

УДК 94 (477.83/.86):625.31“XIX-XX”

*Володимир КЛАПЧУК*

## **ВУЗЬКОКОЛІЙКИ ГАЛИЧИНИ КІНЦЯ XIX – ПЕРШОЇ ТРЕТИНИ XX СТОЛІТЬ**

Історія вузькоколійок сягає початку XIX ст., коли у Галичині виникла потреба перевезення деревини з гір. Тоді з'явилися в Карпатах колії, схожі на трамвайні, завширшки 750–760 мм. Під час світових воєн багато вузькоколійних доріг було знищено. Ще більше їх знищено стихіями та економічними потребами СРСР. У статті охарактеризовано географію та технічний стан вузькоколійок Галичини, їхнє використання в господарстві та рекреації.

*Ключові слова:* Галичина, вузькоколійки, паровоз, потяг, колія.

Ріст економіки Австро-Угорщини в другій половині XIX ст. зумовив потребу інтенсивнішого використання лісових ресурсів Українських Карпат. Відкриття нових тартаків, збільшення можливостей вивезення лісових багатств у центральні регіони метрополії та за її межі у зв'язку із введенням в дію нових залізниць вимагало збільшення постачання промислової деревини. Оскільки ліси, що прилягали до шосейних доріг, до кінця століття були практично вирубані, а нові лісосіки розміщувалися у віддалених місцях, найраціональнішим транспортом для вивезення деревини з них виявилися вузькоколійні залізниці, що з кінця XIX ст. почали працювати паралельно з мережею ширококолійних залізниць<sup>1</sup>.

Історія вузької залізниці в Галичині розпочалася в 1873 р., коли австрійський підприємець барон Леопольд Поппер фон Подгарі влаштував у Вигоді перший тартак і вже 1883 р. провів туди залізничне полотно<sup>2</sup>. Від широкої залізниці в гори проклали вузькоколійки з кінною тягою – така колія довжиною 3 км сполучила у 1890 р. лісопильний завод у Вигоді з тартаком у Старому Мізуні. Окрім Л. Поппера, вузькі залізниці і лісопромисл із 1886 р. активно провадили брати барони Грьоделі (у Сколівських Бескидах) та графи Потоцькі (в Осмолоді). За 20 років вони проклали три вузькоколійки. Одна з них йшла через Демню до найвищої вершини Сколівщини – г. Парашка (1268 м). 1892 р., на противагу “легким коліям” Поппера, Грьоделі спорудили найдовшу в Галичині локальну залізницю (13,6 км). За наступні 15 років її довжина зросла у п'ятеро<sup>3</sup>.

Будівництво вузькоколійок (ширина колії 750–760 мм) супроводжувалося побудовою інженерних, житлових і господарських споруд. Система вузькоколійних

<sup>1</sup> Пустиннікова І. Карпатський трамвай: музей на колесах / І. Пустиннікова // Український музей. – 2006. – № 6(13). – С. 7.

<sup>2</sup> Там само.

<sup>3</sup> Чудійович І. Вузькоколійки Сколівських Бескид: нарис / І. Чудійович. – Львів: Каменяр, 2004. – С. 1–38.

залізниць була тісно інтегрована в загальну систему залізничного транспорту. Нижче зупинимося на характеристиці вузькоколіюк, які функціонували в Галичині (табл. 1).

Таблиця 1

Вузькоколіїні залізниці Галичини<sup>4</sup>

№ з/п	Назва основної лінії	Довжина, км	Дата відкриття
1	Броди – Шнирів з гілками на Гайдзиське та Зраб	60	1912, 1924
2	Верхнє Синьовидне – Корчин – Крушельниця – Сопіт – Довге – Рибник – Зубриця – Мальмансталь	74	1895–1913
3	Зубриця – Майдан	10	1928
4	Сколе – Демня – Коростів – Мала з відгалуженням Святослав – Бутівля	41	1888; 1892; 1893
5	Стоянів	7	1916
6	Турка – Ільник – Завадка	25	1907
7	Сокільники – Ступосяни – Устеріки	41	
8	Болехів – Тисів – Поляниця – Хірава	35,9	1911
9	Тисів – Лужки	24	
10	Креховичі – Рожнятів – Перегінське – Осмолода – Бруштури	60	1909
11	Креховичі – Рожнятів – Суходіл – Мучівка	36	1897
12	Луги – Лісна	20	
13	Луги – Мелеціна	8	
14	Перегінське – Пороги	14	
15	Осмолода – долина р. Молода	16	
16	Ризарня – долина р. П'єтрос (Дарів)	8	
17	Видинів – Джурів	20,4	1893
18	Ворохта – Арджелуджа	6,0	1895
19	Арджелуджа – Форещанка	7,5	1906
20	Вигода – Мізунська Солотвина – Яла	28	1912
21	Вигода – Людвиківка – Свіча (Бескид)	34	1912
22	Делятин – Луг	10	1921
23	Долина – Рахія – Болехів	27	1905
24	Микуличин – Поляниця	20,9	1914
25	Надвірна – Зелена (гілки на Хрепелів та Добошанку) – Рафайлів	33	1901
26	Рафайлів – Довжинець	10	1903
27	Рафайлів – Салатрук	9	1913
28	Зелена – Хрепелів	5	1904

<sup>4</sup> Клапчук В. Транспорт і зв'язок Галичини: монографія / В. Клапчук. – Івано-Франківськ: Фоліант, 2016. – С. 150–159; *Його ж.* Транспортне обслуговування туристів у Галичині (XIX – перша третина XX ст.) / В. Клапчук // Рекреаційний потенціал Прикарпаття: історія, сучасний стан, перспективи. – Івано-Франківськ: “Фоліант”, 2011. – Вип. 3: Матеріали міжнародної наукової конференції “Туризм і розвиток регіону”. – С. 215–224.

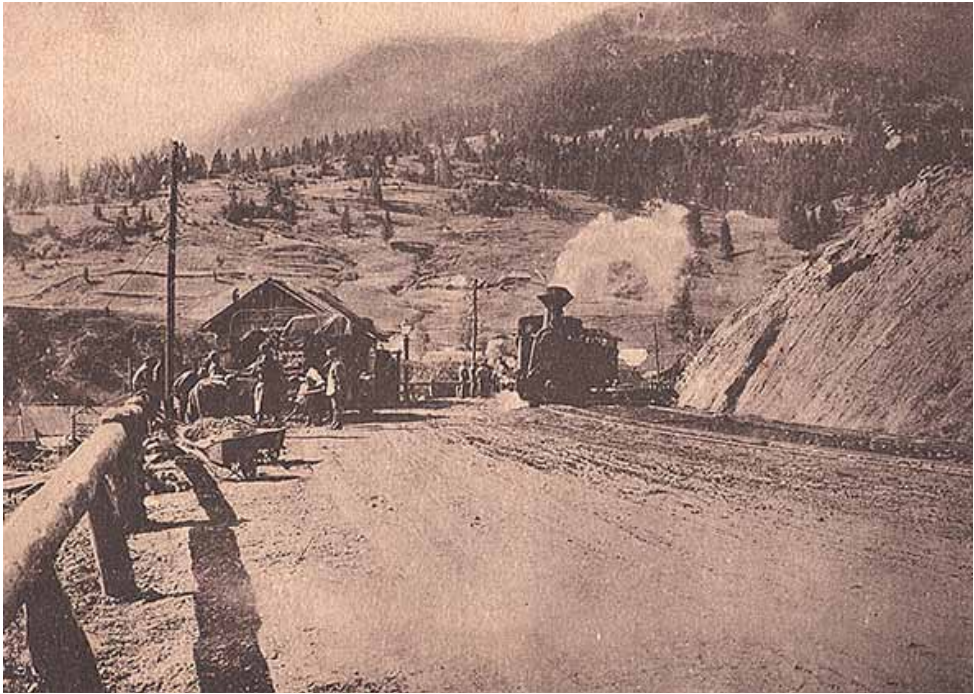
29	Зелена – Добошанка	5	1926
30	Новий Лупків – Тісна (Бещадська лісова вузькоколійка)	24,2	1898
31	Переворськ – Динів	46,2	1904
32	Кути – Вижниця – Устеріки – Яблониця	62	1932
33	Татарів – Поляниця	11	1915–1916
34	Годів – Поморяни – Дунаїв	14	1914–1915
35	Камєнобрід – Воля Добростанська	5,5	1928
36	Красне – Буськ – Яблунівка – Грабівка	15	1915
37	Ожидів – Олесько – Соколівка – Тур'я – Монастирок	31	1924
38	Сілець-Тартак – Полонична	29	Поч. XX ст.
39	Сокаль – Грубешів	56	1915
40	Старий Добротвір – Стремінь	25	1932
41	Вузлове – Середпільці – Мукани – Лопатин – Грицеволя – Шуровичі – Бордуляки	51	1914–1915
42	Балин – Борщів (загальна довжина 50 км)	14,5	1916
43	Чудей – Кошуя	23,1	1907–1908
44	Бродіна – Селятин	21	1913
45	Лопушна – Шепіт	10	1910
46	Стебний	5	?
47	Миговий – Луковець	10	1894
Всього:		1149,2	

Окрім цих, була ще низка вузькоколієок<sup>5</sup>, про які дуже мало або розмиті відомості<sup>6</sup>: Бориничі (вказана на польській карті 1928 р., 6 км); Соколики – Тарнава (36 км); Стоянів – Ржищів (11 км); Явора – Ісаї – Ясениця (10 км); Маловоди (довжина невідома; є фото напередодні Першої світової війни). Так, у Галичині функціонувало понад 45 вузькоколієок загальною довжиною 1149,2 км, що становило понад половину всіх вузькоколієок Українських Карпат<sup>7</sup>:

<sup>5</sup> Пеняк С. Вузькоколійки Закарпаття / С. Пеняк, П. Пеняк // Новини Закарпаття. – 2002. – № 114–115. – С. 14; *Wendelin W. Karpatendampf / W. Wendelin.* – Lemberg: Afischa, 2002. – Bd. 1: Schmalspurbahnen in Ostgalizien: eine Bilddokumentation über Ostgaliziens kleine Bahnen von den Anfängen unter Österreich über Blütezeit und Niedergang bis zur Gegenwart in der Ukraine / W. Wendelin. – 236 s.; *Ejusdem. Karpatendampf / W. Wendelin.* – Lemberg: Afischa, 2003. – Bd 2. Schmalspurbahnen in Nordbukowina. – 136 s.; *Ejusdem. Karpatendampf / W. Wendelin.* – Lemberg: Afischa, 2006. – Bd. 3: Waldbahn Vyhoda: Bilddokumentation, die Entwicklung der letzten Waldbahn Ostgaliziens – von den Anfängen unter Österreich über die polnische und sowjetische Periode bis zur Gegenwart in der Ukraine. – 148 s.

<sup>6</sup> *Клапчук В.* Транспорт і зв'язок Галичини. – С. 150–159; Энциклопедия узкоколейных железных дорог бывшего СССР [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://narrow.parovoz.com/emb/regions.php?REGID=UALV#UALV>. – № 1632, 2409, 2081, 2439, 2562.

<sup>7</sup> *Клапчук В.* Вузькоколійки в Українських Карпатах кінця XIX – першої третини XX ст. / В. Клапчук // Проблеми історії України. – 2009. – Вип. 16. – С. 65–74; Львівська залізниця. Історія і сучасність / П. Гранкін, П. Лазечко, І. Сьомочкін, Г. Шрамко. – Львів: Центр Європи, 1996. – 175 с.; *Басараб А.* Рухомий склад вузькоколієвих залізниць: каталог-



*Вузькоколійна залізниця у Східних Карпатах*

*Болехів – Тисів (гілка на Лужки) – Полянця – Хірава.* Довжина основної лінії, що була побудована протягом 1907–1911 рр., становила 35,9 км. До 1939 р. її обслуговували двоє танк-паровозів 0-3-0Т фірми “Henschel” 1911 року випуску.

*Брошнів – Рожнятів – Перегінське – Закерничне (гілка на Ангелове та Гуту) – Осмолода – Дарів.* Ширина колії – 760 мм. Рухомий склад – 3 паровози (4173, 4174, 4175, 1910 року випуску) – до Першої світової війни та 12 (Dh2t – 4 шт.; Dh2+3t – 8 шт.) – у міжвоєнний період. Цю гілку побудували граfi Потоцькi у 1909 р. Вона мала 48 мостів та 55 км довжини від депо у Брошневi до станції Мшана. Урочисте відкриття відбулося 13 вересня 1909 р. Магістральна лінія допускала середню швидкість руху – 15 км/год; максимальний ухил – 16–24 %. Довжина залізниці в 1913 р. становила 72 км. Після Першої світової війни у вузлових пунктах побудовано станції.

*Видинів – Джурів.* Гілку, шириною колії 600 мм та довжиною 15,3 км, побудовано в 1892–1893 рр. на вугільні шахти Джурова. У 1913 р. добудовано дві гілки – до шахти Сигізмунда (1,9 км) та шахти у Новоселиці (3,2 км). У Джурові експлуатували великий міст довжиною 248 м через р. Рибницю. Використовували гужову тягу. Закрита 1928 р.

*Ворохта – Форещанка.* Лісовозна лінія (ширина колії 760 мм) вздовж р. Прут мала дві ділянки: Ворохта – Арджелуджа (6 км, 1895 р.) та Арджелуджа – Форещанка



Вузькоколійна залізниця у Горганах

(7,5 км, 1905–1906 рр.). Для перевезення лісу використовували танк-паровози фірми “Krauss” (0-2-0T, № 3409/1896).

Дві тупикові гілки *Вигода – Пшеничники – Дубовий Кут – Солотвино – Буковець – Сенечів* та *Вигода – Людовиківка – Лисак – Бескид – Свіча* збудовані в 1912 р. Перед Першою світовою війною існували дві короткі вузькоколіїні лінії з кінною тягою на північний захід від Вигоди. У 1900 р. збудовано лінію Вигода – тартак (с. Старий Мізунь), довжиною 3 км. Плани будівництва парової залізниці вздовж Мізунки з’явилися в 1911 р., в 1913–1914 рр. розпочато будівництво, яке виконувала німецька компанія “Ogenstein & Korrel”. Довжина прокладеної гілки становила 21 км (від Вигоди до Людовиківки), а вартість робіт – 600 тис. корон. Протягом 1920–1939 рр. головну лінію в долині Мізунки продовжили до Буківця та Собольського лісництва, а у 1936 р. – на Троян, Глибокий та Яловий. У 1939 р. мережа місцевих вузькоколієнок становила 65 км; діяли маршрути з Вигоди до Солотвинського (по р. Мізунці) та Бескидського (по р. Свіча) роз’їздів. У 1938–1939 рр. функціонував регулярний (лише у робочі дні) пасажирський потяг з Вигоди до Свічі й назад. Потяг відправлявся з Вигоди о 8:45 год і прибував на станцію “Свіча” о 10:30, зі “Свічі” – о 16:30 і прибував у Вигоду о 18:00. Швидкість – близько 25 км/год.

*Делятин – Луг*. Лісовозна лінія, шириною колії 760 мм, прокладена в 1920–1921 рр. підприємцем З. Кляйном. Довжина – 10 км; два паровози.

*Долина – Рахня – Болехів*. Побудована Галицькою дирекцією лісів у 1904–1905 рр. Головна лінія (27 км; ширина колії 760 мм) мала статус імперської лісовозної дороги.



*Креховичі – Луги (гілка Ілемня-5 – Розтока) – Липовиця.* Побудована в 1896–1897 рр. з чотирма великими мостами через ріки Чечва (три мости) та Ілемка. Ширина колії 760 мм. Використовували паровози фірми “Krauss” (Ch2t, № 3537, 3538, 3840) 1897–1898 рр. випуску.

*Микуличин – Поляниця.* Лісовозну вузькоколійку, шириною 760 мм та довжиною 20,9 км, побудовано в 1910–1914 рр.



Транспортування деревини вузькоколійкою

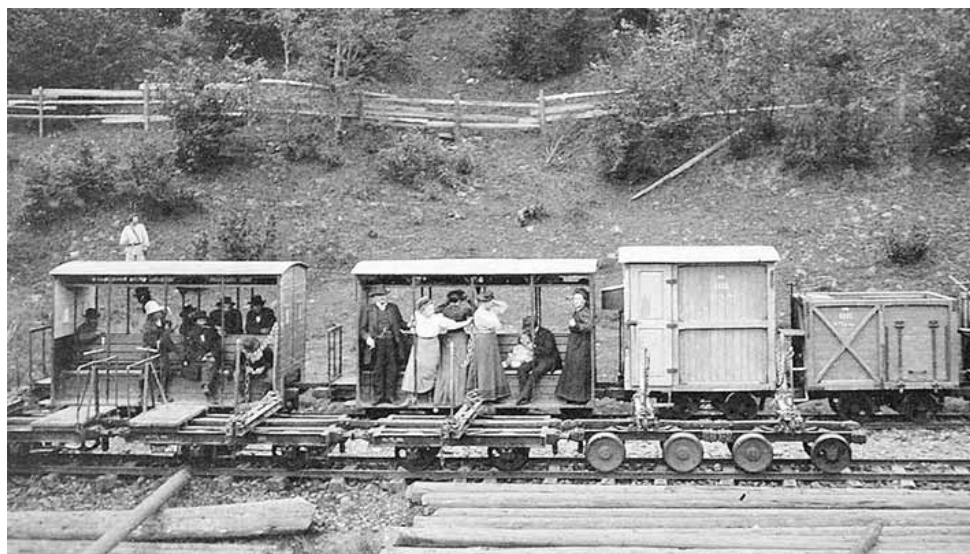


На трасі вузькоколійки Микуличин – Поляниця Чемигівська

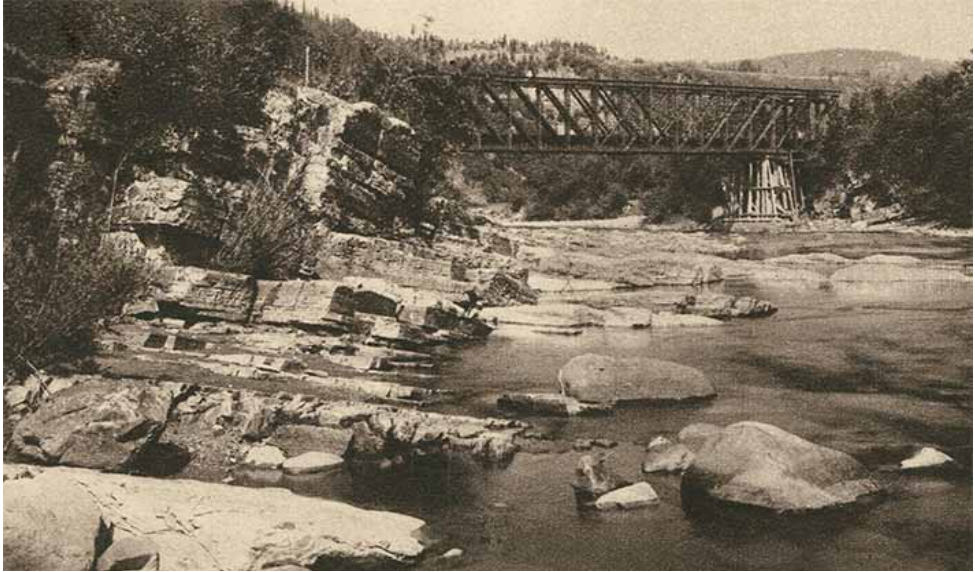
*Надвірна – Зелена (гілки на Хрепелів і Довбушанку) – Бистриця (гілка на Довжинець) – Салатрук.* Лісовозна залізниця Надвірна – Бистриця (33 км), шириною колії 760 мм, побудована в 1897–1901 рр. Пізніше добудовано гілки на Довжинець (10 км, 1902–1903), Салатрук (9 км, 1913), Хрепелів (5 км, 1904) і Довбушанку (1926). До Першої світової війни використовувалися паровози фірми “Krauss” (№ 6614/1912).



Вузькоколіїний потяг у верхів'ях р. Бистриця Надвірнянська



Оглядові вагончики на лінії Надвірна – Зелена



Вузькоколіїний міст у Пасічній

*Броди – Шнирів (гілки: Броди – Холотівка – Гайдзиське; Броди – Берлін – Зраб).* Лісовозні лінії з шириною колії 760 мм (39 км, 1912–1913 рр.). Влітку 1915 р. демонтована російською (31 км) та австрійською арміями. Після 1919 р. 18 км колії (ширина – 600 мм) відбудовано. 1924 р. відкрито гілки на Гайдзиське та на Зраб (21 км). На вузькоколіїці працювали двоє танк-паровозів 1913 року випуску “O&K” серії 0-3-0Т за № 6506 та 6507, які 1915 р. російські війська захопили в німців.

*Верхнє Синьовидне – Корчин – Крушельниця – Сопіт – Довге – Рибник – Зубриця – Мальмансталь.* Головну лінію (ширина колії 800 мм) від Верхнього Синьовидного до Мальмансталю збудовано в 1895–1913 рр. Локомотивне депо було в Синьовидному. В 1928 р. добудовано гілку Майдан – Зубриця та декілька відгалужень. Обидві лінії закінчувалися в горах, біля Завадки.

*Сколе – Демня – Коростів – Мала.* Основну лінію збудовано в 1888–1893 рр. Ширина колії 800 мм. Пізніше були добудовані гілки Коростів – Гута – Липа і Мала – Велика Бутильва – Мала Бутильва. До 1939 р. на лінії використовували 4 танк-паровози фірми “Krauss/Linz” (серія – 0-3-0Т), придбані в 1893–1900 рр. У 1888 р. побудовано 4,7 км лісової залізниці Сколе – Демня (ширина 800 мм). 23 травня 1892 р. лінію продовжено до Пограничної (13,6 км), а вже у 1893 р. лінія досягла долини р. Оряви. Максимальний ухил був 2,5‰, довжина – 40 км. 1938 р. відбулося офіційне відкриття туристичної залізниці, на якій використовували спеціальні відкриті пасажирські вагони.

*Стоянів.* Вузькоколіїку відкрито в 1916 р. для розробки торфовищ.

*Турка – Ільник – Ріків – Завадка.* Побудована в 1907 р. від Турки вздовж рік Стрий і Завадка до Ільника (16,8 км) шириною колії 760 мм. У 1908 р. лінію продовжено до Завадки (8,2 км). Використовували паровози “Krauss/Linz” (1907 року випуску, серія – 0-3-0Т).





Вузькоколійка на Демню



Туристична дрезина на вузькоколіїці у Сколе

*Новий Лупків – Тісна*<sup>8</sup>. Будівництво за проектом інженера Альбина Зазули розпочато у 1890-х рр. Введена в експлуатацію 22 січня 1898 р. (за іншими даними – 1895 р.). Призначалася для вивозу деревини з долини р. Солінка. Довжина траси 24,124 км, ширина колії 760 мм. Для будівництва мостів, водопропусків, віадуків,

<sup>8</sup> Kurowska-Ciechańska J. Koleje / J. Kurowska-Ciechańska, A. Ciechański. – Warszawa, 2007. – S. 250–254.

мурів запрошували італійських каменярів. Після введення залізниці в експлуатацію у долині р. Солінка виникли потужні тартаци та інші переробні підприємства. У 1900–1904 рр. залізницю продовжено до Бескиду і Кальниці. Вузькоколійка була сильно пошкоджена під час активних бойових дій у Першу світову війну: підірвано мости, роз'їзди та придорожні споруди. Відбудова розпочалася в 1916 р. З 1918 р. – у власності держави.

Переворсько-Динівська вузькоколійка, що проходить долиною р. Млечки, виникла з необхідності транспортування сировини та продукції до Переворської цукроварні. Довжина траси 46,248 км; ширина колії 760 (відтак 750) мм. На маршруті є тунель довжиною 602 м та декілька мостів довжиною 10–15 м. Розпочалося все з будівництва наприкінці ХІХ ст., коли князь Андрій Любомирський запустив у дію цукровий завод у Переворську. Ідею будівництва та попередній проєкт ініціювали власники навколишніх земель графи Роман Сципіор з Великої Лопушки та Скшинський з Бахір'я. Концесія на будівництво видана 15 лютого 1902 р. на ім'я князя Андрія Любомирського. Будівництво завершено 8 вересня 1904 р.



Бешадська лісова вузькоколійка

Спочатку на лінії працювало 3 локомотиви, 7 пасажирських і 45 товарних вагонів; 1913 р. – 4 локомотиви, 7 пасажирських і 65 товарних вагонів<sup>9</sup>. 1913 р. перевезено 110 тис. пасажирів або у 2,5 рази більше, ніж 1905 р. (45 тис. осіб).

<sup>9</sup> Szuro S. Informator statystyczny do dziejów społeczno-gospodarczych Galicji / S. Szuro. – Kraków: Towarzystwo Wydawnicze “Historia Iagellonica”, 1997. – S. 201–206.

до 1913 р. пасажирські вагони були лише II та III класів, згодом ще й I класу. Незважаючи на це, 90–96 % пасажирів користувалися вагонами III класу.

1905 р. залізницею перевезено 25,8 тис. т вантажу, але напередодні Першої світової війни його маса зросла майже удвічі (48,9 тис. т у 1911 р.).

*Кути – Вижниця – Устеріки – Яблонця.* Збудована 1932 р. після катастрофічного наводнення на р. Черемош 1927 р., що унеможливило сплав деревини. На ділянці Кути – Вижниця використовували широку колію.

*Татарів – Полянця* (11 км). Побудована для військових потреб у 1915–1916 рр.

*Годів – Поморяни – Дунай.* Військова залізниця довжиною 14 км, побудована у 1914–1915 рр. для підвезення боєприпасів на лінію фронту.

*Каменобрид – Воля Добростанська* (5,5 км). Функціонувала 1928 р. для підвезення вугілля на водопомпувальну станцію.

*Красне – Буськ – Яблунівка – Грабівка* (15 км). Функціонувала у 1915–1924 рр.

*Ожидів – Олесько – Соколівка – Тур'я – Монастирок.* Згадана між 1924 та 1928 рр. Довжина 31 км.

*Сілець-Тартак – Полонична.* Побудована до Першої світової війни, довжиною 29 км.

*Сілець-Тартак – Полонична.* Військова залізниця (56 км), побудована німецькими військами у 1914–1915 рр. Розібрана 1922 р. Матеріали використані для будівництва вузькоколійки до Стоянова.

*Старий Добротвір – Стреміль.* Побудована після 1932 р., довжиною 25 км.

*Вузлове – Середпільці – Мукани – Лопатин – Грицєволя – Шуровичи – Бордуляки.* Побудована під час Першої світової війни (51 км). Функціонувала у 1924–1928 рр.

*Балин – Борців.* Побудована російськими військами для обслуговування фронту. Загальна довжина 50 км, у межах Галичини – 14,5 км.

*Чудей – Кошуя.* 1907–1908 рр. компанія “Bukowinaer Lokalbahnen” побудувала державну вузькоколійну залізницю за маршрутом Чудей – Банилів Підгірний – Гільче – Кошуя. Довжина лінії становила 23,1 км, ширина колії – 760 мм. Лісовозна лінія відкрита 15 жовтня 1908 р., для пасажирського користування – 1 травня наступного року. На лінії працювали два паровози “Krauss” (№ Cv 1 – “Janocz” та № Cv 2 – “Grigorsea”).

У Гільче і Кошуті три приватні компанії (“Forstverwaltung Felix & Michael Adlersberg” та ін.) побудували у 1907–1913 рр. окремі лісовозні лінії шириною 760 мм з кінською, відтак – механічною тягою. Курсував паровоз з назвою “Adlersberg”. Після Першої світової війни (1918) лінії перейшли під юрисдикцію CFR (Державні залізниці Румунії). У міжвоєнний період лінію утримували брати Адлерсберги.

*Бродіна – Селятин.* АТ “Neue Bukowinaer Lokalbahnen” у 1911–1913 рр. побудувало державну вузькоколійну залізницю довжиною 21 км та шириною колії 760 мм за маршрутом Бродіна – Сіпітул – Руська – Селятин. На лінії працювало два паровози фірми “Krauss” з номерами Cv 3 і Cv 4. 1917 р. колію перешито на стандартну ширину і продовжено на 10,8 км на захід. Наприкінці 1918 р. передана CFR.

*Лопушна – Шенім.* З 1870 до 1900 рр. від Шепоту до Петровця діяла вузькоколійка з кінною тягою, власником якої був барон Василько. 1910 р. побудовано лінію з Лопушної до Шепоту, яку обслуговував один паровоз фірми “Orenstein & Koppel” з назвою “Lisa” (1911 р.в.). демонтована росіянами у 1916 р.

*Стебний*. Ізольована лісовозна залізниця (5 км). Демонтована росіянами у 1916 р.

*Миговий – Луковець*. Лісовозна залізниця довжиною близько 10 км та шириною колії 600 мм побудована 1894 р. з долини р. Миговий до тартаку у Луківцю, куди було підведено стандартну залізницю<sup>10</sup>.

1921 р. у Галичині, окрім майже 1150 км приватних, діяло 84 км державних вузькоколійок, на яких працювало 113 працівників. Рухомий склад – 7 паровозів, 11 пасажирських і 194 товарних вагончиків<sup>11</sup>.

Розвиток залізничної мережі сприяв не лише економічному розвитку, але й поживав міжкультурний обмін через налагодження красназавчо-туристичної активності.

### **Volodymyr Klapchuk. Narrow tracks of Galychyna at the end of XIX – the first third of XX centuries**

The history of narrow tracks reached to the beginning of XIX century, when it became necessary to deliver wood from the mountains in Galychyna. It was the time, when narrow tracks appeared in Carpathian mountains, they looked like tram, 750-760 mm wide. During war periods a lot of narrow tracks have been ruined. A great number of them have been ruined by natural disasters and economics needs of USSR. The article reveals the geography and technical characteristics of narrow tracks in Galychyna, its usage in household and recreation.

*Key words:* Galychyna, narrow tracks, engine-trailing, train, track.

<sup>10</sup> *Wendelin W. Karpatendampf.* – Bd 2. – S. 78–80.

<sup>11</sup> *Rocznik statystyki Rzeczypospolitej Polskiej.* 1920/22. – Warszawa, 1923. – R. 1, cz. 2. – S. 173.