

Kolej Wiedeńska słynęła z doskonałej regularności

DZIEDZICTWO ZIEMI PRZEMYSKIEJ: Opowieści z przeszłości



Oprac.: M. Niedźwiecki
Fot.: Internet



Pociągi przybywały do stacji przeznaczenia z czasem rozkładowym, nie było nawet mowy o tak charakterystycznych naszym czasom spóźnieniach.

Potwierdzeniem tego faktu może być zdarzenie mające miejsce podczas wizytacji miasta przez Cesarza Franciszka Józefa. Ten przyjechawszy do Przemyśla pociągiem po przybyciu wyjął złoty zegarek na łańcuszku i spojrzął na godzinę. Okazało się jednak, że czas przyjazdu nie zgadzał się o pięć minut! Cesarz bez wahania wyrzucił zegarek przez okno będąc w stu procentowym przekonaniu, że zegarek się zepsuł....

Austriacki zaborca uważał Galicję za integralną część cesarstwa. W tym zaborze nie można było spotkać się z takimi zjawiskami jak germanizacja, czy rusyfikacja jak w innych zaborach. Polacy posiadali nawet delegatów w austro-węgierskim parlamencie. Autonomia Polaków była rozwinięta. Nic, więc dziwnego, że cesarstwo postanowiło zadbać o rozwój gospodarczy regionu. Postawiono, między innymi na rozwój kolejnictwa. Tak oto w połowie XIX wieku ruszyły prace nad kolejnymi etapami budowy torów i dworców. Ten przemyski oddano 1859 roku, jednak nie był to dokładnie ten budynek, który oglądamy dzisiaj. Obecny kształt dworca został nadany mu podczas rozbudowy 1895 roku. To założenie spowodowało, że dworzec zyskał charakter pałacowy z bogatymi sztukateriami oraz malowidłami najwyższej klasy. Linia kolejowa łącząca Przemyśl z resztą Galicji zachodniej powstała w 1860 roku i kończyła etap budowy od strony Przeworska. Budowa, jednak się nie zakończyła, lecz trwała dalej, bo już rok później oddano do użytku odcinek do Lwowa liczący 97,6 km. W późniejszym czasie postanowiono o budowie odcinka łączącego Przemyśl z Budapesztem. Tak powstał odcinek prowadzący przez Chyrów do Zagórza, a następnie tunelem Łupkowskim na drugą stronę Karpat. Po ponownej regulacji granic część tej trasy pozostała po stronie ZSRR, jednak na podstawie umowy transgranicznej nadal nią jeździły polskie pociągi. Przejazd do Ustrzyk Dolnych stanowił nie lada atrakcję dla turystów poszukujących stachurowskiej „Siekierezady”, lub miłośników wędrówek po połoninach. W latach 80 pociąg łączony z wagonów towarowych i kilku osobowych

wyruszał z Przemyśla w kierunku Niżankowic, by bez kontroli paszportowej przekroczyć granicę. Tam cały skład był dokładnie przeszukiwany przez radzieckich pograniczników często z psami. Po tej „odprawie” żołnierze stawali na schodkach wagonów broniąc w ten sposób wyjścia. Zimą stawali w przedsiionkach utrudniając dostęp do toalet co w ciągu pięciu godzin jazdy stanowiło pewną trudność... Podczas jazdy zabronione było nawet otwarcie okna, a już wyrzucenie czegoś przez okno powodowało poważne problemy. Następny przystanek, to już przejście graniczne przed Krościenkiem. Tam po kolejnej kontroli żołnierze opuszczali pociąg. Linia ta obecnie została wyłączona z ruchu, gdyż ukraińska strona zażądała wysokich opłat tranzytowych. Do dziś przy bramie granicznej niezmiennie pali się czerwony semafor.

W ostatnich latach przemyski dworzec przeszedł gruntowną odnowę, która przywróciła mu stan świetności czyniąc go kolejną, lokalną atrakcją. Czego jeszcze możemy sobie życzyć? Chyba tylko tego byśmy jak cesarz wyrzucali zegarki, gdy spóźni nam się pociąg.

Ciekawostką jest jednak fakt, że przemyski dworzec kolejowy posiada bliźniaka. W czeskim Šumperku znajduje się jego dokładna kopia i gdyby nie odmienne otoczenie można się z łatwością pomylić. (patrz fot.)



Czeska prasa i radio nazywają go wprost bratem Przemyśla. Šumperk powstał kilka lat później (ok. **1898-1900**) niż przebudowany w tym stylu **Przemyśl (1895)**; za oba projekty miał prawdopodobnie odpowiadać architekt **Karl Immer** z wiedeńskiego ministerstwa kolei.