



Dico

Stacja kolejowa Rybotycze

Tytuł opracowania zapewne wywołuje uśmiech na twarzy. Wiadomo bowiem, że taki twór nie ma nic wspólnego z rzeczywistością, a przynajmniej nie słychać, by władzom wpadło do głowy pomysł budowy linii kolejowej biegnącej przez miejscowości Rybotycze. Choć biorąc pod uwagę nieograniczoną wyobraźnię polityków, nie jest to jednak wykluczone.

Całkiem odmienne zdanie na temat budowy linii kolejowej docierającej nie tylko do Rybotycz, miało kilku dżentelmenów, w tym dwóch mieszkańców Galicji.

Ponad 100 lat temu, trzech wizjonerów zapragnęło wybudować linię kolejową łączącą miejscowości Niżankowice (obecnie Ukraina) z miastem Sanok i choć, jak często bywa, wiele ambitnych pomysłów jest porzucanych, tym razem ich wizja nie pozostała w sferze wyobraźni i zaczęła się materializować.

Zanim pojawił pomysł budowy linii kolejowej Niżankowice-Sanok, na terenie Austrii funkcjonowała kolej o charakterze prywatno-państwowym¹. Pierwsza kolej w tym kraju ze względu na ogólny kryzys gospodarczy powstała z inicjatywy prywatnej. Później władze austriackie wprowadziły nadzór nad liniami kolejowymi, co znalazło odbicie w przepisach wprowadzonych w 1837 r. Na mocy tego prawa, budowa kolejnych linii kolejowych wymagała koncesji, a wszystkie linie już wybudowane ze środków prywatnych, po upływie pięćdziesięciu lat przechodziły na własność Skarbu Państwa. Władze austriackie na początku lat 40. XIX wieku podjęły decyzję o budowie linii kolejowej z własnych środków, czego przykładem jest Kolej Południowa (*Südbahn*)², łącząca Wiedeń z Triestem.

Kryzys związany z Wiosną Ludów spowodował powrót do budowy linii kolejowych ze środków prywatnych. Zachętą stało się przedłużenie w 1854 r. terminu nacionalizacji kolei z pięćdziesięciu do dziewięćdziesięciu lat oraz zapewnienie gwarancji zakończenia rozpoczętych inwestycji, a także ulgi i przywileje przy budowie linii o znaczeniu strategicznym.

W celu zwiększenia zainteresowania budową sieci kolejowej lokalnej przez prywatnych inwestorów wydano ustawę z dnia 25 maja 1880 r. o koncesjach i ulgach dla kolei lokalnych (*Lokalbahnen*)³.

Akt ten składający się z zaledwie dziesięciu artykułów, umieszczonych na nieco więcej niż na dwóch stronach Dziennika Ustaw, upoważniała rząd austriacki do udzielania wszelkich możliwych ułatwień przy udzielaniu koncesji nowym kolejom lokalnym (kolejom drugorzędny, kolejom lokalnym i tym podobnym) nie tylko w odniesieniu do prac

¹ Zob. [wikipedia.org/Historia kolej w Austro-WĘGRACH](https://pl.wikipedia.org/w/index.php?title=Historia_kolei_w_Austro-W%C4%99zech&oldid=9000000), www.archeo.kolej.pl.

² Zob. [wikipedia.org/S%C3%BCdbahn \(%C3%96sterreich\)](https://pl.wikipedia.org/w/index.php?title=S%C3%BCdbahn_(%C3%96sterreich)&oldid=9000000).

³ Zob. alex.onb.ac.at - Dziennik Ustaw Cesarswa Austrii (R.G.BI. z 1880 r. nr 56), s. 212. Warto zauważyć, że ustawa ta podpisana przez samego cesarza Franciszka Józefa I była wydana na czas określony, do dnia 31 grudnia 1882r., co dziś może nieco dziwić. Sformułowania zawarte w jej treści „rząd jest upoważniony, „rząd jest uprawniony” wskazują na obowiązek wprowadzenia przez rząd austriacki, zgodnie z wolą cesarza zaakceptowaną przez parlament, odpowiednich rozporządzeń. Okres 2,5 roku widocznie był wystarczający, by rząd mógł wprowadzić jak najszybciej oczekiwane zmiany prawa ułatwiające budowę kolejów lokalnych przez prywatnych inwestorów.

przygotowawczych, budowy i wyposażenia, ale także w odniesieniu do funkcjonowania przepisów ruchu kolejnego. Zwolnienia i ulgi miały obejmować m.in. opłaty za umowy, zapisy księgowe, rejestracje, zgłoszenia i inne dokumenty związane z kapitałem i odsetkami inwestora a także znaczki i opłaty związane z emisją akcji i obligacji oraz opłaty z tytułu udzielenia koncesji⁴.

Ustawa przewidywała także dotacje, lecz musiały one być każdorazowo określone przez specjalną ustawę.

Krótko po wydaniu ustawy rząd austriacki niezwłocznie przystępując do działania, wydał Rozporządzenie Ministerstwa Handlu z 29 maja 1880 r., które w ramach częściowej nowelizacji rozporządzenia z dnia 25 stycznia 1879 r. (R. G. Bl. nr 19⁵) wprowadziło uproszczenia w zakresie tworzenia i komisyjnej oceny projektów kolejek lokalnych i kolejek linowych⁶.

W ślad za wspomnianą ustawą Sejm Krajowy we Lwowie, w dniu 23 lipca 1880 r. także uchwalił ustawę zwalniającą nowo budowane linie kolejowe od podatków państwowych, powiatowych i gminnych. Akt ten przyznawał ponadto środki finansowe na zakup gruntów pod nowe inwestycje oraz przebudowę dróg, jeżeli zaszła potrzeba prowadzenia torów kolejowych lub konieczność budowy dróg dojazdowych do dworców. Z inicjatywy Sejmu Krajowego we Lwowie utworzono także Krajowy Fundusz Kolejowy, służący wspieraniu inicjatyw prywatnych, zmierzających do rozwoju dróg żelaznych⁷.

Narodziny pomysłu.

Budowa linii kolejowej Niżankowice-Sanok, jak donosiły media⁸ miała przynieść korzyści ludności lokalnej związane z zatrudnieniem przy budowie kolejki, a w późniejszym czasie poprzez pracę przy obsłudze linii kolejowej. Autor notatki nie omieszał również wskazać na korzyści związane z rozwojem handlu i przemysłu.

Warto dodać, iż inwestycja ta, przy gęsto zaludnionych miejscowościach znajdujących się wzdłuż trasy zapewne ożywiłaby społeczność i ułatwiła jej rozwój oraz kontakty ze stolicą Galicji – Lwowem.

Wspomniane korzyści niewątpliwie miały wpływ na podjęcie decyzji o budowie linii kolejowej Niżankowice-Sanok, lecz nie one były decydujące.

Budowa linii kolejowej na odcinku kilkudziesięciu kilometrów wymagała znaczących środków finansowych, zwłaszcza że jej trasa miała przebiegać przez tereny o bardzo zróżnicowanej rzeźbie i wymagała budowy licznych mostów i wiaduktów, tuneli czy nasypów, nie wspominając o budowie dworców czy dróg dojazdowych⁹. Zainteresowani mieli tego świadomość. Największym majątkiem dysponował tylko jeden z nich, pozostali nie należeli do osób bogatych na tyle, by móc sfinansować inwestycję choćby w części. W grę musiał więc wchodzić obcy kapitał, a więc pożyczki oraz emisja akcji lub obligacji. Decydując się na inwestycję zainteresowani musieli być pewni, że w krótkim czasie inwestycja ta się im wróci.

⁴ Chodzi o środki finansowe, akcje i obligacje związane z budową kolejek lokalnych.

⁵ Zob. alex.onb.ac.at - Dziennik Ustaw Cesarstwa Austrii (R.G.BI. z 1879 r. Nr 19).

⁶ Zob. alex.onb.ac.at - Dziennik Ustaw Cesarstwa Austrii (R.G.BI. z 1880 r. Nr 57). Rozporządzenie ukazało się kilka dni po pojawieniu się ustawy, stąd wniosek, że rząd austriacki już wcześniej współpracował z parlamentem austriackim przy wprowadzaniu ulg i ułatwień dla budowy kolejki lokalnej.

⁷ Magdalena Wilczek-Karczewska, Rozwój kolejki żelaznej na ziemiach polskich w ujęciu historycznoprawnym - ikar.wz.uw.edu.pl/100.pdf, zob. przypis 1, link 2.

⁸ Głos Narodu. 1896, Nr 254, Nowa kolej lokalna - archive.org/jbc.bj.uj.edu.pl.NDIGCZAS000046_1896_254.

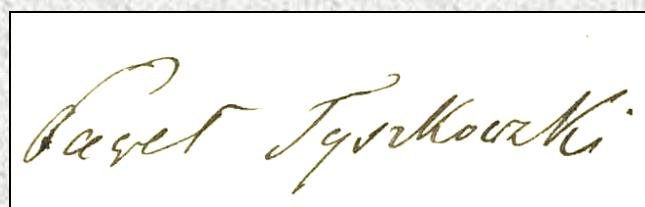
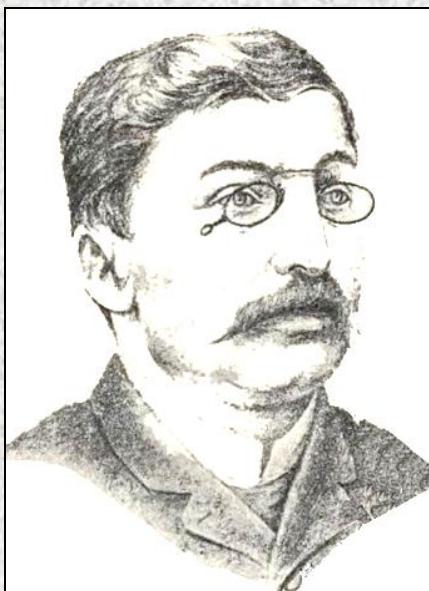
⁹ Dla przykładu koszt budowy linii kolejowej Rzeszów – Jasło (70,1 km) w 1890 r. wyniósł 5 237 700 zł austriackich (dukat), zob. przypis 1, link 2.

Wątpić jednak należy, by zwrot ten miał nastąpić ze sprzedaży biletów kolejowych. Trzeba dodać, iż poza zainwestowanym kapitałem, należało także utrzymać sfinansowaną inwestycję, a wiązało się to z kosztami utrzymania taboru i infrastruktury kolejowej, w tym wynagrodzeniem personelu kolejowego. Na co więc liczyli inwestorzy?

Odpowiedź jest prosta, jeżeli uwzględnimy się gorączkę czarnego złota, czyli ropy naftowej, jaka zapanowała na terenie Galicji w II połowie XIX wieku. Gorączka ta nie omieszkala zawiadniać wszystkimi z trojga dżentelmenów.

Opiszmy pokrótce naszych bohaterów pod kątem planowanej inwestycji kolejowej. Biografie wszystkich panów są tak barwne i obszerne, że wykraczają poza zakres tego opracowania¹⁰. Oto oni:

Paweł Tyszkowski¹¹ - 40 lat, z wykształcenia farmaceuta¹², kawaler, po śmierci swego stryja Józefa Tyszkowskiego¹³ właściciel jego dóbr - niemal 4 tys. ha, w tym 1 folwarku i 5 karczem¹⁴. W 1896 r. w Wiedniu zował kontrakt z dr Karolem Lewakowskim¹⁵, na podstawie którego odstąpił mu na 20 lat prawo poszukiwania, przetwarzania i eksploatowania oleju skalnego, wosku ziemnego i innych bitumicznych produktów wraz z możliwością budowy infrastruktury temu towarzyszącej na gruntach będących jego własnością, w tym w Kopyśnie¹⁶. Podobne działania Tyszkowski podjął także w późniejszych latach.



Paweł Tyszkowski
(rycina i podpis¹⁷).

¹⁰ Zamierzam w późniejszym czasie przedstawić nieco szerzej historię Pawła Dunieckiego, niezwykłego na owe czasy człowieka, którego potomkowie do dziś mieszkają w Wiedniu i z którymi mam kontakt.

¹¹ pl.wikipedia.org/Pawe%C5%82_Tyszkowski.

¹² Zob. pbc.rzeszow.pl - s. 13.

¹³ Józef Tyszkowski wraz z m.in. hr. Adamem Potockim otrzymał w 1869 r. koncesję na budowę linii kolejowej z Przemyśla przez Chyrów, Lisko (Lesko), Zagórz i Szczawne do granicy galicyjsko-węgierskiej w Łupkowie, o czym będzie mowa w odrębnym moim opracowaniu.

¹⁴ Wg prof. dr. Tadeusza Piłata „Skorowidz dóbr tabularnych w Galicyi z Wielkiem Ks. Krakowskim”, stan na dzień 31.12.1899 r. Po śmierci swego ojca Antoniego Tyszkowskiego (5.09.1897r.), jego majątek wzrósł do ok. 8 tys. ha.

¹⁵ pl.wikipedia.org/Karol_Lewakowski.

¹⁶ Zob. kopysno.pl/Od_rozbioru_do_I_wojny.html.

¹⁷ Źródła własne autora.

Władysław Nowacki¹⁸ - 53 lata, powstaniec styczniowy, właściciel ziemski (Kreców, Lachowa), działacz samorządowy. Zainteresowany wydobyciem ropy naftowej, rozpoczął w 1896 r. prace poszukiwacze na terenie wsi Lachowa¹⁹.

Paweł Duniecki - 60 lat, powstaniec styczniowy, znany adwokat wiedeński, doświadczony prawnik²⁰. W 1882 r. reprezentował interesy przedsiębiorcy angielskiego Tomasza Tancreda, reprezentanta kapitału angielskiego zainteresowanego budową kolej Transwersalnej. Autor książki „Olej skalny i wosk ziemny w Galicji: sprawozdanie z wycieczki po kraju” 1882, Wiedeń.²¹ W swej książce wyraził wielkie nadzieje na rozwój przemysłu naftowego w Galicji, który już wtedy przynosił korzyści, a wraz z rozwojem kolej korzyści te miały stać się trwałe.

Nietrudno zauważyć, że wszyscy dżentelmeni byli zainteresowani ropą naftową, której wartość sprzedaży znacznie wzrosła, gdyby wówczas można było transportować ten cenny surowiec koleją na znaczne tereny, także poza granice Galicji.

Dlatego też, właśnie ci trzej panowie postanowili zrealizować plan budowy linii kolejowej z Niżankowic do Sanoka, nie omieszkawszy oczywiście trasę linii kolejowej pociągnąć przez miejscowości, w których zamieszkiwali, to jest Huwniki i Kreców, z których łatwiej byłoby im dotrzeć nie tylko do Lwowa, ale także i Wiednia. Dwaj panowie Paweł Tyszkowski i Władysław Nowacki prowadzili działalność polityczną i gospodarczą, a kolej „pod nosem” niewątpliwie ułatwiałaby im realizację swoich obowiązków. Warto dodać, iż w owym czasie drogi publiczne nie były w zadowalającym stanie, a podróż nimi musiała być uciążliwa.

Jak widać plan budowy kolej na trasie Niżankowice-Sanok nie był jedynie mrzonką i miał pragmatyczne uzasadnienie.

Nie wiadomo, który z trzech dżentelmenów był inicjatorem pomysłu budowy linii kolejowej. Znając Nowackiego z jego przedsiębiorczości i robienia interesów, niekoniecznie na drodze prawnej, prawdopodobnie on był inicjatorem pomysłu. Właśnie on jako jedyny pochwalił się tym pomysłem w mediach²². Zawiązując nieformalną spółkę panowie Nowacki i Tyszkowski mogli poznać się na niwie politycznej i gospodarczej. Tyszkowski ponadto będąc w Wiedniu jako poseł do Rady, musiał tam poznać także Dunieckiego, o którym trudno było nie wiedzieć nic, choćby na temat jego działalności adwokackiej i pracy na rzecz ubogich Polaków.

Pozwolenie (koncesja) na budowę linii kolejowej.

Kwestie prawne w zakresie budowy linii kolejowych na terenie cesarstwa austriackiego regulowała ustawa z dnia 14 września 1854 r. o koncesjach kolejowych²³.

Budowa kolej, w tym lokalnej składała się z dwóch etapów (§ 1), pierwszy wymagał uzyskania pozwolenia na prace techniczne przygotowawcze, które wydawał Minister Kolei²⁴, a drugi pozwolenia (koncesji) na budowę linii kolejowej, co leżało już w gestii samego cesarza (§ 2).

¹⁸ pl.wikipedia.org/W%C5%82adys%C5%82aw_Kopaczy%C5%84ski.

¹⁹ naszepogorze.blogspot.com/lachawa-niestniejaca-wies.html.

²⁰ Zob. anno.onb.ac.at.

²¹ Zob. archive.org, bc.inig.pl.

²² Zob. przypis 8 - „Piszą do nas z Krecowa...” (dobra Nowackiego).

²³ Zob. alex.onb.ac.at - Dziennik Ustaw Cesarstwa Austrii (R.G.BI. z 1854 r. nr 238).

²⁴ Przed 1 stycznia 1896 r. pozwolenie wydawał Minister Handlu.

O pozwolenie na prace techniczne przygotowawcze, mogła ubiegać się osoba fizyczna, stowarzyszenie oraz osoby pragnące założyć stowarzyszenie²⁵, składając stosowny wniosek zawierający plan przedsięwzięcia, w szczególności kierunek zamierzonej trasy przedstawiony w ogólnym zarysie oraz termin, w którym prace te powinny zostać rozpoczęte i zakończone (§ 3). Przy ocenie wniosku brano pod uwagę wzgłydy prywatno-prawne i publiczne, które nie mogły w sprzeczności z planowaną inwestycją.

Ubiegający się o pozwolenie uzyskiwał jedynie prawo do przeprowadzenia badań wstępnych pod przyszłą realizację planowanej linii kolejowej oraz do przeprowadzenia niezbędnych prac geodezyjnych i niwelacyjnych, a także do wjazdu na nieruchomości osób trzecich w celu wykorzystania ich do przygotowania niezbędnych technicznych prac przygotowawczych do projektu budowlanego itp. i związanych z odszkodowaniem za wyrządzoną szkodę (§ 4). Wszelkie koszty ww. prac wnioskodawca ponosił we własnym zakresie.

Pozwolenie na prace przygotowawcze wydawano maksymalnie na okres roku²⁶ z możliwością jego przedłużenia, bez potrzeby przedkładania niektórych dokumentów, wystarczyło jedynie udowodnić faktyczne rozpoczęcie technicznych prac przygotowawczych lub przedstawić dowody na przeszkody w ich przeprowadzeniu²⁷.

Po zakończeniu pierwszego etapu i zatwierdzeniu jego efektów można było przystąpić do uzyskania właściwego pozwolenia (koncesji) na budowę kolei²⁸, które wymagało przedłożenia planu szczegółowego.

Nasi zainteresowani budową kolei lokalnej najpierw musieli zwrócić się do Ministra Kolei, który w porozumieniu z innymi ministerstwami, w tym Ministrem Wojny, po zapoznaniu się z wnioskiem musiał zadecydować, czy projektowana linia kolejowa ma status kolei lokalnej²⁹, a następnie wydał pozwolenie na prace techniczne przygotowawcze związane z budową linii kolejowej Niżankowice-Sanok, o czym świadczy poniższy akt prawny.



²⁵ O pozwolenie na prace przygotowawcze mogły się ubiegać różne osoby i otrzymać je niezależnie do siebie.

²⁶ § 1 Rozporządzenia Ministerstwa Handlu z 25 maja 1880 r. - zob. przypis 6.

²⁷ § 1 Rozporządzenia Ministerstwa Handlu z 25 stycznia 1879 r. - zob. przypis 5.

²⁸ Zob. przykładowe pozwolenie (koncesja) - alex.onb.ac.at.

²⁹ Zob. przypis 24.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Niżankowice nach Sanok.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Reichsraths- und Landtagsabgeordneten Paul Ritter von Tyszkowski im Vereine mit Ladislaus von Nowacki in Dobromil und Dr. Paul Ritter von Duniecki in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Niżankowice der k. k. Staatsbahnen über Rybotycze, Trójca, Trzecianiec, Tyrawa und Mrzygłód zur Station Sanok der k. k. Staatsbahnen im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 26. August 1896.

Z. 8205/I.

Pozwolenie na prowadzenie prac przygotowawczych dla linii kolejowej Niżankowice-Sanok

(Dziennik Rozporządzeń dla Kolei i Żeglugi z 1896 r. Nr 124, s. 2063 - alex.onb.ac.at).

(*tłumaczenie*):

**Pozwolenie na wykonywanie technicznych prac przygotowawczych
dla kolei lokalnej relacji Niżankowice – Sanok.**

C. k. Ministerstwo Kolei poinformowało posła Rady Państwa i parlamentu stanowego (*dokł. sejmu krajowego Galicji*) Pawła Rittera³⁰ von Tyszkowskiego we współpracy z Władysławem von Nowackim w Dobromilu i dr. Pawłem Ritter von Dunieckim w Wiedniu o otrzymaniu zgody na prowadzenie technicznych prac przygotowawczych dla lokalnej kolei normalnotorowej ze stacji Niżankowice linii c.k. Koleje państwowie przez Rybotycze, Trójcę, Trzecianiec, Tyrawę i Mrzygłód do stacji Sanok c.k. Koleje Państwowe zgodnie z obowiązującymi normami na okres jednego roku.

Wiedeń, 26 sierpnia 1896.

Z.8205/I.

Prace techniczne przygotowawcze miały polegać na przygotowaniu odpowiedniej dokumentacji, w skład której musiały wejść m.in.:

- ogólna mapa instytutu wojskowo-geograficznego w skali 1:75 000, 1:144 000 lub 1:288 000 (zawsze aktualne wydanie w zależności od kraju) z informacją o przybliżonym kierunku planowanej nowej linii kolejowej oraz dokładnym kierunku linii je otaczających, będących w eksploatacji lub w budowie,
- szkic profilu długości, w tej samej skali długości co mapa i 50-krotności skali wysokości, wskazujący poziom morza w przecinanych zlewniach i dnach dolin pomiędzy nimi, a także zamierzone nachylenia,
- szacunek zakładanych kosztów budowy, przychodów brutto i netto oraz oczekiwany zwrot z kapitału inwestycyjnego,
- raport wyjaśniający korzyści ekonomiczne, jakich oczekuje projektowana kolej, korzyści gospodarcze lub inne oczekiwane korzyści w interesie publicznym, a następnie wykraczające poza te już istniejące.

Przebieg trasy linii kolejowej.

Kiedy w głowach wizjonerów narodził się pomysł budowy kolei lokalnej Niżankowice-Sanok, przez obie miejscowości przebiegały już trasy kolejowe, a w każdej znajdował się dworzec kolejowy.

Niżankowice już od 1872 r. znajdowało się na trasie ważnej linii kolejowej łączącej Lwów (poprzez Przemyśl, Dobromil, Chyrów, Ustrzyki Dolne, Zagórz, Łupków...) z Budapesztem, zwanej Pierwszą Węgiersko-Galicyjską Koleją Żelazną.

³⁰ Dosłownie ‘Rycerz’. Słowo to określa osobę posiadającą tytuł niższej szlachty.

Natomiast Sanok w 1884 r. dołączył do trasy Galicyjskiej Kolei Transwersalnej, łączącej miejscowości Czadca (ob. Słowacja) (poprzez Żywiec, Nowy Sącz, Jasło, Krośno, Zagórz, Chyrów, Sambor, Drohobycz, Stryj, Stanisławów) z Husiatynem (ob. Ukraina).



Stacja kolejowa Niżankowice, 1905
(Źródło: onebid.pl/pocztowki-nizankowice-stacya-kolejowa-przed-1905).



Dworzec kolejowy w Sanoku
(Źródło: polska-org.pl).

Przedstawiony poniżej przebieg trasy jest orientacyjny, gdyż nie udało się odnaleźć planów budowy linii kolejowej Niżankowice-Sanok. Wymieniając miejscowości na trasie planowanej linii kolejowej uwzględniliśmy także te, które nie wymieniono w koncesji, lecz w notatce prasowej³¹, a chodzi o miejscowości Huwniki i Kreców. Pierwsza to miejsce zamieszkania Pawła Tyszkowskiego, a Kreców to wieś Władysława Nowackiego. Biorąc pod uwagę miejscowości na planowanej trasie kolejowej oraz najbardziej dogodne dla budowy tereny, ustalono, że trasa linii kolejowej winna mieć długość ok. 70 km.

Projektując trasę linii kolejowej, jak i w przypadku wcześniejszych obiektów, wyszukiwano tereny najbardziej przyjazne dla kolei, a więc tereny o równej nawierzchni, pozbawione naturalnych przeszkód, a często znajdujące się w dolinach rzek. W przypadku kolei Niżankowice-Sanok, właśnie mamy z takimi terenami do czynienia, gdy spojrzy się na hipotetyczny przebieg trasy. Należą do nich tereny wzdłuż rzeki Wiar, San i mniejszych cieków. Oczywiście dla projektantów nie stanowiły problemów wzgórze, czy wąwozy. Ówczesna technika potrafiła sobie doskonale z tym radzić, czego przykładem jest tunel kolejki wąskotorowej Przeworsk-Dynów, wykonany pod naciskiem władz austriackich, które ze względów militarnych, wymusiły na inwestorach wykonanie na odcinku ok. 0,7 km, tunelu przy użyciu metod górniczych z udziałem włoskich minerałów. Gdyby nie żądania władz austriackich, trasa kolejki na tym odcinku przebiegłaby po sprzyjającym budowie kolej, płaskim terenie.

Budowa trasy linii kolejowej Niżankowice-Sanok przedstawiona poniżej nie obyłaby się bez wznowienia mostów kolejowych na rzece Wiar, San i na innych mniejszych ciekach, a także i wymusiłaby wykonanie wykopów w celu obniżenia poziomu gruntu lub zastosowania podziemnych tuneli oraz podwyższenia poziomu gruntu przez wykonanie nasypów.

Przebieg trasy:

Stacja początkowa – **Niżankowice** (ob. Ukraina),
wzdłuż rzeki Wiar płynącej obok takich miejscowości jak:

Podmojsce (ob. Ukraina),

Nowe Sady,

Nowosiółki Dyd.,

Huwniki,

Makowa,

Rybotycze,

Posada Rybotycka,

Trójca,

Grąziowa,

Trzcianiec,

następnie wzdłuż drogi przez miejscowości:

Roztoka,

Kuźmina,

następnie wzdłuż potoku Lachawka przez miejscowości:

Kreców,

Wola Krecowska,

następnie wzdłuż potoku Tyrawka przez miejscowości:

Tyrawa Solna,

³¹ Zob. przypis 8.

następnie przez przejazd nad rzeką San do miejscowości

Mrzygłód,

następnie wzdłuż rzeki San w kierunku Sanoka przez miejscowości:

Dębna,

Miedzybrodzie,

Trepca,

Stacja końcowa: **Sanok.**

Koniec marzeń.

Niestety, ale poza otrzymaniem pozwolenia na prace przygotowawcze, ambitny plan budowy sieci kolejowej Niżankowice-Sanok nie został zrealizowany.

Nie wiemy, czy wstrzymanie inwestycji nastąpiło przed przystąpieniem do prac przygotowawczych, w ich trakcie, czy po ich zakończeniu lub, czy przy ubieganiu się o ostateczne pozwolenie (koncesję) na budowę linii kolejowej. Nie możemy tego potwierdzić ani temu zaprzeczyć, gdyż nie udało się nam odszukać jakichkolwiek materiałów w tej sprawie. Wiadome jest natomiast, iż trzej dżentelmeni nie otrzymali właściwego pozwolenia (koncesji) na budowę linii kolejowej Niżankowice-Sanok, co może oznaczać, iż po zakończeniu prac przygotowawczych, co miało nastąpić pod koniec sierpnia 1897 roku, nie złożyli stosownego wniosku lub wniosek ten został odrzucony. Po tej dacie nie znajdujemy w Dziennikach Ustaw Cesarstwa Austrii jakiegokolwiek śladu na potwierdzenie wydania pozwolenia (koncesji) na budowę ww. linii kolejowej. Nie wiemy także nic więcej na temat postępowania w przedmiotowej sprawie, nawet jeżeli takie było prowadzone, jak i nie mamy wiedzy o materiałach, jeżeli się zachowały.

Nie wiemy również z jakiego powodu plan budowy linii kolejowej nie został zrealizowany, możemy jedynie przypuszczać, co było tego przyczyną.

Trzej dżentelmeni przystępując do realizacji pomysłu musieli wcześniej dokładnie przeanalizować swoje możliwości finansowe. Pomimo ułatwień ze strony władz austriackich, które wprowadzono w celu zagęszczenia sieci kolejowej, inwestycja kolejowa o takim zasięgu, przy obiektywnych trudnościach związanych z ukształtowaniem terenu, wymuszających dodatkowe koszty związane z usunięciem przeszkód technicznych podczas budowy linii kolejowej w terenie podgórkim, wymagała pokaźnych środków finansowych. Czy pomysłodawcy budowy je posiadali? Wątpliwe jest, by dysponowali środkami na realizację całej inwestycji³². Niemniej jednak, już na samym początku musieli mieć środki na przygotowanie wniosku o wydanie pozwolenia, ale czy posiadali środki na prace przygotowawcze, które wymagały o wiele większych nakładów finansowych, tego nie wiadomo.

Najbogatszym z pomysłodawców budowy linii kolejowej był Paweł Tyszkowski, który jak wspomniano, posiadał pokaźny majątek ziemski, z którego czerpał dochody, lecz nie były one wystarczające na realizację inwestycji³³. Chcąc pozyskać odpowiednie środki musiałby zaciągnąć kredyt, lecz czy banki były wówczas zainteresowane finansowaniem budowy linii kolejowej w ubogim, choć licznie zaludnionym terenie wiejskim, która mogła nie gwarantować zysków, a tym samym gwarantować spłatę dlużu? Jednym słowem, czy inwestycja gwarantowałaby zyski, z których mogliby zaspokoić swoje potrzeby kredytobiorcy i ich wierzyciele?

³² Por. koszty budowy linii kolejowej o podobnej długości trasy, ujęte w przypisie 9.

³³ Łowiec. 1 maja 1930, Nr 9 - Aleksander Przedzmyski „Po śladach legendy” - archive.org/details/jbc.bj.uj.edu.pl.NDIGCZAS094371_1930_009.

Innym powodem braku realizacji planu budowy mogły być zwykłe ludzkie nieporozumienia między wspólnikami, którzy nie należeli do osób pozbawionych wad. Według opinii Aleksandra Przedrzymirskego, Paweł Tyszkowski przejmując po śmierci ojca Antoniego cały majątek, nie posiadał żadnego doświadczenia w dziedzinie zarządzania i często był wykorzystywany przez przebiegłych jego partnerów³⁴. Nie wiemy kogo miał na myśli autor, ale jednym z takich osób mógł być jego wspólnik Władysław Nowacki. Choć według opinii ówczesnych mediów był on pozytywną postacią, wielkim patriotą, działaczem społecznym i mówcą, jedna z gazet przytoczyła pewien fakt rzucający na niego złe światło jeżeli chodzi m.in. o jego rzetelność przy zawieraniu umów³⁵. Podobnie Paweł Duniecki, zdaniem polskich mediów w swej działalności stosował pokrętne metody, za które winien ponieść konsekwencje karne. Przykład takiego działania odsłonił proces sądowy karny wytoczony władzom Lwowskiego Towarzystwa Kredytowego Miejskiego³⁶. Duniecki chcąc pomóc władzom Towarzystwa odzyskać płynność finansową, miał doprowadzić do sfałszowania (podwyższenia) wysokości kursu papierów dłużnych Towarzystwa, które cyklicznie ukazywały się w prasie i przez to wprowadzić w błąd klientów. Miał też kupować głosy wyborców, choć nigdy nie udało mu się wygrać żadnych wyborów.

Bez względu na powody braku realizacji planów budowy linii kolejowej Niżankowice-Sanok, wypada na koniec zadać pytanie, czy istnienie takiej linii kolejowej w naszych czasach miałoby jakiekolwiek znaczenie dla społeczeństwa? Jakie korzyści z jej obecności odnieśliby choćby mieszkańcy Rybotycz?

Nie poznamy odpowiedzi na te pytania, więc pozostaje nam jedynie uruchomić wodze fantazji... i ujrzeć pasażerów podróżujących koleją, którzy gromadnie wysiadając z pociągu i opuszczając dworzec kolejowy w Rybotyczach śpieszą w kierunku pięknego gmachu muzeum wybudowanego przez władze gminy troszczące się nie tylko o ciało, ale i ducha, i z uznaniem wypowiadają się o zgromadzonych przez Panią Stanisławę Cielniak, kustosza muzeum, licznych eksponatach będących świadkami historii mieszkańców miejscowości i okolic.

Opr. Dico

³⁴ Łowiec. 16 lipca 1930, Nr 14 - Aleksander Przedrzymirski „Po śladach legendy” - archive.org/details/jbc.bj.uj.edu.pl.NDIGCZAS094371_1930_014.

³⁵ Zob. anno.onb.ac.at/cgi-content.

³⁶ Relacje z procesu sądowego - archive.org/details/jbc.bj.uj.edu.pl.DIGCZAS002001_1879_117 - s. 3, archive.org/details/jbc.bj.uj.edu.pl.DIGCZAS002001_1879_143 - s. 3-4, archive.org/details/jbc.bj.uj.edu.pl.0144_NDIGCZAS030416_79769318 - s. 5.