

*І.В. Жалоба*

## ГАЛИЦЬКІ ЗЕМЛЕВЛАСНИКИ В БОРОТЬБІ ЗА ЗАЛІЗНИЦЮ КРАКІВ-ЛЬВІВ (1856 р.)

Прагнення галицьких дворян і підприємців власними силами і на власні кошти вибудувати для Галичини залізницю виявлялися ще у 40-х роках ХІХ ст. Здійснені вони, однак, були тільки в кінці 50-х – на початку 60-х років. Яким чином вдалося галичанам вибороти від віденського уряду концесію на будову Галицької залізниці, коли і за яких умов виник консорціум галицьких землевласників та підприємців, які повели боротьбу за неї, які чинники сприяли успіху галичан у цій боротьбі, питання, що на сьогодні не знайшли достатнього висвітлення в історичній літературі або ж в ній міститься досить суперечлива інформація. В даній статті, базуючись в першу чергу на неопублікованих матеріалах Австрійського державного архіву, ми зупинимося на перебігу подій весни 1856 р. і, зокрема, боротьби між галицьким дворянством і акціонерним товариством Північної залізниці цісаря Фердинанда, засновником і основним власником акцій якої був банківський дім віденських Ротшильдів, за право вибудови Галицької залізниці від Кракова до Львова та її продовжень до Бродів і Чернівців, а також позиції в цій боротьбі австрійського уряду та віденського двору.

У середині 50-х років ХІХ ст. в урядовій політиці стосовно залізниць відбулися зміни. Австрія значно відставала від головних європейських країн за кількістю вибудованих залізниць. Коштів у держави для будівництва необхідних ліній не було, а будувати залізниці було вкрай потрібно. Через те приймається закон 14 вересня 1854 р., який розкриває ширші можливості для приватних підприємців займатися залізничним будівництвом. 10 листопада цього ж року у „Wiener Zeitung“ публікується велика стаття, в якій називаються важливіші залізничні лінії, які необхідно вибудувати виходячи з їх стратегічної, національно-економічної та політичної значимості для монархії і до будівництва яких уряд закликав приватний капітал. Як першочергові для Галичини розглядалися лінії Освенцім-Подгорце, Освенцім-Хельмек до з'єднання з Краківською залізницею, Краків-Перемишль-Львів-Броди та Перемишль-Чернівці до молдовського кордону [5, 1854, 10 листоп ].

Незважаючи на те, що вищезначена стаття в офіційному органі з'явилася ще наприкінці 1854 р., якихось активних дій з боку галицького дворянства протягом 1855 р. не виявлено і пояснюється це тим, що у 1854-1855 роках, в умовах Кримської війни та реальної загрози австро-

російської війни, уряд сам, з залученням військових, гарячково будував залізницю в Західній Галичині. Перше ж звернення галичан до уряду з проханням надання їм концесії на будову залізниці від Перемишля через Львів до Чернівців та Бродів відноситься саме до 1856 р. і підготовлене воно у Львові 1 квітня. Написано його від імені 15 членів комітету засновників, представленого в переважній більшості польським родовитим дворянством [1, Kart. 15, Z. 1509/56]. У відомих нам джерелах не зафіксовано чіткої дати заснування цього комітету. Згідно з Ю. Демелом консорціум галицьких землевласників, який хотів будувати залізницю в Галичині, виник у 1855 р., приблизно в той час, коли і Північна залізниця воліла перебрати це на себе. Правда, Ю. Демел зауважує, що точних даних у нього немає, до того ж і спомини Л. Сапеги про це мовчать [4, с. 153-154]. На 1855 р. вказує і А. Чедік [3, с. 32]. Розміте, на перший погляд, датування, а саме кінець 1855 – початок 1856 рр., наводилося і на першому засіданні загального зібрання акціонерів залізниці Карла-Людовика, яке відбулося 16 травня 1859 р. [2, 1859, т. II, с. 365]. Однак саме воно, на нашу думку, найбільш повно передавало зміст того, що відбувалося в кінці 1855 – навесні 1856 рр., а саме: комітет засновників, який 1-го квітня 1856 р. направив звернення до австрійського уряду, хоча й виник у 1855 р., чітко оформився лише між 26 березням – 1 квітнем 1856 р. І виходимо ми з таких міркувань.

Дійсно, час виникнення цього комітету нам не відомий. Судячи, однак, з його гарячкових дій в квітні 1856 р., виникнути він повинен був недавно і через те готовність його до конкретних пропозицій була надзвичайно слабкою. Мало того, члени комітету мали досить слабку уяву про наміри уряду стосовно подальшої будови та експлуатації галицьких залізниць. У зверненні висувалися такі два основні мотиви, які штовхнули комітет на цей крок. З одного боку, у Львові стало відомо про розпорядження краківського будівельного відділка Східної державної залізниці про забезпечення матеріалів та робочих реквізитів, з чого зробили висновок про серйозний намір уряду будувати цю державну залізницю в напрямку Жешува, Ярослава, Перемишля. З іншого боку, закон від 14 вересня 1854 р. надавав ширші можливості приватному капіталу для участі в залізничному будівництві. Тому галицьке благородне дворянство вирішило благородно допомогти уряду в його праведних прагненнях і подальший відрізок від Перемишля через Львів на Броди та Чернівці вибудувати на власні приватні кошти. Кошти передбачали зібрати через емісію акцій в середині монархії та за

кордоном [1, Kart. 15, Z. 1509 / 56]. Якщо ж, зауважувалося у листі, уряд бажає передати лінії Освенцім-Мисловіці-Чернівці-Броди в одні руки, то консорціум готовий викупити від держави вже вибудовані відрізки.

З квітня намісник Галичини граф Агенор Голуховський направив міністру торгівлі телеграфну депешу такого змісту: "Одне товариство, переважно благородних капіталістів, направило безпосередньо на Ваше превосходительство прохання про дозвіл будівництва залізниці від Перемишля через Львів до Чернівців шляхом акціонерного підприємства і *в разі потреби* (курсив наш – *І.Ж.*) викупу вже вибудованих відрізків від Освенціма до Дембці і просило мене довідатися, чи є ще нині на часі потреба з цього приводу якихось попередніх входжень, після того, як згідно з приватними повідомленнями, державне управління повинно вже вести переговори стосовно викупу Галицької залізниці з іншим товариством.

Уклінно прохаю про високе відкриття" [Там само].

З яких саме приватних джерел галичанами була почерпнута інформація про наміри уряду передати вже вибудовані державою чи такі, що знаходилися в будівництві, галицькі залізниці в приватні руки, стає відомим з подання уповноважених комітету засновників князя Льва Сапєги та графа Ладіслауса Бадені до цесаря від 1 травня 1856 р., в якому вони у своїх діях посилаються на приватний лист міністра торгівлі Тоггенбурга від 26 березня 1856 р. до одного з членів комітету засновників князя Ладіслауса Сангушко [Там само].

Таким чином, з вищесказаного можна зробити такий висновок. На рубежі 1855-1856 рр. в Галичині утворюється комітет, який має на меті надбання концесії на будову залізниці від Перемишля через Львів аж до російського та молдовського кордонів. У своїх міркуваннях щодо вибору лінії саме від Перемишля члени комітету виходили з того, що ще в 40-х роках галичанам було відмовлено у вибудові Галицької залізниці, початковим пунктом якої передбачалася Бохня. Тоді уряд мотивував це тим, що він збирається її будувати і експлуатувати як державну. Колишня приватна Краків-Верхньосілезька залізниця була у 1850 р. викуплена і з 1852 р. існувала вже як Східна державна залізниця. Подальші її вітки до Бохні і Дембці будувала теж держава, як і її сполучення з Північною залізницею від Тржебіні до Освенціма. Таким чином, долучаючи до цього розпорядження державного будівельного відділка про підготовку до будівництва, логічно допускали, що відрізок до Перемишля держава зі своїх рук не випустить. Не треба забувати також і про те, що Східна війна ще не закінчилася, а розуміючи стратегічне значення залізниць, не

допускали, мабуть, галичани й думки, що уряд так просто віддасть залізницю в приватні руки. Подібними розміркованнями переймалися б і далі, якби не лист міністра, який навряд чи був єдиним джерелом, але таким, яке змусило діяти швидко. Лист, швидше за все, особливо чіткої інформації не містив, але зрозумілим було, що уряд майже домовився про продаж західногалицьких відрізків Північної залізниці, а також надав право цій залізниці будувати їх продовження у напрямку Перемишля.

У відповідь на звернення Голуховського від 3 квітня міністр торгівлі Тоггенбург телеграфує йому, щоб представники комітету засновників, по можливості, швидше прибули до Відня для започаткування переговорів. Тим часом з'ясувалося, що справа переговорів з Північною залізницею ще не остаточно оформлена і що втрачати галичанам, власне, немає чого. Через те вирішено було, що боротися можна і треба вже за все.

В результаті, 13 квітня на зустрічі з міністром галицька делегація на чолі з Львом Сапегою чітко ставить питання про передачу комітету засновників усіх галицьких наявних і проєктованих залізниць, однак нечітко все це аргументує, оскільки чогось готового і конкретного не було. На неодноразові вимоги міністра представити чітку структуру пропозицій галичани відповідали не менш категоричними вимогами надати їм конкретні пункти вимог уряду, на основі яких вони вже будуть формулювати свої пропозиції. Попри те, що львів'яни прагнули затягнути час, відчувалося, що вони не хотіли також і продешевити.

Галицькі представники шукали, однак, не тільки парадні двері на вхід до віденських дворів. Через інженера Каєтана Кьобу, дружина якого була сестрою Лассера, вийшли на останнього, "праву руку Баха і приятеля", як писав про це у своїх споминах Л. Сапєга [цит. за: 4, с.155]. Через нього і Баха можна вже було впливати, намагатися вплинути чи виходити на інші високі структури уряду і двору.

Чим швидше збігав час, тим зрозумілішим ставало, що без втручання найвищої особи імперії зламати опір міністра і Північної залізниці не вдасться. Через те, попри тяганину з міністром, біганину різними інстанціями, вирішено було вийти також безпосередньо і на цісаря. 17 квітня йому було представлено подання за підписами князів Льва і Адама Сапєгів та графа Ладіслауса Бадені з проханням надати концесію для відрізка Перемишль-Чернівці-Броди і уступити (за викуп) галицькі залізниці, які були вибудовані державою раніше чи які нею будувалися. Пояснювалося це тим, що розповсюдилася чутка про намір уряду передати державні залізниці в приватні руки, і вони (львів'яни-галичани – І.Ж.) таким чином вирішили теж до цього долучитися. При цьому

вони очікували від уряду такого ж сприяння, яке уряд вже надав подібним підприємствам в Угорщині, Ломбардії і перед тим в Семигородді. Вважали, що галичани цього заслужили, оскільки ще з 1841 р. розпочали свої клопотання з цього питання. В кінці писали, що вважають за свій обов'язок цей крок вже нині донести до відома цісаря і "з дитячою довірою" сподівалися на позитивний розгляд "цієї для вірного краю так важливої справи" [1, Kart. 15, Z. 1509 / 56].

29 квітня Тоггенбург направив відповідь комітету, в якій він говорив, що схильється передати галицькі лінії включно до Львова в руки Північної залізниці, оскільки переговори з галицьким комітетом стосовно конкретних їхніх планів, вірніше конкретного заділу роботи не дали позитивного результату, що не повинно бути дивним, бо в галичан дійсно ще нічого не було готового. Стосовно віток від Львова на схід, то тут, з точки зору міністра, не могло бути жодних проблем, оскільки Північна залізниця там не володіла правом першості і таким чином галицьким дворянам є простір для того, щоб проявити свій патріотизм.

Одночасно 29 квітня міністр направив і остаточний варіант угоди між державою та Північною залізницею в її дирекцію для представлення загальному зібранню акціонерів на затвердження. 30 квітня 28-е зібрання акціонерів цієї залізниці уповноважує дирекцію укласти договір з державою [1, Kart. 16, Z. 1767 / 56; 2, 1856, т. II, с. 225-226], а вже наступного дня блискавична реакція галичан – повторне, протягом двох тижнів вже друге, подання на цісаря за підписами Льва Сапєги та Ладіслауса Бадені [1, Kart. 15, Z. 1509 / 56]. Оскільки відступати було нікуди, прохачі висували всі порядні і не зовсім аргументи, щоб досягти свого. Зокрема, ображалися на те, що їм зараз як кістку собаці кидають нині поки що нікому не потрібну лінію Львів-Чернівці, яку до вибудови залізниці до Львова практично неможливо будувати. А це їм особливо боляче усвідомлювати тому, що починання їхнє патріотичне, що проекти до будови цих віток були готові ще 13 років тому і тоді їм теж відмовили, а ось краків'яни змогли, переважно на власні кошти, залізницю собі вибудувати, – чому ж не можуть це зробити львів'яни?! Але вже у самій згадці про вибудову Краків-Верхньосілезької залізниці краків'янами містилася відповідь на це риторичне запитання – на перешкоді цьому стоїть Відень. Таким чином, натяк цісарю тут був більш ніж прозорий: краків'яни змогли, тому що питання це вирішили тоді, коли були ще незалежними (угода Краківської республіки з пруською Верхньосілезькою залізницею була підписана весною 1844 р., за два роки

до окупації Краківської області Австрією – *ЛЖ*). Розвиваючи думку, можна було прийти до висновку, що і львів'яни давно мали б свою залізницю, якби були незалежними.

Так чи інакше, подання потрапляє до міністра торгівлі, на яке йому треба відповідати, і час таким чином все-таки виграється.

Відповідь від міністра прийшла ґрунтовна, на підготовку якої йому потрібно було два тижні. Ситуацію, в якій опинився Тоггенбург, останній зображував як „між молотом та ковадлом“ – з одного боку, галичани, патріотичний порив яких треба було задовольнити, а з іншого – товариство Північної залізниці, яке пропонувало уряду кращі умови і довіра до якого в уряді була безумовно більшою. Галичани, за словами міністра, виявилися зовсім не готовими до представлення якихось планів чи розрахунків щодо передбачуваного ними підприємства і тільки 1 травня і в поданні на цесаря, а не на нього, галичани висунули більш предметні пропозиції. Він їх, однак, ніяк не міг розцінити настільки вагомими, щоб припинити будь-які стосунки з Північною залізницею і все передати галичанам. Після такого вступного роз'яснення, міністр перейшов до конкретного розгляду звинувачень галичан в його адресу та висунутих ними пропозицій.

Так, у своєму поданні на цесаря від 1 травня галичани стверджували, що тільки на загальному зібранні акціонерів Північної залізниці 30 квітня їм стали відомими умови, на яких уряд збирався надати Північній залізниці право на будову залізниці до Львова і Бродів включно<sup>1</sup>. Міністр з цим рішуче не погоджувався. Цілком справедливо він зауважував, що формально спочатку свої пропозиції зобов'язані були представити галичани, а міністр, формально, зовсім не повинен був розкривати їм зміст пропозицій інших прохачів. Тим не менш міністр на останнє пішов, за його словами, з тим, „щоб переговорам надати характер повної відкритості“. Більше того, він пропозиції Північної залізниці „зробив предметом обговорення“ з галичанами, хоча це і не привело до позитивного результату. Таким чином, міністр вказував, що галичани для досягнення своєї мети користуються не зовсім чесними методами і вводять в оману цесаря щодо справжнього перебігу подій.

---

<sup>1</sup> В тексті подання на цесаря підкреслено, що це право Північна залізниця могла отримати тільки „за умови його височайшого одобрення“. Таким чином, галичани і тут не випустили з уваги того, щоб ще раз нагадати цесарю, що саме в його волі і силі відновити справедливість і винагородити, нарешті, зусилля галичан. Цілком логічно з цього випливало, що противний результат міг розцінюватися галичанами надзвичайно негативно і сильно впливати на їхню політичну поведінку. Після недалеких подій 1848-1849 рр. такі прозори натяки повинні були справляти враження на віденський двір, тим більше, що політична вага галицького родовитого дворянства в імперії була не останньою

Далі міністр не погоджувався з твердженням галичан, що нині вони в стані і бажають представити кращі умови, ніж ті, які виробив уряд з Північною залізницею.

Так, галичани різко виступили проти тарифу, який передбачався угодою з Північною залізницею, розцінюючи його як завищений для Галичини, в результаті чого галицька продукція виявилася б неконкурентоздатною на німецькому ринку. Таким чином, замість користі від залізниці край отримав би тільки шкоду.

Контраргументи міністра на це були чіткими. Подібний тариф діяв з 1 січня 1856 р. на Східній державній залізниці і ніяк не виглядав надмірним. До того ж цей тариф був розрахований тільки на перших 15 років, після чого передбачалася його ревізія. За словами міністра, саме такий розмір тарифу необхідний був для користі самого підприємства, оскільки для того, щоб в Галичині розвинувся достатній рух, необхідно було, щоб залізничні лінії сягали зернових районів її східної частини. Тому на перших порах, поки цього не відбулося, галицька залізниця, вірогідно, отримуватиме низьку ренту, в той час як кліматичні умови краю суттєво примножать експлуатаційні витрати. Твердження ж галичан „знову ж таки без більш детальних і точних викладок“, – а саме на цьому, тобто на відсутності у галичан необхідних у таких випадках попередніх підрахунків і обчислень, міністр постійно наголошував, – про те, що вони готові і згодні працювати з меншими тарифами, міністр розцінював двояко: або ж просто як поверхові, що свідчать про низьку фахову підготовку тих, хто готував ці пропозиції, або ж з прихованим підтекстом. Останній полягав у тому, що втрати, які залізниця нестиме спочатку через низький тариф, товариство компенсуватиме видатками з державної скарбниці, оскільки галичани наполягали на державній гарантії. Тому для міністра було цілком очевидним, що надмірні витрати, які б несло залізничне підприємство через низький тариф в перші роки свого існування, довелося б компенсувати державному управлінню, в той час як Північна залізниця, якій гарантії не передбачалося, мала б самостійно справлятися з ситуацією.

Не менш легковажними або ж зумисними виглядали і зобов'язання галичан відносно блискавичних темпів будівництва окремих залізничних ліній: від Дембці до Львова – до 1 червня 1860 р., від Львова до Бродів – до 1 червня 1862 р. (Північна залізниця зобов'язувалася вибудувати їх відповідно до 1 червня 1861 р. та 1 червня 1865 р. – *І.Ж.*) і до Чернівців – до 1 червня 1865 р. І це при тому, що ще потрібно було викупити і добудувати західногалицькі вітки.

Тому міністр ясно і недвозначно висловлювався за надання концесії на будівництво залізниць до Львова товариству Північної залізниці. Пропозиції ж галичан міністр розцінював як „голі, зовсім нічим не підкріплені запевнення“. З досвіду ж міністр знав, „що подібні запевнення (навіть, якщо вони підкріплюються завдатками тощо) мають звичку ніколи не бути виконаними і концесіонери в кінці кінців знову апелюють до співчуття держави і її поблажливості“.

Накінєць, як контраргумент висував міністр і національно-політичний аспект проблеми. За словами міністра, „польські землевласники“ (саме так, а не, приміром, „галицькі землевласники“ чи, як до цього постійно вживав міністр, „прохачі“)(Bittsteller), тобто без будь-якого прикметника національної чи адміністративно-територіальної ознаки – І.Ж.), особливо з уваги на їх прагнення отримати в руки всю залізничну сітку Галичини, будуть відшукувати допомогу своєму підприємству у французьких капіталістів і потягнуть у великій масі в край французьких інженерів та інших службовців, „що жодним чином не було б вигідним для бажаного розвитку австрійського національного почуття в Галичині“. Справа полягала, однак, не тільки у французькому капіталі і французьких інженерах, хоча це, незважаючи на активну задіяність французького капіталу в австрійському залізничному будівництві, теж відіграло свою політико-ідеологічну роль. Але до цього додавалося ще й таке. Значну частину французького інженерного корпусу склали поляки. Враховуючи тісні стосунки між поляками австрійської частини і польською еміграцією у Франції, саме прибуття поляків під видом французьких інженерів найбільше побоювалися у Відні.

Нарешті, останню пропозицію, яку висували галичани, – об'єднати їх з Північною залізницею, – міністр розцінював як найбільш бажану, але не реальну, оскільки Північна залізниця не пішла б на включення в своє стале, сформоване підприємство якогось чужоземного елемента.

Однак 27 травня в Лаксенбурзі Франц Йосип наклав на дане подання резолюцію, за якою міністру доручалося довести до кінця переговори з Північною залізницею щодо галицьких залізниць до Перемишля включно, а з галицьким дворянством – від Перемишля і далі на схід до російського та молдовського кордонів [1, Kart. 16, Z. 2121 / 56].

Таким чином, Північна залізниця не отримувала бажаного кінцевого пункту – Львова, а бажання галичан, згідно з їхнім першим зверненням від 1 квітня, формально задовольнялися – від Перемишля на схід вони повинні були отримати простір для своєї „патріотичної“ діяльності. На основі цього „соломонового рішення“ цісаря розпочалася підготовка



до видачі відповідних законодавчих актів. Незважаючи на те, що галичани не отримали всього того, що вони хотіли, вони могли розцінювати дане рішення, як першу поступку збоку влади, – адже і Північна залізниця не отримала того, до чого вона прагнула, а саме Львова як кінцевого пункту і повного контролю над центральною лінією Галичини Краків-Львів. Усвідомлюючи це, в подальшому галицько-польські землевласники, поряд з рутинним узгодженням пунктів майбутнього закону про їхнє підприємство, робили й кроки, які повинні були все-таки сьяти їхньої основної мети, – отримати у їхнє підпорядкування всю залізничну мережу Галичини.

1. Österreichisches Staatsarchiv, Allgemeines Verwaltungsarchiv: III B. Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten (1849-1859).

2. Austria. Wochenschrift für Volkswirtschaft und Statistik.

3. Czedik A. von. Der Weg von und zu den Österreichischen Staatsbahnen 1824-1854/1858 • 1882-1910. In drei Bänden. I. Bd. Die Entwicklung der österreichischen Eisenbahnen als Privat- und Staatsbahnen 1824-1910. – Teschen-Wien-Leipzig, 1913.

4. Demel Juliusz. Stosunki gospodarcze i społeczne Krakowa w latach 1853-1866. – Wrocław-Krakow: Zakład Narodowy im. Ossolińskich, 1958

5. Wiener Zeitung.

Zhaloba I.

#### HALYCH LANDOWNERS IN THE STRUGGLE FOR KRAKIV-LVIV RAILWAY (1856).

Author of this article, analysing unpublished materials of Austria State Archive, depicts the events of the spring 1856 concerning the struggle between Halych nobility and Northern Railway Ferdinand Share Society for the right to build Halych Railway from Krakiv to Lviv and its lines to Brody and Chernivtsi. The article deals also with the position of Austria government and Vienna court in this struggle.