, Львовом, Бродами тощо¹.

б) Дійові особи добереженої епохи

Першим, хто не просто зацікавився ідеями проф. Ріплъ, але й мав гроші для їх втілення, був

всемогутній Саломон Ротшильд. 4 березня 1836 р. він нарешті одержує давноочікуваний привілей на побудову Північної залізниці, крайнім пунктом якої має стати Бохня, містечко в Галичині.

Фактично, на світанку залізничного будівництва Галичина вже розглядалася як вигідне поле для розвитку нового виду транспорту. На жаль, у нашому розпорядженні немає даних, який відгук знаходили плани Ріпля і підприємницька діяльність Ротшильда з побудови залізниці у напрямку Галичини в самому краї. Втім можна цілком певно стверджувати, що все це не залишилося поза увагою, і свідченням цього є те, що 12 жовтня 1840 р. на порядок денний засідання галицького ландтагу (сейму) виноситься питання побудови Галицької залізниці. Створюється комісія, на чолі якої стає Л. Сапега, цей «*perpetuum mobile*» галицьких ділових кіл, розробляється концепція Галицької залізниці, яка мала пролягати від Бохні через Ярослав до Львова з виходами на Броди (російський кордон) та Чернівці (молдавський кордон)².

Отож, ще не були збудовані, згідно з привілеєм, усі лінії Північної залізниці, а на Галичині вже захопилися ідеєю її продовження до Львова і далі на Схід. Починаючи з 1840-го року і до 1848 рр. галицькі землевласники, а це головно польська родовита шляхта, певною формою щороку вказують уряду на потребу залізниці для краю.

Ініціатива галицьких станів 1840 р. практично співпала зі змінами урядового ставлення до залізниць, – від відсторонено-споглядального до активного втручання у справи залізничного будівництва, визначення його пріоритетів тощо. Окреслені зміни безпосередньо позначилися і на долі проекту Галицької залізниці. Незважаючи на те, що ідея залізниці, чи то державної, чи то приватної, неодноразово віднаходила підтримку серед галицького губернського правління і членів Надвірної канцелярії, та на визнання усіма сторонами безумовної користі цієї залізниці для краю та монархії загалом, протягом 40-х років її будівництво так і не розпочали. Головним опонентом Галицької залізниці став основний провідник політики державних залізниць, голова Надвірної палати барон Кюбек. Ставлення барона до залізниць загалом і до Галицької зокрема було системним. Він розглядав її як важливу, але не першочергову. Галицьку залізницю барон бачив лише державною, але розпочинати її будівництво, принаймні до 1850 р., не вважав доцільним, бо, по-перше, держава на той час не володіла достатніми коштами для одночасного споруджен-

ня залізних доріг, які видавалися корисними; по-друге, він непокоївся за неочікувані соціально-економічні та політичні наслідки такої раптової розбудови залізниць. На погляд Кюбека, варто було дочекатися результатів залізничного будівництва пруської Верхньосілезької та Північної залізниць для того, щоб визначитися з початковим пунктом Галицької державної залізниці. А те, що це мала бути саме державна залізниця, у нього не було жодного сумніву. Барон мало йняв віри, що галичани віднайдуть достатньо коштів для матеріалізації свого проекту. На його переконання, примноження приватних акціонерних товариств було небажаним, виходячи з фінансової ситуації в монархії та з чисто політичних міркувань, зважаючи, за його ж словами, на «природу залізниць» як владного важеля. Тому у жодному разі держава не повинна була допустити, щоб Галицька залізниця, яка пролягатиме політично не зовсім надійним регіоном, до того ж важливим у його стратегічному розташування щодо Росії, потрапила до рук приватних осіб.

Наполегливість галичан у 1840-х роках все ж таки дала, нехай обмежені, але результати: в Галичині були створені технічні відділи, які зайнялися розробкою проекту майбутньої залізниці. Однак не лише цим пояснюється цей хід уряду. До подібного кроку підштовхували події на північно-східних кордонах монархії – прусаки, росіяни, навіть краків'яни розбудовували там свої залізниці, що спричинило в урядовців занепокоєння за можливе відтягнення торгово-транспортного руху від австрійських областей. До цього варто долучити і розуміння важливості польських подій 1846 р. та небезпеки їх повторення.

І справді, перша залізниця, яка була вибудована на галицькій території в кінці 1840-х років, пов'язана не з діяльністю австрійського уряду, а вільного міста Кракова. Саме там було швидко і без затягування зроблено все, щоб побудувати Краківсько-Верхньосілезьку залізницю (відкрито для руху 13 жовтня 1847 р.), невелику за розмірами, але важливу за своїм значенням у районі, де сходилися державні кордони трьох монархій – пруської, російської й австрійської. Після приєднання колишньої Краківської республіки до Габсбурзької монархії австрійським урядом були задіяні всі важелі з метою перепорядкування впливів на цю залізницю, що завершилося у 1850 р. її викупом державою та оголошенням у 1852 р. Східною державною залізницею³.

в) Неоабсолютистські зміни

Отож, на початку 1850-х років, незважаючи на новий уряд і на нового натхненника (міністра Брука) залізничної політики неоабсолютистського уряду, курс на головне державне будівництво залізниць залишався незмінним. Політика державних залізниць вимагала, втім, чималих фінансових затрат. Поки внутрішня і зовнішньополітична ситуація монархії була відносно спокійною, проводити таку політику, хоч і зі значним напруженням, але вдавалося. Зовсім по-іншому розвивалися події у 50-х роках. Революція 1848 р. і угорське повстання 1849 р., італійська кампанія та загострення стосунків з Пруссією на рубежі 1840 – 1850-х років були тільки прологом до Кримської війни, небезпека участі в якій завдала остаточного удару по фінансовим резервам монархії.

Всі ці події одночасно засвідчили, що без активного залізничного будівництва годі й думати про збереження цілісності імперії та ефективний захист її рубежів. Тому в уряді все більше схилилися до думки про можливість залучення до будівництва залізниць приватного капіталу. 14 вересня 1854 р. був прийнятий закон, який дозволяв його використання у цій справі. У цьому ж році була прийнята й урядова програма, за якою визначалися головні напрямки і приблизна послідовність будівництва залізниць на території монархії. Галицька залізниця, яка повинна була стати складовою однієї з передбачуваних залізничних дуг, які мали перетинати державу з заходу на схід, була віднесена до першої категорії, тобто категорії найбільш важливих залізниць з точки зору їх військового та державно-політичного значення. Такі залізници передбачалося і надалі будувати державним коштом.

Отже, ще на початку 1850-х років в уряді були переконаними, що Галицька залізниця повинна будуватися державою. Фінансова скрута середини 1850-х років внесла корективи у ці наміри. Від державного будівництва довелося відмовитися, і віденський уряд започатковує переговори з товариством Північної залізниці цісаря Фердинанда про викуп останнім вже наявних західногалицьких залізничних ліній та їхньої розбудови надалі до Львова. Успішний їх перебіг давав надію на те, що уряд віднайшов вигідного і політично надійного партнера⁴.

г) Процес творення товариства та будівництво

Однак, на рубежі 1855-1856 рр. чи на початку 1856 р. в Галичині утворюється консорціум галицької шляхти, який започатковує пере-

мовини з австрійським урядом спочатку про дозвіл на будову залізниць від Перемишля на схід (Чернівці-Броди), а пізніше – про викуп наявних західногалицьких залізниць та їхню розбудову до Перемишля і далі. Паралельно Лев Сапега ввійшов у зносини з молдавським урядом на предмет зустрічного будівництва залізниці від Галацу до буковинсько-галицького кордону. Все це супроводжувалося протистоянням з міністерством, протистоянням з керівництвом Північної залізниці на фоні періодично постаючих чвар серед самих прохачів концесії. Використовувалися усі шляхи – від офіційних звернень до міністерства аж до височайших подань на цісаря і до неофіційних зустрічей і виходів на потрібних людей, які були в стані «вирішувати питання».

Коротка хронологія ясновельможних рішень цісаря проілюструвала те, наскільки впертим було протистояння і наскільки наполегливими були галичани у своєму прагненні долучитися до побудови Галицької залізниці.

27 травня 1856 р. у Лаксенбурзі Франц Йосиф приймає рішення, за яким міністру доручалося довести до кінця переговори з Північною залізницею стосовно галицьких залізниць до Перемишля включно, а з галицькою шляхтою – від Перемишля і далі на схід до російського та молдавського кордонів.

Галичан про це рішення ставив до відома міністерський указ від 30 травня 1856 р.⁵ Вони вирішили скористатися цим ясновельможним рішенням і розпочали підписку на суму в 5 млн. 355 тис. фл. як десятивідсоткової запоруки від усього капіталу, а 8 липня 1856 р. вже відбулося перше засідання тимчасової ради правління. Лев Сапега в одному з листів від 10 липня 1856 р. з Відня писав, що попит на акції в цей час там був великий. Одночасно він почав набір майбутніх працівників залізниці, її технічного персоналу. Не зважаючи на протидію міністра внутрішніх справ Баха, йому вдалося завербувати велику кількість поляків, зокрема польських емігрантів з Франції, які набули великого практичного досвіду на французьких залізницях, а також вихованців львівської політехніки та технічного інституту в Кракові.

Для врегульованого поширення акцій 1 липня 1856 р. був створений синдикат, хоча до березня 1857 р. акцій ще не випускали. На осінь 1856 р. був підготовлений проект концесії для східногалицьких залізниць і була отримана згода цісаря (у вересні) на назву товариства як товариства Карла Людвіга, на честь свого брата ерцгерцога Карла Людвіга Йозефа Марії.

За цей час фінансова ситуація на ринку погіршилася і зібрати гроші не змогли. До того ж, керівництво Північної залізниці почало шукати приводів, щоб позбутися своєї можливої участі у розбудові Галицької залізниці.

Втім, остаточну версію тексту концесії було затверджено цісарем в Кремені 3 березня 1857 р., у тому числі і на основі його ж рішення від 3 січня 1857 р. у Падуї.

29 червня 1857 р. цісар в Лаксенбурзі затверджує новий поділ – до Кракова залізничні лінії належать товариству Північної залізниці, а від Кракова – товариству Карла Людвіга, що знайшло своє остаточне оформлення у рішенні цісаря від 21 березня 1858 р. та видачі 7 квітня 1858 р. так званої додаткової концесії. 1 серпня 1857 р. цісар затвердив статут товариства,

яке офіційно називалось «Цісарсько-королівська привілейована Галицька залізниця Карла Людвіга», з місцерозташуванням товариства у Відні.

Оскільки десятивідсотковий внесок від капіталу було здійснено 1 червня 1858 р., то від цього дня, згідно із статутами, уконституювалася також рада правління товариства. 16 червня 1858 р. відбулося перше пленарне засідання ради правління новоствореного товариства⁶.

Перше засідання загального зібрання акціонерів залізниці Карла Людвіга відбулося 16 травня 1859 року⁷.

Як бачимо, підготовленими угодами між віденським урядом і керівництвом Північної залізниці 1855-1856 рр. довелося пожертвувати задля задоволення прагнень галицьких землевласників самим будувати галицькі залізниці, – прагнень, з якими вони неодноразово зверталися до уряду ще з початку 40-х років. Незважаючи на такий відхід від спочатку визначеної мети, уряд не допустив галицьких (польських) аристократів, яким він мало довіряв, до стратегічно і політично важливих залізничних відрізків на захід від Кракова, а передав їх усе тій самій Північній залізниці. З іншого боку, до товариства залізниці Карла Людвіга було залучено таку кількість німецьких акціонерів, яка суттєво розмила польський елемент. Отже, формально задовольнивши прагнен-

ня польської шляхти Галичини будувати залізницю в краї, уряд зробив все, щоб зберегти у новому товаристві сильний німецький вплив.

Водночас не можна забувати, що цей позитив уряду вдалося досягнути тільки після двох років напруженої діяльності з узгодження позицій,



укладання угод тощо. Протягом цих двох років жодного кілометра залізниці в Галичині так і не було побудовано, оскільки ніяк не могли визначитися, хто і що буде. Врешті-решт залізницю будували вже за значно гірших фінансових умов, до того ж тільки до Львова замість планованих спочатку кінцевих пунктів у Бродях і Чернівцях.

Втім, будували швидко. Так, на початку травня 1858 р. розпочалася будова відрізка Дембиця-Жешів, а 15 листопада то-

го ж року його передали для руху. Осінню наступного року відкрили відрізок Жешів-Пшеворск, а 4 листопада 1860 р. Пшеворск-Перемишль.

Під кінець 1860 р. приступили до підготовки території під львівський залізничний вокзал. Грунт був багnistий, тому – як в Нідерландах – забивали дерев'яні палі. Але й це не допомогло і в серпні 1861 р. частина будови завалилася. Будівництво провадили без уваги на неділю і свята, чим завдавали клопоту єврейським робітникам, згодом залучили війська, але повністю вибудувати вокзал до відкриття руху не встигли.

На 1861 р. товариство залізниці Карла Людвіга володіло 67 локомотивами, 104 пасажирськими (1 надвірним і 1 салон-вагоном), 40 поштово-багажними і 1459 вантажними вагонами. Локомотиви цієї залізниці вже 1859 р. мали захисні дашки над місцем машиніста, для тих часів особливе пристосування. До того десятками років панувала варварська думка, що накриття дахом місця машиніста створюватиме йому велику зручність і цим самим знижуватиме його увагу. Ця думка в умовах суворих зим Галичини не виправдалася⁸.

д) Фон та обставини відкриття

20 жовтня 1861 р. до Львова завітав перший локомотив «Лемберг», що здійснив пробний проїзд залізницею. А вже 4 листопада цього ж року населення вітало локомотив «Ярослав», який



відкривав, нарешті, останню вітку – Перемишль-Львів, що відбувалося за два роки до передбачуваного концесією терміну. За даними віденської преси, на відкриття залізниці прибуло від 40 до 50 тис. люду, які супроводжували появу локомотиву гучними вигуками. Отже, Львів був поставлений у пряме залізничне сполучення з Краковом і Віднем. Утім, у подіях 20 жовтня та 4 листопада 1861 р. було багато символіки, зрозумілої сучасникам. Пробний проїзд планувався на 18 жовтня, однак був у підсумку приурочений до річниці видачі так званого Жовтневого диплому від 20 жовтня 1860 р. Цим заманіфестовувалося прагнення конституційних змін у монархії. Однак, поява локомотива «Лемберг» від німецької назви Львова символізувало те, що влада все-таки є німецькою, що викликало негативне враження в польських національних колах міста і краю. Останні й так були переконані, що залізниця, збудована на польській землі є чисто німецькою інституцією і що вони ставили на карб Льву Сапезі. Поява ж на офіційному відкритті залізниці 4 листопада локомотива «Ярослав» за своєю символікою уже цілком відповідала баченню цієї частини галицького суспільства⁹. Отож, увесь довгий шлях компромісів, упродовж якого відбувалося становлення товариства залізниці Карла Людвіга знайшов своє вираження і в компромісних формах відкриття вже побудованої залізниці.

Джерела та література

1. Osiecki I. Kolej żelazne w Galicji, i stosunek tychże do kolej w Polsce i Rosji. – Wieden, 1858. – 83 s.; Die ostgalizische Karl Ludwigs-Bahn // Wochenschrift für Volkswirtschaft und Statistik. – 1857. – I. Bd. – S. 330-335.
2. Zhaloba I. Leon Sapieha – a Prince and a Railway Entrepreneur // Across the Borders: Financing the World's Railways in the Nineteenth and Twentieth Centuries edited by Ralf Roth and Guenter Dinhl. – Bodmin: Ashgate, 2008. – P. 49-62.
3. Жалоба І.В. Австрійсько-пруські стосунки у справі залізниць Краківської області (50-ті – початок 60-х років XIX ст.) // Вісник Київського міжнародного університету. Серія: Міжнародні відносини. – К.: КиМУ, 2004. – Вип. 3. – С. 111-112.
4. Жалоба І.В. 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. – 520 с.
5. Österreichisches Staatsarchiv, Verkehrsarchiv / Allgemeines Verwaltungsarchiv (далі – ÖSA, VA / AVA), III B, Kart. 16, Z. 2121 / 56
6. Aus dem Geschäftsberichte über den Bau und Betrieb der k.k. privil. Galizischen Karl Ludwig-Bahn für den Zeitraum seit Gründung des Unternehmens bis Ende December 1858 // Austria. Wochenschrift für Volkswirtschaft und Statistik. – 1859. – II. Bd. – S. 365-366; Demel J. Stosunki gospodarcze i społeczne Krakowa w latach 1853-1866. – Wrocław-Krakow: Zakład Narodowy im. Ossolińskich, 1958. – 731 s.
7. ÖSA, AVA, III C, Ktn. 8, Z. 14022/ 60.
8. Geyer G. Der Ausbau des nordöstlichen Eisenbahnnetzes der österreichisch-ungarische Monarchie unter Berücksichtigung von Krisenzeiten. Diss. Phil. Fak. (Maschienenchrift). – Wien, 1954. – 145 Bl.
9. Die Presse.– 1861. – 23. Okt.; Vaterland. Zeitung für die österreichische Monarchie.– 1861. – 8. Nov.

Игорь Жалоба

Соединение Львова с Веной: из истории железной дороги Карла Людвига

В статье подан краткий очерк из истории строительства железной дороги Карла Людвига, соединившей Львов с Краковом и Веной. Проанализирована идейная основа проекта Галицкой железной дороги и обстоятельства создания общества железной дороги Карла Людвига; представлен фон и обстоятельства открытия железной дороги 4 ноября 1861 г.

Ключевые слова: железная дорога Карла Людвига, Краков, Львов, Вена, Габсбургская монархия, Галиция.

Igor Zhaloba

The connection between Lvov and Vienna: from the history of Karl Ludwig railway

The article outlines a brief history of the building of Karl Ludwig railway, which connected Lvov with Krakow and Vienna. The ideological conditions of Galicia railway and the conditions of the creation of Karl Ludwig railway have been analyzed; the background and circumstances of the railway opening in November 4, 1861 are given as well.

Key words: Karl Ludwig railway, Krakow, Vienna, Lvov, Habsburg monarchy, Galicia.