Залізнична станція «Рава-Руська»

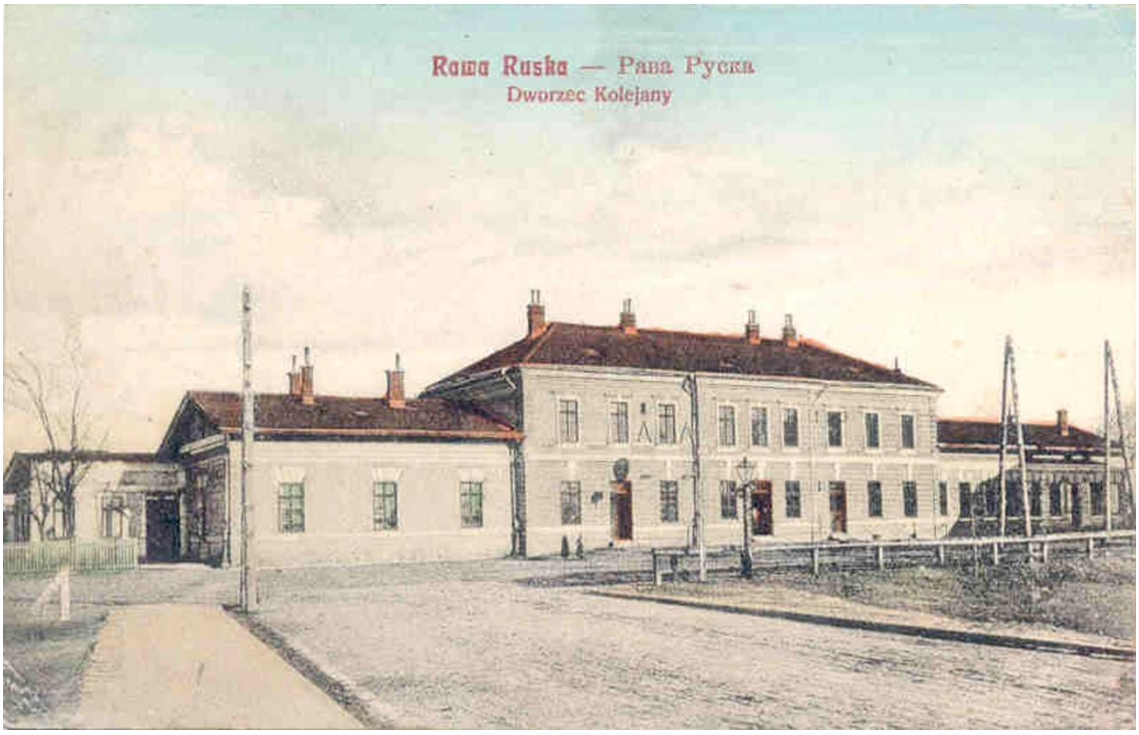
Значне пожвавлення в розвитку міста Рава-Руська спостерігається у зв'язку з будівництвом залізничних шляхів Сокаль - Ярослав та Львів - Белзець, що були прокладені через Раву-Руську і відкриті 23 листопада 1887 року. Рава-Руська стала залізничним вузлом.

Поштові листівки

Спорудження залізничної станції сприяло як подальшому розвитку торгівлі, так і розвитку ремесла на залізниці. Рава-Руська була типовим невеликим містечком з дрібним приватним виробництвом і торгівлею.

У місті діяли лише невеликі підприємства: тартак з 32-ма робітниками, шпалозавод, фабрика свічок, цегельний завод, миловарня, винокурня, а також майстерні з виробництва сідел, сукна, шапок.

Розгорнули роботу три шахти по видобутку бурого вугілля.



Поштові листівки

Одночасно зростала і кількість населення в місті. У 1900 році тут уже налічувалося 920 дворів 9006 чоловік. Тут вперше в 1880 році було відкрито початкову школу, в якій навчання проводилося німецькою та польською мовами. На 1000 чоловік населення равського повіту вміли читати і писати лише 77 чоловік, а серед них 37 жінок.

З 1880 до 1910 року населення міста збільшилося з 6468 до 10775 мешканців. Переважали тут євреї – 6112, поляки – 2834, українці – 1777.

На початку XX століття на цегельному заводі працювали 92 людини. Багато жителів працювали на підприємствах на околицях міста (на шахтах, фабриках крохмалю, оцту, консервів, на каменоломні, цегельних заводах, млинах,

винокурнях). Потужність всіх підприємств складала лише 874 кінські сили. Таким чином в промисловому відношенні Рава-Руська залишалася слабо розвинутим містом.

Колектив працівників залізничної станції «Рава-Руська»

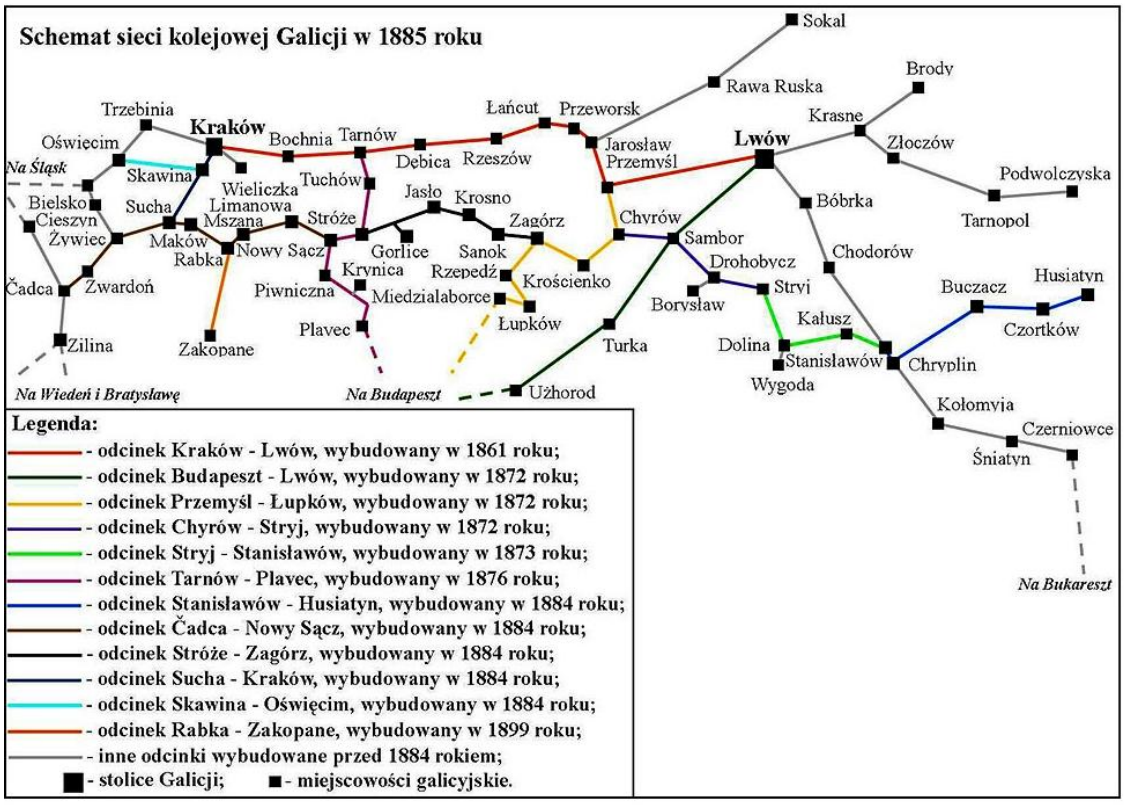


Схема залізничних шляхів в Галичині у 1885 році.

Складною для робітничого класу, зокрема і для залізничників, була політика гетьманату П.Скоропадського у галузі робітничого законодавства. Восени 1918 р. департамент законодавчих пропозицій Міністерства праці закінчив розробку проекту закону про профспілки і примирні камери. Крім того, як повідомляла

одна з гетьманських газет, владними структурами *«розробляються законопроекти про: 1) промисловий суд; 2) 8-годинний робочий день; 3) виробничі кооперативи; 4) свободу коаліцій; 5) трудові (колективні) договори та інші».*

Така політика вкрай негативно позначилася на становищі робітничого класу. Загрозливих розмірів досягло безробіття. Власники підприємств разом з німецько-австрійськими окупантами закривали фабрики й заводи та викидали робітників на вулицю. В 1918 році звільнення робітників було масовим. У часи гетьманату ціни на всі без винятку продукти харчування піднялися в кілька разів, а заробітна плата набагато зменшилася. Так, порівняно з 1913 роком у червні 1918 році заробітна плата столяра зменшилася в 2 раза, слюсаря - в 1,93, муляра - в 1,7, різноробочого в 1,76 рази. Це не означало, що пролетаріат залишався бездіяльним спостерігачем того, що відбувалося. Поряд з використанням правових важелів у ході переговорів між профспілками й власниками підприємств у робітників залишався крайній засіб - страйки.

15 липня 1918 року припинили роботу Коростенський, Сарненський та Здолбунівський залізничні вузли, а через кілька днів почався загальноукраїнський страйк залізничників.

Рава-Руське залізничне депо стало місцем початку двотижневого страйку рава-руських залізничників, що увійшов в історію як один з перших у Галичині й південній Польщі виступ західноукраїнського пролетаріату.

Поштова листівка

Загальноукраїнський страйк набув яскраво вираженого політичного характеру. Гетьман намагався будь-що придушити страйк. З цією метою 19 липня 1918 року він затвердив рішення Ради Міністрів про відновлення в Україні дії царського закону про суворі покарання за участь у страйках. На його підставі Державна варта разом з німецькими та австрійськими військами вдалися до жорстоких репресій проти страйкарів.

Репресії й голод змусили залізничників України стати до роботи. Однак робітничий клас не здавався владі, а продовжував висувати дедалі нові вимоги (підписання колективних угод, збільшення заробітної плати, поліпшення санітарно-гігієнічних умов праці тощо). Підприємці відповіли на це закриттям підприємств і масовими звільненнями робітників (локаут), а окупаційна влада – драконівськими заходами, закрема наказом генерала Менгельбіра, за яким

учасників страйків чекала каторга чи трирічне ув'язнення, а їх організаторів - страта.

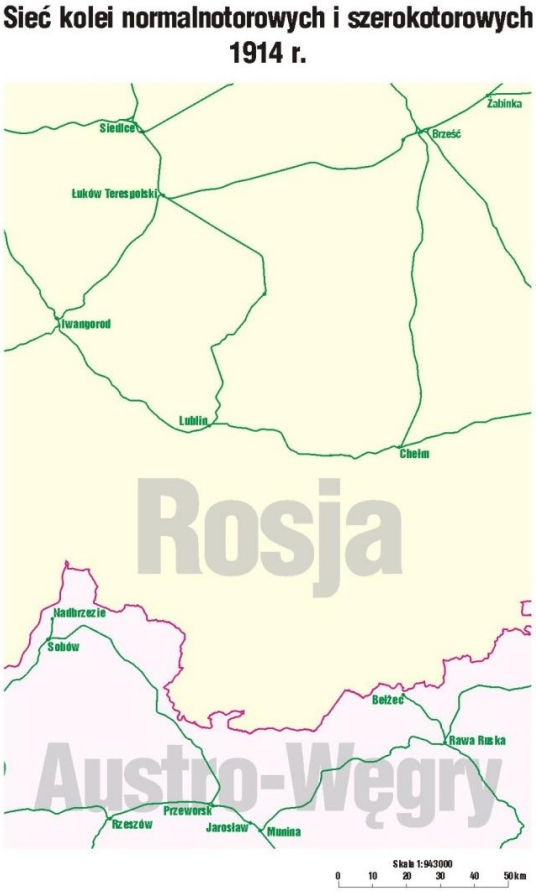
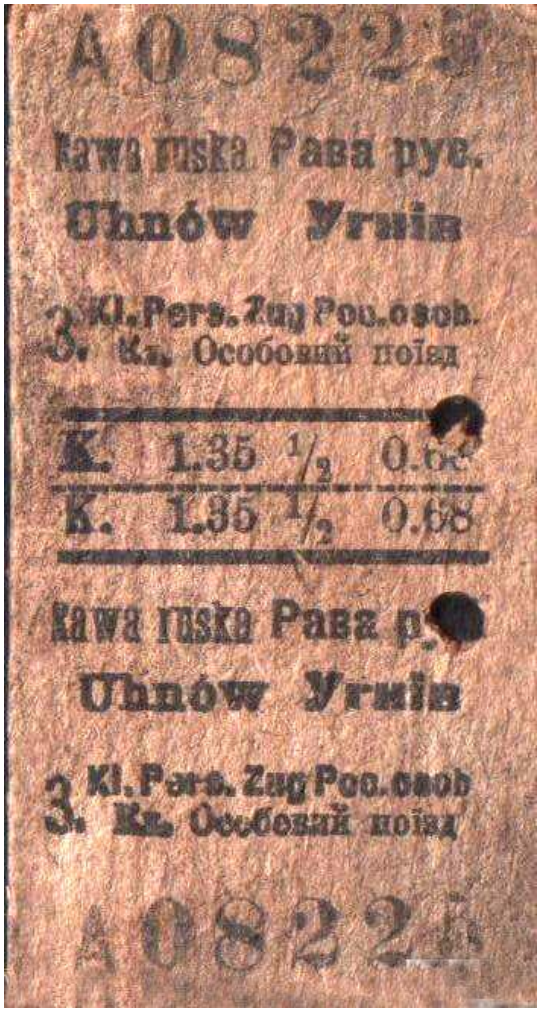


Схема залізничної мережі. 1914 рік



Залізнодорожний квиток з Рави-Руської до Угнева. 1918 рік

Vom 1. Mai 1912.

165. Jaroslau-Sokal.

—	—	—	3 14 / 12 20	7 50	2 51 / 10 45	ab *Krakau 157*		an	▲7 36 / 9 24	12 40 / 3 32	1 24	—	—	—
—	—	—	3 40	8 35	3 45	ab ***Lemberg 157***		an	5 40	2 22	8 50 / 1 10	—	—	—
Personenzüge 1—3. Klasse						Km	*K. k. österr. Staatsbahnen. Direktion Lemberg*	Km	Personenzüge 1—3. Klasse					
			911	913	915				912	914	916			
—	—	—	7‖22	2‖06	7‖31	—	ab **Jaroslau** ✕ 157	an 151	1‖35	8‖38	6‖27	—	—	—
—	—	—	7 40	2 25	7 50	10	Surochów	141	1 17	8 15	6 05	—	—	—
—	—	—	7 54	2 39	8 06	18	Bobrówka	133	1 03	8 04	5 54	—	—	—
—	—	—	8 15	3 00	8 27	29	Nowa Grobla	122	12 42	7 39	5 33	—	—	—
—	—	—	8 31	3 15	8 43	37	Oleszyce	114	12 27	7 24	5 15	—	—	—
—	—	—	8 47	3 31	9 00	44	Lubaczów	107	12 14	7 10	5 04	—	—	—
—	—	—	9 00	3 44	9 13	51	Basznia Dolna H.	100	11 54	6 49	4 43	—	—	—
—	—	—	9 07	3 52	9 21	54	Basznia [2]	97	11 47	6 41	4 35	—	—	—
—	—	—	9 23	4 08	9 37	62	Horyniec	89	11 33	6 27	4 21	—	—	—
—	—	—	9 43	4 29	9 58	69	Dziewięcierz H.	82	11 18	6 12	4 06	—	—	—
—	—	—	9 56	4 42	10 11	76	Werchrata	75	11 02	5 55	3 49	—	—	—
—	—	—	10 06	4 53	10 22	81	Huta Zielona	70	10 50	5 43	3 37	—	—	—
—	—	—	10‖16	5‖03	10‖32	87	an **Rawa Ruska** ✕ 167	ab 64	10‖38	5‖30	3‖24	—	—	—
—	—	—	1 25	7 57	—		an ***Lemberg 167***	ab	7 35	2 21	□11 36	—	—	—
—	—	—	11 43	7 00	—		an *Belzec 167*	ab	8 30	3 30	—	—	—	—
—	—	—	8 30	3 30	—		ab *Belzec 167*	an	11 43	7 00	—	—	—	—
—	—	—	7 35	2 21	8 00		ab ***Lemberg 167***	an	1 25	7 57	7 10	—	—	—
—	—	—	10‖50	5 25	11‖05	87	ab **Rawa Ruska** ✕ 167	an 64	10 10	4‖50	3‖10	—	—	—
—	—	—	11 06	5 41	11 21	96	Zielona	55	9 53	4 33	2 45	—	—	—
—	—	—	11 17	5 53	11 32	102	Poddubce H.	49	9 40	4 20	2 27	—	—	—
—	—	—	11 27	6 03	11 42	106	Uhnów [2]	45	9 30	4 10	2 14	—	—	—
—	—	—	11 41	6 17	11 56	114	Korczów bei Uhnów	37	9 15	3 54	1 58	—	—	—
—	—	—	11 48	6 25	12 03	118	Staje H.	33	9 07	3 46	1 37	—	—	—
—	—	—	12 07	6 44	12 22	127	Belz	24	8 52	3 31	1 14	—	—	—
—	—	—	12 13	6 51	12 29	130	Żużel H.	21	8 41	3 20	1 02	—	—	—
—	—	—	12 27	7 05	12 46	137	Ostrów bei Sokal	14	8 29	3 07	12 43	—	—	—
—	—	—	12 38	7 16	12 56	142	Krystynopol [2]	9	8 17	2 55	12 26	—	—	—
—	—	—	12‖51	7 30	1‖10	151	an **Sokal** [3] ✕	ab —	8 02	2‖40	12‖05	—	—	—

□ Nur an So. ▲ Verkehrt bis einschl. 30. September täglich.

Розклад руху залізничних поїздів. Травень 1912 року.

Влада заборонила проведення Всеукраїнського робітничого з'їзду. Разом з тим для налагодження діалогу при Міністерстві праці було створено комітет праці, на який покладалося попереднє обговорення підготовлених законопроектів. Однак комітет не зміг захистити інтереси робітників, а, навпаки, погіршив їхнє становище, запровадивши 12-годинний робочий день, зокрема на всіх металургійних підприємствах України.

В період Першої та Другої світових воєн залізничне полотно станції зазнало чималих руйнувань. Однак у досить короткий час відновлювалося.

Член Спілки письменників СРСР Іван Сало у статті «Був такий район…», опублікованій у газеті «Вільна Україна», написав: «Трибуна люду» надрукувала замітку полковника Арістакеса Сагратяна під заголовком «Залізниця і хліб», у якій розповідається про відбудову радянськими і польськими воїнами першої у визволеній Польщі залізничної колії від Рави-Руської до Варшави, 31 серпня 1944 року вийшов з Рави-Руської перший поїзд з радянським хлібом.

Але… не судилось продовжити життя на цій другій залізничній вітці з Рави-Руської у Польську Народну Республіку (до речі, найкоротший шлях зі Львова до Варшави).

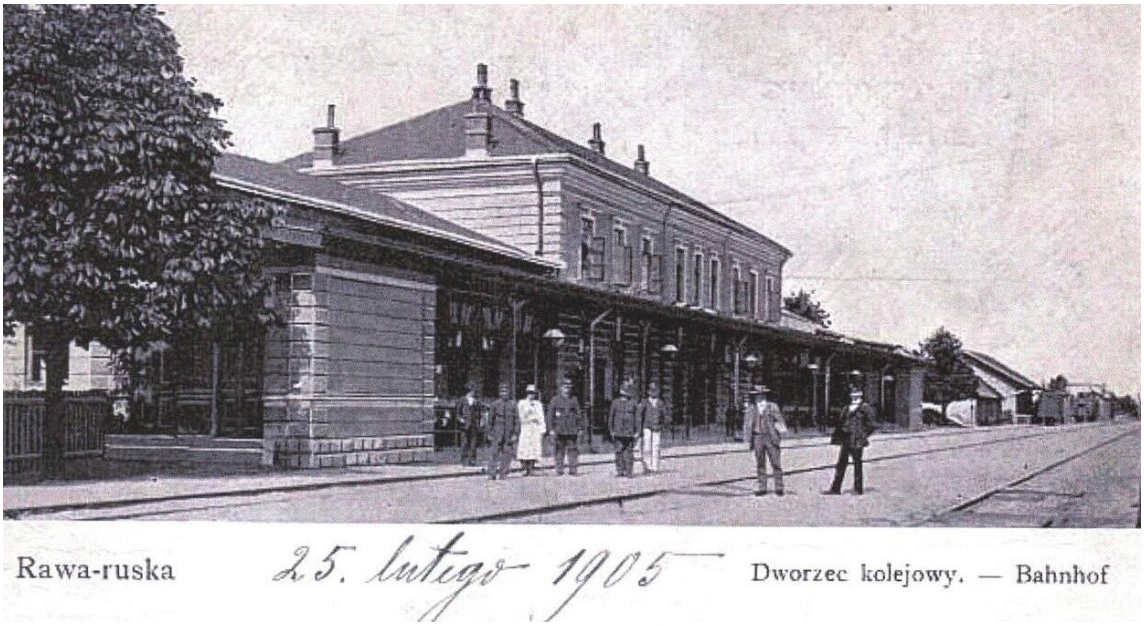
І тільки тепер, читаючи скупі рядки невеличкої замітки полковника радянської армії, дізнаємося як, ризикуючи життям, радянські і польські воїни, кілометр за кілометром розміновували залізничне полотно, прокладали рейки, шпали, проводили телефонний зв’язок.

Зруйноване залізничне полотна на станції після Першої світової війни

Через 28 днів була повністю закінчена відбудова 122-кілометрової залізничної колії на дільниці Рава-Руська – Люблін, яка стала першою сталевою магістралю у визволеній Польщі.

А поглянути сьогодні на цю забуту, закинуту всіма залізничну вітку, яка простягнулася на нашій території. Спорохнявілі шпали, зіржавілі рейки, навколо віддає гіркотою полину, і лише червоні маки, які розцвіли по всій колії трохи відводять смуток… Загублена серед поля залізна стрічка – живий пам’ятник дружби радянського та польського народів».

Сьогодні немає залізничного сполучення між Львовом та Варшавою через місто Рава-Руська. Колію поступово розбирають самі залізничники.



Поштова листівка. 1905 рік

Цікавим є один із фактів початку Великої Вітчизняної Війни на теренах міста Рава-Руська, де були задіяні працівники залізниці

Про це згадує в січні 1966 року колишній заступник начальника залізної дороги Іван Михайлов, який до початку війни виконував обов'язки начальника відділу: «Пасажирський поїзд № 71/72 курсував на ділянці Львів - Рава-Руська - Сурохові. У момент, коли поїзд прямував уздовж державного кордону, було скоєно віроломний напад німців на нашу країну.

Диспетчерський зв'язок з прикордонними станціями був перерваний. Я звертався у Народні комісаріати оборони і шляхів сполучення. Про долю пасажирів і бригади поїзда досі нічого не відомо. В управлінні Львівської залізниці також нічого не було відомо.

Пізніше мені стало відомо, що одна дівчина, полька за національністю, випадково залишилася жива тому, що вона знала німецьку мову і назвалася німкенею, і її не вбили. Я почув це від неї в 1946 році у Львові, де вона жила як дружина радянського льотчика-винищувача. Вона мені розповіла, що пасажирами поїзда були прикордонники, їх дружини і діти. Комсомольсько-молодіжна бригада провідників вагонів поїзда № 71/72 вступила в нерівний бій з фашистами і героїчно загинула. Бій на колесах - це бій врукопашну. Це - перший бій у перші хвилини війни залізничників разом з прикордонниками за нашу Батьківщину. Люди загинули, не знаючи, що почалася велика війна. Може бути, тоді на кордоні вважали, що це - прикордонний інцидент.

Комсомольсько-молодіжна бригада поїзда № 71/72 була сформована за кілька днів до війни з кращих комсомольців - провідників, кондукторів, машиністів, помічників машиністів і кочегарів. Німці особливо люті були до провідників вагонів. Провідники вагонів неодноразово затримували німецьких шпигунів і диверсантів і передавали їх до рук прикордонників. Ось один з епізодів:

Провідник помітив підозрілого пасажира, сказав про це прикордонному наряду. Провідник підходить до пасажира, слідом іде прикордонник.

- Ваш квиток? - Запитує провідник. Пасажир опускає руку в кишеню і замість квитка вихоплює парабелум і стріляє в прикордонника, біжить, але його наздоганяє куля другого прикордонника. Провідників, що затримують шпигунів і диверсантів, знала вся дорога, звичайно, їх знала і німецька агентура. Бригада провідників поїзда, що йде уздовж кордону (впритул до кордону) була сформована саме з таких людей. Німці кричали: "Русь, здавайся!». Але їм була одна відповідь: «Комсомольці не здаються»!

Сьогодні залізнична станція «Рава-Руська» обслуговує пасажирські та транспортні перевезення обласного значення. Місто є кінцевою станцією для поїздів з напрямками Рава-Руська – Львів та Рава-Руська – Сокаль. Завдяки станції обслуговуються транспортні потяги, які забезпечують вивезення готової продукції з Рава-Руського шпалопросочувального заводу, Рава-Руського спиртзаводу та нижнього складу Рава-Руського лісгоспу.

Залізничний вокзал міста Рава-Руська

Сучасний вигляд залізничного вокзалу «Рава-Руська»

Туристичний маршрут від залізничного вокзалу далі проходить вулицею Вокзальна до центру міста Рава-Руська. До цієї вулиці примикає вулиця Т.Шевченка, на якій на початку XX століття розміщувалися будівлі Народного дому, «Просвіти» та «Захоронки». Тому доречним буде згадати про громадський рух в Галичині та розвиток громадських організацій у місті Рава-Руська.