

Исторические науки

УДК 94(4)

**Matwiejew Andrzej**

*Licencjat, student*

*Katolickiego Uniwersytetu Lubelskiego Jana Pawła II*

**Матвеев Андрей Анатольевич**

*бакалавр, студент*

*Люблинского католического университета им. Иоанна Павла II*

**Matvieiev Andrii**

*Bachelor, Student of*

*Catholic University of John Paul II of Lublin*

**POWSTANIE KOLEI ŻELAZNEJ W GALICJI  
СОЗДАНИЕ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В ГАЛИЧИНЕ  
CREATION OF THE RAILWAY IN GALICIA**

**Streszczenie.** *Zbadany proces powstania i wprowadzenia do eksploatacji kolei żelaznej w Galicji oraz jej znaczenie dla rozwoju imperium Habsburgów.*

**Słowa klucze:** *Galicja, kolej żelazna, kolej Transwersalska, Austro-Węgry.*

**Аннотация.** *Исследован процесс создания и введения в эксплуатацию железнодорожных путей в Галичине и их значение для развития империи Габсбургов.*

**Ключевые слова:** *Галичина, железная дорога, Трансверсальная железная дорога, Австро-Венгрия.*

**Summary.** *The process of creating and putting into operation of the railway lines in Galicia and their importance for the development of the Habsburg Empire was studied.*

**Key words:** *Galicja, railway, Transversal railway, Austria-Hungary.*

Na dzieje i rozwój ludzkości w dużej mierze wpływały różnego rodzaju rewolucje. Jednak na zmiany trybu życia, jego sposobu i świadomości największy wpływ wywarły zmiany cywilizacyjne, szczególnie komunikacyjne. Od dawna istniały naturalne szlaki handlowe. Jeśli handel kwitnął – osady rozwijały się i przekształcały się w miasta i na odwrót. Podobny proces można dostrzec w XIX wieku – kiedy zaczęły powstawać linie kolejowe: ich zakładanie i przebieg miały wielki wpływ na rozwój całych regionów. Dokładnie tak było w Galicji<sup>1,2</sup>.

Austria traktowała Galicję jak kolonię – bliskie i wygodne miejsce zbytu dla towarów pochodzących z rozwiniętych przemysłowo regionów imperium. Austriacka polityka przemysłowo-handlowa obejmująca także kolejnictwo dążyła do tego, aby wszelkie próby podźwignięcia gospodarstwa społecznego w Galicji natychmiast niszczyć i w żaden sposób nie pozwalać na rozwój przemysłu i gospodarki rolnej w tej części cesarstwa. Dowóz tanich wyrobów z zachodnich części państwa Habsburgów „zabijał” słaby przemysł w kraju, a konkurencyjna taryfa dla tranzytu zboża z południowej Rosji na zachód kolejami austriackimi zamykała możliwość wywozu własnego zboża, za przewóz którego za granicę płacono wyższą taryfę, niż za rosyjski przewóz tranzytowy.

Pierwszy w Austrii projekt budowy kolei żelaznej w 1830 roku dotyczył wybudowania kolei, która by przebiegała przez całe państwo – od wschodniej granicy z Rosją – od Brodów na Lwów, Kraków do morza Adriatyckiego. Rząd austriacki bardziej chciał pozyskać doraźne profity z przewozu taniego zboża rosyjskiego, niż wzmocnić w granicach państwa własną produkcję rolną. Do

---

<sup>1</sup>Obecne znaczenie nazwy „Galicja” utrwaliło się podczas panowania austriackiego. Pełna nazwa tych ziem brzmiała Królestwo Galicji i Lodomerii. Oba słowa pochodzą od zlatynizowanych nazw średniowiecznych stolic ruskich księstw – Galicja od Halicza i Lodomeria od Włodzimierza Wołyńskiego.

<sup>2</sup>J. Kachel, *Galicja na torach czyli historia Podbeskidzia*, Łódź 2013, s. 5.

tego dochodziły względy strategiczne, które nakazywały budować linie kolejowe w Galicji z połączeniami do kolei w węgierskiej części państwa, również ze szkodą dla przemysłu i gospodarstwa rolnego w Galicji<sup>3</sup>.

Początkowo projekt budowy drogi żelaznej nie został potraktowany poważnie – władze austriackie uznały, że jest on niemożliwy w realizacji. Uparcie propagował projekt powstania kolei żelaznej w Austrii Franciszek Ksawery Rippl<sup>4</sup>. Pomimo biernej, wręcz niechętnej postawy władz, starania Rippla wywołały odzew. Uzyskaniem zezwolenia na budowę kolei żelaznych w Austrii zainteresował się baron Salomon Rothschild<sup>5</sup>. Znaczenie miały też powiązania barona z kapitałem angielskim – rząd brytyjski był otwarty na wszelkiego rodzaju innowacje<sup>6</sup>.

W 1835 roku profesor Rippl wyruszył do Anglii, gdzie detalicznie zostały opracowane plany budowy kolei żelaznej między Wiedniem a Galicją. Na podstawie tej informacji i osobistego przekonania, że ów projekt jednak uda się zrealizować, dom bankowy S.M.Rothschild otrzymał decyzję na budowę kolei austriackich. O tym wydarzeniu Rippl wspominał w swoim memoriale: *„Nie można przypuścić, ażeby uszło uwagi najwyższych władz państwowych, że dom bankowy Rothschilda wraz ze swymi zaufanymi delegatami położył wielkie zasługi poruszając jeszcze przed sześcioma laty myśl budowy sieci kolejowej w Austrii i wskazał tem samem drogę podniesienia dobrobytu w całym państwie. Olbrzymi ten projekt podejmował myśl wybudowania kolei żelaznych za Stryja przez Sambor z odnogą do Lwowa, a dalej przez Przemyśl, Jarosław, Pogórze,*

---

<sup>3</sup>J. Skwarczyński: Rozwój sieci kolejowej pod zaborem austriackim „*Inżynier Kolejowy*” 1926, nr 8-9.

<sup>4</sup>Mineralog z Instytutu Politechnicznego w Wiedniu, jeden z ekspertów pracujących nad projektem budowy kolei.

<sup>5</sup>Salomon Mayer von Rothschild, był bankierem i założycielem wiedeńskiego oddziału banku rodziny Rothschildów. Salomon Rothschild inwestował w nieruchomości, sztukę i antyki, prowadził działalność filantropijną.

<sup>6</sup>Hrankin P.E., Łazeczko P.W., Siomoczkin I.W., Szramko G.I., *L'vivska zaliznicja. Istorija i sučasnist'*, Lviv 1996, s. 28-29.

*Lipnik, Przerów, Lündenbunrg, Wiedeń, Bruck nad Litawą, Lublanę, Gorycyę, Montfalcone aż do Triestu*"<sup>7</sup>.

Rząd austriacki wówczas uświadomił sobie korzyści, jakie przyniesie bezpośredni dostęp do złóż soli w Bochni i Wieliczce oraz do kopalni na Śląsku, więc budowa kolei stała się nagle sprawą priorytetową<sup>8</sup>. 4 marca 1836 r. Dom bankowy S.M. Rothschild otrzymał przywilej na budowę kolei z Wiednia do Bochni z odgałęzieniami do kopalni soli w Dworach, Wieliczce i w Bochni<sup>9</sup>. Spółka została nazwana Cesarsko-Królewską Uprzywilejowaną Koleją Północną Cesarza Ferdynanda<sup>10</sup> na cześć cesarza Ferdynanda I Habsburga, który udzielił jej licznych przywilejów<sup>11</sup>.

Towarzystwo akcyjne nie otrzymało od rządu austriackiego żadnego wsparcia finansowego, jedynie zostało zwolnione od publicznych danin i podatków na okres 50 lat, ponieważ spółka była uważana za przedsiębiorstwo obliczone na zysk. Dalsza rozbudowa dróg żelaznych w Galicji miała być powierzona Towarzystwu kolei północnej<sup>12</sup>.

Przewóz towarów w pierwszej połowie XIX wieku na wielkie odległości był rzeczą bardzo kosztowną. Transport zboża przed wprowadzeniem kolei na dystans ponad 100 km był wręcz nieopłacalny. W zaborze austriackim oprócz zboża przewożono zwierzęta hodowlane – przez Galicję Wschodnią przebiegał tranzyt bydła z Mołdawii na zachód Europy. W połowie XIX wieku na zachodzie Monarchii rozwijał się przemysł fabryczny. Wzrastało zapotrzebowanie na surowce, w które obfitowała Galicja. Niezbędnym warunkiem pomyślnego rozwoju handlu był szybki i tani transport. Wymagał on udoskonalenia, by uzyskać możliwość przewozu towarów na dalekie odległości

---

<sup>7</sup>L. Wierzbicki, Rozwój sieci kolei żelaznych w Galicji od roku 1847 włącznie do roku 1890, „*Czasopismo Techniczne*”, Lwów 1907, nr 21 z 10.XI, s. 307.

<sup>8</sup>J. Skwarczyński, Rozwój sieci kolejowej pod zaborem austriackim, „*Inżynier Kolejowy*” 1926, nr 8-9, s. 215.

<sup>9</sup>Tamże .

<sup>10</sup>Kaiserlich-Königliche Privilegierte Kaiser-Ferdinands-Nordbahn, w skrócie KFNB.

<sup>11</sup>J. Kachel, *Galicja na torach czyli historia Podbeskidzia*, Łódź 2013, s. 8-9.

<sup>12</sup>J. Skwarczyński: tytuł „*Inżynier Kolejowy*” 1926, nr 8-9, s. 216.

w dużych ilościach i maksymalnie szybko. Sprostać tym zadaniom mógł tylko i wyłącznie transport kolejowy<sup>13</sup>.

Jawne korzyści, które popłynęły z posiadania i eksploatacji drogi żelaznej, spowodowały starania o jej dalszy rozwój w Galicji. Projekt głównej trasy opracowywano w latach 1840-1842. Powołano specjalną komisję do jego realizacji. W jej skład weszło 7 wielkich przemysłowców i właścicieli ziem Galicji na czele z Leonem Sapiehą. Zaproszono do współpracy profesora Lwowskiej Akademii Technicznej – Tomaszka, oraz inżyniera Franciszka Bretschneidera. Została wyznaczona główna linia: Bochnia-Dębica-Rzeszów-Przeworsk-Przemyśl-Lwów. Ze Lwowa kolej biegła do Krasnego, gdzie rozchodziła się na dwie gałęzie: do Brodów i Podwołoczysk przez Złoczów i Tarnopol. Południowa Linia ze Lwowa miała zostać przeprowadzona przez Chodorów i Stanisławów do Czerniowiec<sup>14</sup>. Już 13 października 1847 r. została otwarta pierwsza linia. Zgodnie z planem, prowadziła ona ze Skupienia przez Mślowice do Krakowa – łącznie 65,7 km<sup>15</sup>.

W 1843 r. nastąpił kryzys związany z rozbudową kolei, dlatego od strony przedsiębiorców prywatnych nie było zainteresowania na nabycie praw koncesyjnych<sup>16</sup>.

30 kwietnia 1850 roku rząd austriacki wykupił kolej żelazną od spółki za cenę 3 073 429 guldenów i przemienił na „Wschodnią Kolej Państwową”, kierowaną przez własny zarząd, który został powołany 1 stycznia 1852 roku. Po upaństwowieniu kolei, rząd przyjął decyzję o jej dalszej rozbudowie: kolej powstała na odcinkach: Oświęcim-Trzebinia oraz Kraków-Dębica a także Bieżanów-Wieliczka. W końcu 1854 roku we własności rządu było 2600 km kolei żelaznych<sup>17</sup>.

---

<sup>13</sup>M. Rymar, *Architektura dworców Kolei Karola Ludwika w Galicji w latach 1855-1910*, Warszawa 2009, s.38.

<sup>14</sup>L. Wierzbicki, *Rozwój sieci kolei żelaznych w Galicji od roku 1847 włącznie do roku 1890*, „*Czasopismo Techniczne*”, Lwów 1907, nr 21 z 10.XI, s.310.

<sup>15</sup>M. Rymar, *Architektura dworców Kolei Karola Ludwika w Galicji w latach 1855-1910*, Warszawa 2009, s. 39.

<sup>16</sup>K. Skibiński, *Komunikacje*, cz.1, Lwów 1897, s.44.

<sup>17</sup>Tamże.

W 1856 roku – 27 stycznia, kolej została odkupiona przez Towarzystwo Kolei Północnej. Ono jako pierwsze wykorzystywało lampy naftowe do oświetlenia wagonów na kolei. W 1855 roku kolej zakupiła od Ignacego Łukasiewicza 15 ton nafty<sup>18</sup>.

Po włączeniu Rzeczypospolitej Krakowskiej do państwa austriackiego wynikła nagła potrzeba, aby połączyć koleją Kraków ze Lwowem. Roboty były rozpoczęte w 1850 roku. Projekt przyspieszył wybuch wojny Krymskiej w 1853 roku. Wzrastające napięcia pomiędzy Wiedniem a Petersburgiem, zmusiły rząd austriacki do uszczelnienia granic oraz do jeszcze większej rozbudowy kolei w Galicji. Oficjalne otwarcie odcinka z Krakowa do Lwowa nastąpiło 20 lutego 1856 roku<sup>19</sup>.

Wyczerpująca wojna z Rosją<sup>20</sup> i kosztowne budowy nowych odcinków kolei doprowadziły do tego, iż rząd zdecydował się na przekazanie linii organizacjom prywatnym i samorządowym. Dało to początek tak zwanej „erze grynderskiej” – okresu w historii kolei, kiedy zakładano przedsiębiorstwa w formie spółek akcyjnych, co dawało właścicielom zyski ze spekulacji ich akcjami na giełdach. Konsorcjum Galicyjskiemu zaproponowano prawo budowy odcinka z Przemyśla przez Lwów i Brody do granicy Rosyjskiej, a także, z Czerniowiec do granicy z Rumunią. Po różnych konfrontacjach wewnątrz rządu, zdecydowano odebrać Kolei Północnej część wpływu w Galicji Zachodniej<sup>21</sup>.

7 kwietnia 1857 roku udzielono koncesji Towarzystwu c.k. Uprzywilejowanemu Galicyjskich Kolei Żelaznych Karola Ludwika. Dokumenty podpisali: Leon Sapieha, Władysław Baworowski, Włodzimierz Borkowski, Józef Brener, Włodzimierz Dzieduszycki, Stanisław Gołuchowski, Maurycy Haber, Karol Jabłonowski, Wincenty Kirchmajer, Kazimierz Krasicki, Leopold de Lämél, Wit Żeleński, c.k. uprzywilejowany Zakład Kredytowy dla

---

<sup>18</sup> P. Hrankin, *L'vivska zaliznicja. Istorija i sučasnist'*, Lviv 1996, s.54.

<sup>19</sup> M.Rymar, *Architektura dworców Kolei Karola Ludwika w Galicji w latach 1855-1910*, Warszawa 2009, s. 40.

<sup>20</sup> Krymska wojna.

<sup>21</sup> „Gazeta Lwowska” 1867, nr z 6 VI, s.3.

Handlu i Przemysłu, Aktion –Gesellschaft K.K. Ass. Priv. Kaiser Ferdinands – Nordbahn. Dyrekcja miała siedzibę w Wiedniu, na Elizabeth Strasse 7. Kapitał sięgał 25 mln guldenów, z nich 14 mln było przeznaczonych na wykupienie nowo powstałych kolei<sup>22</sup>.

Do 1859 roku państwo austriackie sprzedało za 177 mln to, co nabyło za 367 mln ponosząc totalną klęskę, nie mogąc narzucać swojej wizji akcjonariuszom. Od tego momentu wszystko znowu należało do kapitału prywatnego. Rozpoczął się tak zwany „czas gwarantów”. Gwarantem nazywano gwarancje, nadawane przez państwo, które miały służyć do zapewnienia akcjonariuszom przez skarb pewnego wynagrodzenia, oddzielnego dla każdej linii. Poziom wynagrodzenia zależał od wysokości kapitału<sup>23</sup>.

15 listopada 1861 roku dobiegł końca pierwszy etap rozbudowy linii kolejowych w Galicji – w tym dniu został oddany do użytku odcinek Przemyśl – Lwów. W 1861 roku ogólnie oddano do użytku 465 km kolei żelaznych, ich koszt wykonania wynosił 42 732 500 guldenów<sup>24</sup>.

W 1867 roku rozpoczęto przekładać kolej w kierunku Rosji. Pierwszy odcinek kolei Lwów – Złoczów powstał 15 lipca 1869 roku. Następnie prowadzono pracę i przełożono kolej do Tarnopola i Podwołoczysk nad Zbruczem. W 1871 r. Austro-Węgry otrzymały bezpośrednie połączenie z Imperium Rosyjskim. Odcinek Kraków-Podwołoczyska został ważnym elementem kolejowych połączeń. Z 1871 r. rząd austriacki tylko pośrednio uczestniczył z rozwoju kolejnictwa<sup>25</sup>.

W 70-80 latach XIX wieku Austro-Węgry napotkały trudności z rozbudową sieci kolejowej – duże nakłady finansowe na budowę i wyposażenie infrastruktury kolejowej przy stosunkowo niewielkim ruchu, w związku z czym były bardzo niskie zyski. Jako rozwiązanie zastosowano budowę tak zwanych

---

<sup>22</sup> Tamże.

<sup>23</sup>M. Rymar, *Architektura dworców Kolei Karola Ludwika w Galicji w latach 1855-1910*, Warszawa 2009, s.43.

<sup>24</sup>L. Wierzbicki, *Rozwój sieci kolei żelaznych w Galicji od roku 1847 włącznie do roku 1890*, „Czasopismo Techniczne”, Lwów 1907, nr 21 z 10.XI, s.309.

<sup>25</sup>M. Rymar, *Architektura dworców Kolei Karola Ludwika w Galicji w latach 1855-1910*, Warszawa 2009, s. 44.

„kolei dowozowych” o gorszych parametrach technicznych, ale na budowę i wyposażenie których szły o wiele niższe wpłaty. 25 maja 1880 roku Rada Państwa przyjęła ustawę, która regulowała powstanie tego rodzaju kolei. Otworzyło to przed inwestorami nowe możliwości – niewielki wkład finansowy przyciągał kapitał państwowy, spółki prywatne oraz fundusze krajów koronnych. Koleje owe miały podlegać pod koleje główne. To przyczyniło się do dalszej reorganizacji administracji. W wyniku tych działań w 1894 roku powstało Ministerstwo kolei<sup>26</sup>.

W 1884 roku w Galicji zostaje otwarta kolej Transwersalna, która przebiega z zachodu na wschód przez Karpaty. Jej długość wynosi 768 km. Celem tej inwestycji było połączenie już istniejących tras o przebiegu równoleżnikowym i stworzenie nieprzerwanego ciągu komunikacji kolejowej. Jej budowa miała głównie cel militarny: wybudowanie linii alternatywnej wobec głównej linii Kraków – Lwów Kolei galicyjskiej im. Karola Ludwika na wypadek wojny z Rosją. Stacjami końcowymi były Czadca i Husiatyn. Najważniejsze przystanki to: Żywiec, Nowy Sącz, Jasle, Krosno, Sanok, Zagórze, Chyrów, Sambor, Drohobycz, Stryj i Stanisławów<sup>27</sup>.

Rozwój kolei żelaznej przemienił funkcjonowanie państwa Habsburskiego: stał się możliwy dalekosiężny handel, czas podróży i dostawy surowców skrócił się kilkakrotnie w porównaniu z dostawą surowców rydwanami. Budowa sieci kolejowych położyła kres izolacji gospodarki niektórych regionów Austro-Węgier – wszystkie one zostały włączone w jeden system państwowy. Staniały koszty transportu – przewóz koleją zaczął kosztować 5% ceny, którą trzeba byłoby zapłacić, żeby transportować surowce drogami przy użyciu końskich zaprzęgów. Kolej przyczyniła się do likwidacji deficytu towarów, była głównym użytkownikiem jednego z największych wynalazków tego czasu – telegrafu, wywarła wpływ na ujednoczenie czasu na

---

<sup>26</sup>P. Hrankin, *L'vivska zaliznicja. Istorija i sučasnist'*, Lviv 1996, s.24.

<sup>27</sup>J. Szuber, *Pan dymiącego zwierciadła*, Sanok 1996, s. 42-43.

obszarze całego Imperium, udoskonaliła wymianę pocztową i dostarczanie prasy dzięki szybkości dostawy. Ogromne znaczenie kolei zaznaczyło się w aspekcie militarnym. Ot tej pory można było szybko przerzucać oddziały wojskowe oraz zaopatrzenie do rejonów działań wojennych. Bez cienia wątpliwości można stwierdzić, iż kolej żelazna była jednym z największych wynalazków ludzkości XIX wieku, który przyczynił się do całkowitej zmiany ludzkiego trybu życia.

### **Bibliografia**

1. „Gazeta Lwowska”, Lwów 1867, nr z 6 VI.
2. Hrankin P.E., Łazeczko P.W., Siomoczkin I.W., Szramko G.I., L’vivska zaliznicja. Istorija i sučasnist’, Lviv 1996.
3. Kachel J., Galicja na torach czyli kolejowa historia Podbeskidzia, Łódź 2013.
4. Polak J., Przewodnik po Bielsku-Białej, Bielsko-Biała 2000.
5. Rymar M., Architektura dworców Kolei Karola Ludwika w Galicji w latach 1855-1910, Warszawa 2009.
6. Skwarczyński J., Rozwój sieci kolejowej pod zaborem austriackim, „Inżynier Kolejowy”, VIII-IX 1926, nr 8-9, S. 215-219.
7. Skibiński K., Komunikacye, cz 1: Drogi i koleje, Lwów 1897.
8. Szuro S., Informator statystyczny do dziejów społeczno-gospodarczych Galicji. Koleje żelazne w Galicji w latach 1847-1914, Kraków 1997.
9. Wierzbicki L., Rozwój sieci kolei żelaznych w Galicji od roku 1847 włącznie do roku 1890, „Czasopismo Techniczne”, Lwów 1907, nr 21 z 10.XI.

