



Dico

## Józef Tyszkowski buduje pierwszą transkarpacką linię kolejową

Józef Tyszkowski, właściciel ziemski<sup>1</sup> w Huwnikach, poseł na Sejm Krajowy Galicji<sup>2</sup> II kadencji (1867-1869) IV Kurii, 26. Okręgu Dobromil-Ustrzyki-Bircza wspólnie z hrabią Adamem Potockim, Wincentym Kirchmayerem, Zygmuntem Kozłowskim, Maurycym Kraińskim, księciem Augustem Sułkowskim, Leonardem Truskoławskim wraz z pozostałymi osobami, jak: hrabia Aladar Andrassy, hrabia Coloman Forgách, baron Johann Frölich, Philipp Harkányi, Gabriel Sonay, hrabia Anton Sztáray i Joseph Grul, w 1869 r. otrzymali koncesję na budowę i eksploatację kolei żelaznej z Przemyśla przez Chyrów, Lisko (Lesko), Zagórz i Szczawne do granicy galicyjsko-węgierskiej w Łupkowie w celu połączenia z węgierską siecią kolejową<sup>3</sup>. Kolej ta przyjęła nazwę „Pierwsza Węgiersko-Galicyska Kolej Żelazna” (węg. *Első Magyar-Gácsországi Vasút*)<sup>4</sup>.

Co wiemy o koncesjonariuszach? Poza Józefem Tyszkowskim i obywatelami polskimi, o pozostałych osobach, obywatelach węgierskich, niewiele można znaleźć informacji. Poza Josephem Gräslem, wszyscy należeli do rodów szlacheckich.

Przedstawmy w skrócie po kolei wszystkich, poza Józefem Tyszkowskim:

- hrabia Adam Potocki – właściciel ziemski, polityk (poseł na Sejm Krajowy Galicji II kadencji (1867-1869) IV Kuria 50. Okręgu Chrzanów-Jaworzno-Krzeszowice)<sup>5</sup>,
- Vincenz Kirchmayer (Wincenty Kirchmajer) – kupiec, bankier i polityk (były poseł na Sejm Krajowy Galicji I kadencji (1861-1866) II Kuria)<sup>6</sup>,
- Sigmund Kozłowski (Zygmunt Kozłowski) – właściciel ziemski, działacz gospodarczy i przedsiębiorca, polityk (poseł na Sejm Krajowy Galicji II kadencji (1867-1869) I Kuria 8. Obwód sanocki)<sup>7</sup>,
- Moriz Kraiński (Maurycy Kraiński) – właściciel ziemski, polityk (poseł na Sejm Krajowy Galicji II kadencji (1867-1869) I Kuria 3. Obwód przemyski; poseł do austriackiej Rady Państwa II kadencji (1869-1870) I Kuria)<sup>8</sup>,
- książe August Sułkowski – ordynat na Rydzynie, właściciel m. Komańcza (Galicja), poseł pruskiej Izby Panów i poznańskiego sejmiku prowincjonalnego<sup>9</sup>,
- Leonard Truskoławski (Truskołaski) – właściciel ziemski (m.in. miejscowości Kulaszne, Szczawne), polityk<sup>10</sup>,

<sup>1</sup> Józef Tyszkowski posiadał ok. 4 tys. ha ziemi, więcej na stronie [kopysno.pl/Od\\_rozbioru\\_do\\_I\\_wojny.html](http://kopysno.pl/Od_rozbioru_do_I_wojny.html).

<sup>2</sup> Dokł. „Sejm Krajowy Królestwa Galicji i Lodomerii wraz z Wielkim Księstwem Krakowskim”.

<sup>3</sup> Nie jest wiadome, kiedy zainteresowani złożyli wniosek o wydanie zezwolenia na tzw. prace techniczne przygotowawcze, niezbędne przed ubieganiem się o koncesję.

<sup>4</sup> [pl.wikipedia.org/Pierwsza\\_W%C4%99giersko-Galicyska\\_Kolej\\_%C5%BBelazna](http://pl.wikipedia.org/Pierwsza_W%C4%99giersko-Galicyska_Kolej_%C5%BBelazna) – na stronie (Historia) zawarto błędne informacje dotyczące dokumentów koncesyjnych na budowę kolei (stan na dzień 29.09.2024 r.).

<sup>5</sup> [pl.wikipedia.org/wiki/Adam\\_J%C3%B3zef\\_Potocki](http://pl.wikipedia.org/wiki/Adam_J%C3%B3zef_Potocki).

<sup>6</sup> [pl.wikipedia.org/Wincenty\\_Kirchmajer](http://pl.wikipedia.org/Wincenty_Kirchmajer), [www.ipsb.nina.gov.pl/biografia/wincenty-marcin-kirchmayer](http://www.ipsb.nina.gov.pl/biografia/wincenty-marcin-kirchmayer).

<sup>7</sup> [pl.wikipedia.org/Zygmunt\\_Koz%C5%82owski](http://pl.wikipedia.org/Zygmunt_Koz%C5%82owski), [www.ipsb.nina.gov.pl/biografia/zygmunt-kozlowski](http://www.ipsb.nina.gov.pl/biografia/zygmunt-kozlowski).

<sup>8</sup> [pl.wikipedia.org/Maurycy\\_Krai%C5%84ski](http://pl.wikipedia.org/Maurycy_Krai%C5%84ski).

<sup>9</sup> [www.ipsb.nina.gov.pl/a/biografia/august-antoni-sulkowski](http://www.ipsb.nina.gov.pl/a/biografia/august-antoni-sulkowski).

<sup>10</sup> [pl.wikipedia.org/Leonard\\_Trusko%C5%82aski](http://pl.wikipedia.org/Leonard_Trusko%C5%82aski).



- hrabia Aladar Andrassy – właściciel ziemski, major Honvédu (adiutant generała porucznika Józefa Bema), polityk, hodowca koni<sup>11</sup>,
- hrabia Coloman Forgách – przedstawiciel wpływowej węgierskiej rodziny z miejscowości Gács (obecnie Halič), polityk, miłośnik koni<sup>12</sup>,
- baron Johann Frölich<sup>13</sup>,
- Philipp Harkányi - właściciel ziemski żydowskiego pochodzenia, dyrektor Węgierskiej Centralnej Spółki Kolejowej<sup>14</sup>,
- Gabriel Sonay,
- hrabia Anton Sztáray – właściciel ziemski, przedsiębiorca z Michalovec k/Koszyce (cegielnia, browar, gorzelnia, młyn, tartak, kamieniołom na Hrádku, kopalnia kaolinu na Bielej Gorze koło Stráňan)<sup>15</sup>,
- Joseph Gräsl – sędzia miejski w Peszcie (Buda), naczelny komornik Izby Lordów w parlamencie węgierskim<sup>16</sup>.

Co łączyło polskich przedstawicieli, że postanowili ubiegać się o koncesję na budowę kolei? Na pewno działalność polityczna, gdyż część z nich była posłami na Sejm Krajowy Galicji, nawet tej samej kadencji. Niektórzy z nich działali w różnego rodzaju stowarzyszeniach i prowadzili działalność gospodarczą, więc mieli ułatwione kontakty między sobą. Hrabia Adam Potocki znał się dobrze z księciem Sułkowskim i Wincentym Kirchmajerem, o czym świadczy fakt, iż udzielał im pożyczki. Ten drugi zresztą bardzo lubił przebywać w otoczeniu bogatych ludzi, do jakich należał hrabia Adam Potocki. Obywatele węgierscy znali się na podobnych zasadach, lecz szczegółów na ten temat brak. Budowa kolei wymagała wsparcia ze strony Węgier, stąd też niezbędny był udział ich przedstawicieli, reprezentowanych przez znane węgierskie rody szlacheckie.

Koncesja na budowę i eksploatację kolei z Przemyśla do połączenia z węgierską siecią kolejową, poza zezwoleniem na prace techniczne przygotowawcze, i przed uzyskaniem właściwej koncesji, została poprzedzona aktem z dnia 20 maja 1869 r.<sup>17</sup>, na mocy którego władze austriackie udzieliły kolei m.in. gwarancji rocznego dochodu netto w srebrze, obejmującego stopę wykupu faktycznie wykorzystanego i należycie udokumentowanego kapitału inwestycyjnego. Akt ten regulował także wszelkie inne kwestie finansowe związane z realizacją inwestycji i eksploatacją kolei.

Koncesjonariusze przed przystąpieniem do realizacji inwestycji musieli także uzyskać stosowne pozwolenie ze strony rządu węgierskiego, co nastąpiło w dniu 14 lipca 1869 r.<sup>18</sup>. Po uzyskaniu wszystkich wymienionych pozwoleń przyszła kolej na ostatnią koncesję ze strony władz austriackich.

<sup>11</sup> [hu.wikipedia.org/Andr%C3%A1ssy\\_Alad%C3%A1r](https://hu.wikipedia.org/Andr%C3%A1ssy_Alad%C3%A1r).

<sup>12</sup> Jest wymieniony w wykazie przedstawicieli rodów szlacheckich Królestwa Węgier - [archive.org](https://archive.org).

<sup>13</sup> Osoba o tym imieniu i nazwisku występuje w archiwach z tego okresu, jako lekarz medycyny.

<sup>14</sup> [hu.wikipedia.org/Hark%C3%A1nyi\\_csal%C3%A1d](https://hu.wikipedia.org/Hark%C3%A1nyi_csal%C3%A1d).

<sup>15</sup> [korzar-sme-sk/anton-sztaray-vlastnil-pluh-a-maria-prezila-o-21-rokov-mladsieho-muza](https://korzar-sme-sk/anton-sztaray-vlastnil-pluh-a-maria-prezila-o-21-rokov-mladsieho-muza). Przez Michalovec (ob. Słowacja) po 1871 r. zaczęła przebiegać pierwsza węgiersko-galicyska kolej żelazna.

<sup>16</sup> [anno.onb.ac.at](https://anno.onb.ac.at), [anno.onb.ac.at/Joseph+Grafl](https://anno.onb.ac.at/Joseph+Grafl).

<sup>17</sup> R.G.Bl. z 1869 r. Nr 83 - [alex.onb.ac.at](https://alex.onb.ac.at).

<sup>18</sup> Pozwolenie rządu węgierskiego - [net.jogtar.hu/ezer-ev-torveny](https://net.jogtar.hu/ezer-ev-torveny).



## Concessionsurkunde vom 11. September 1869,

zum Bau und Betrieb einer Locomotiv-Eisenbahn von Przemyśl über Chyrow, Wisko, Zagórz und Szczawne an die galizisch-ungarische Landesgränze bei Lupkow zur Verbindung mit dem ungarischen Eisenbahnnetz.

**Wir Franz Joseph der Erste,**  
**von Gottes Gnaden Kaiser von Oesterreich;**  
 Apostolischer König von Ungarn, König von Böhmen, Dalmatien, Kroatien, Slavonien, Galizien, Podomerien und Illyrien; Erzherzog von Oesterreich; Großherzog von Krakau; Herzog von Lothringen, Salzburg, Steyer, Kärnthén, Krain, Bukowina, Ober- und Nieder-Schlesien; Großfürst von Siebenbürgen; Markgraf von Mähren; gefürsteter Graf von Habsburg und Tirol &c. &c. &c.

Nachdem Adam Graf Potocki, Vincenz Kirchmayer, Sigmund Ritter von Kozłowski, Moriz Ritter von Krainzki, August Fürst Sukowski, Leonard Ritter von Truskolawski, Joseph Ritter von Tyszkowski, Graf Aladar Andrássy, Graf Coloman Forgách, Johann Baron Frölich, Philipp Sarkányi, Gabriel von Sonay, Graf Anton Sztáray und Joseph Gräfl die Bitte um Ertheilung der Concession zum Bau und Betrieb einer Locomotiv-Eisenbahn von Przemyśl an die galizisch-ungarische Landesgränze bei Lupkow gestellt haben, so finden Wir Uns bewogen, in Erwägung der Gemeinnützigkeit des Unternehmens den genannten Bittstellern diese Concession auf Grund des Gesetzes vom 20. Mai 1869 (R. G. Bl. Nr. 83), über die dieser Unternehmung gewährten besonderen Begünstigungen, wie folgt, zu ertheilen:

Fragment koncesji z dnia 11 września 1869 r. (R.G.Bl. z 1869 r. Nr 180 - [alex.onb.ac.at](http://alex.onb.ac.at)).

Jak wynika z treści koncesji, koncesjonariuszy zobowiązano do rozpoczęcia budowy linii kolejowej w ciągu trzech miesięcy po otrzymaniu koncesji i ukończenia linii z Przemyśla do Szczawnego w ciągu dwóch lat, a ze Szczawnego do granicy z Węgrami, w ciągu trzech lat, licząc od powyższego terminu.

Koncesję wydano na 90 lat, przy czym władze austriackie mogły nabyć kolej przed upływem 30 lat od dnia jej otwarcia.

Koncesja zawierała również ceny za przewóz osób i towarów, które podlegały ograniczeniom. Dla przykładu, cena za przewóz osoby za jedną milę austriacką<sup>19</sup> w I. klasie wynieść mogła 36 krajcarów., w II. klasie 27 krajcarów, w III. klasie 18 krajcarów, a w IV. (bez siedzeń) 9 krajcarów. Przy pociągach pospiesznych taryfa ta mogła być podwyższona o 20%.

Koncesja zobowiązywała także koncesjonariuszy do zawarcia ugody z administracją kolei galicyjskiej im. Karola Ludwika pod kątem użytkowania dworca kolejowego w Przemyślu i jego podwójnej obsługi administracyjnej.

W celu realizacji warunków koncesji powołana została Spółka kolejowa (non profit) pod nazwą „Pierwsza kolej węgiersko-galicyjska”<sup>20</sup>, którą zarejestrowano w rejestrze spółek w dniu 21 grudnia 1870 r.

<sup>19</sup> Mila pocztowa austriacka – 7 585,6 m (ok. 7,6 km).

<sup>20</sup> [anno.onb.ac.at](http://anno.onb.ac.at).



Siedzibą spółki został Wiedeń<sup>21</sup>, z prawem do założenia przedstawicielstwa w Pest-Ofen<sup>22</sup> i w razie potrzeby w innych miejscach w kraju i za granicą.

Celem spółki była budowa i eksploatacja kolei żelaznej łączącej północno-wschodnią koleją węgierską ze wschodnią w pobliżu Mihályi<sup>23</sup> do Przemyśla, aby połączyć się z c.k. koleją galicyjską im. Karola Ludwika łączącą Kraków ze Lwowem. Pozostałe cele spółki, to nabycie i uruchamianie hut żelaza i kopalni węgla oraz zakup środków transportu pasażerskiego i towarowego oraz transport pasażerów i towarów.

Spółka została powołana na czas nieokreślony, a kapitał zakładowy wyniósł 12,5 mln florenów w srebrze, podzielonych na 62,5 tys. akcji o wartości nominalnej 200 florenów w srebrze<sup>24</sup>.

Zarząd spółki stanowiła Rada Dyrektorów składająca się z siedemnastu członków, z których co najmniej dziewięciu musiało być obywatelami Wiednia, a sześciu rezydentami, i których wybierało Walne Zgromadzenie na pięcioletnią kadencję. Natomiast pozostałych dwóch członków Rady wybierał rząd austriacko-węgierski. Do czasu zwyczajnego Walnego Zgromadzenia Spółki w składzie Rady Dyrektorów znalazło się siedem osób będących koncesjonariuszami, w tym pięciu Polaków, a wśród nich Józef Tyszkowski.

Skład Rady Dyrektorów uległ zmianie podczas zwyczajnego Walnego Zgromadzenia Spółki, które miało miejsce w dniu 9 sierpnia 1872 r. W wyniku głosowania Józef Tyszkowski i Leonard Truskolawski nie zostali wybrani na dalszą kadencję<sup>25</sup>, i na tym zakończyła się ich praca na rzecz budowy pierwszej kolei węgiersko-galicyjskiej. Dlaczego? Tego nie wiadomo. Józef Tyszkowski miał wtedy dopiero 45 lat, a więc przeszkołą nie był wiek. Wiemy, że był osobą małomówną, chimeryczną i niezbyt aktywną w działalności politycznej. Wolał przebywać w swoim domu nad Wiarem w Huwnikach lub siedzieć w kniei, gdyż był zapalonym myśliwym, który często opuszczał swoje włości, polując nawet w pobliżu granicy Węgier. Prawdopodobne jest, że niezbyt zabiegał o kolejną kadencję lub nie za bardzo cieszył się zaufaniem pozostałych członków Rady Dyrektorów, którzy nie udzieliwszy mu poparcia podczas głosowania, mogli mieć ku temu powód. Józef Tyszkowski przystępując do Spółki widział w tym korzystny interes, gdyż na potrzeby budowy kolei niezbędne było drewno, a on posiadał dość znaczne przestrzenie lasów. Gdy jednak przedsiębiorcy zwrócili się do niego z propozycją zakupu lasów, przystąpił do rozmów, lecz zwlekał przez wiele tygodni z udzieleniem ostatecznej zgody, aż w końcu całkowicie zerwał rozmowy, tłumacząc to tym, iż nie może pozbawiać zwierzyny tak dogodnego schronienia<sup>26</sup>. To jakże chwalebne podejście do zwierząt wówczas mogło być uznane wręcz za sabotaż, a on sam postrzegany jako przeciwnik budowy kolei.

Dla Tyszkowskiego, jako polityka, zakończyła się przygoda z koleją, gdyż osiągnął swój cel. 1 lipca 1872 r. ukończono budowę linii kolejowej, która poprzez Chyrów dotarła do Krościenka, na czy mogło mu najbardziej zależeć, jako posłowi reprezentującemu tereny najbliższe odcinkowi tej linii.

Po odejściu Józefa Tyszkowskiego z Rady Dyrektorów, budowa kolei trwała, i w zasadzie po kilku miesiącach, w dniu 18 grudnia 1872 r. dobiegła końca, przy czym prace związane z budową tunelu pod Przełęczą Łupkowską trwały dłużej, do 30 maja 1874 r. Spółka

---

<sup>21</sup> Dyrekcja Spółki mieściła się przy ul. Universitatstrasse 10 w Wiedniu.

<sup>22</sup> Pest (Peszty) i Ofen (Buda), miasta położone po lewej i po prawej stronie rzeki Dunaj, tworzące obecnie stolicę Węgier – Budapeszt.

<sup>23</sup> Ob. Słowacja - [hu.wikipedia.org/Als%C3%B3mih%C3%A1lyi](https://hu.wikipedia.org/Als%C3%B3mih%C3%A1lyi).

<sup>24</sup> [d3ums4016ncdkp.cloudfront.net/16018\\_711\\_1.jpg](https://d3ums4016ncdkp.cloudfront.net/16018_711_1.jpg).

<sup>25</sup> [anno.onb.ac.at](https://anno.onb.ac.at).

<sup>26</sup> [archive.org/jbc.bj.uj.edu.pl.NDIGCZAS094371\\_1885\\_002](https://archive.org/jbc.bj.uj.edu.pl.NDIGCZAS094371_1885_002).



przy budowie ostatniego odcinka linii kolejowej przechodzącej przez tunel napotkała na poważne trudności finansowe, co spowodowało interwencje rządów Austrii i Węgier.

Jako ciekawostkę warto dodać, iż wspomniany Leonard Truskolawski, będąc przez krótki czas związany z budową kolei, po usunięciu z Rady Dyrektorów Spółki, odniósł wymierną korzyść z tej inwestycji. W 1875 r. w należącej do niego miejscowości Kulaszne, przez które przebiegała kolej, założył jedno z pierwszych w Galicji uzdrowisk klimatycznych. Pierwszym było Zakopane, drugim Szczawnica, a trzecim – Kulaszne, gdzie produkował wcześniej ser owczy.

W dniu 15 maja 1875 r. w Kulasznie otworzył zakład żętyczny<sup>27</sup> składający się z kilku domów z 24 pokojami dla gości (kuracjuszy) i restauracji. Nad kuracjuszami czuwał lekarz kolejowy, niejaki Hamaides. Niedaleko zakładu była poczta i dworzec, na który docierały pociągi dwa razy dziennie. W późniejszych latach działalność zakładu nieco się rozwinęła, a usługi stały się bardziej atrakcyjne, lecz nie trwało to długo. Pod koniec lat 80. XIX wieku właściciel zamknął zakład i przestał świadczyć usługi leczenia uzdrowiskowego.



Zakład żętyczny w Kulasznie  
([mojagalicja.wordpress.com/leonard-truskolawski](http://mojagalicja.wordpress.com/leonard-truskolawski)).

Pierwsza Kolej Węgiersko-Galicyska odegrała znaczącą rolę podczas I wojny światowej, a po niej niestety jej wartość spadła. W wyniku zakazu posiadania przez Węgry kolei dwutorowej i zdemontowania drugiego toru, kolej utraciła znaczenie międzynarodowe, przez co także zdemontowano drugi tor po stronie polskiej. Obecnie kolej ta jest w rękach czterech państw, lecz poza kilkoma odcinkami, od wielu lat nie jest w pełni eksploatowana<sup>28</sup>.

*Opr. Dico*

<sup>27</sup> Żętyca - serwatka z mleka owczego ściętego podpuszczką; w XIX wieku stosowana jako środek leczący drogi oddechowe, szczególnie gruźlicę (w późniejszych latach nie potwierdzono właściwości leczniczych); [mojagalicja.wordpress.com/leonard-truskolawski](http://mojagalicja.wordpress.com/leonard-truskolawski).

<sup>28</sup> [wlab.hu](http://wlab.hu) - fotografie z trasy linii kolejowej na odcinku Humenne-Łupków-Zagórz.