

УДК 94 (477.8): 625.31 «XIX-XX»

**В.М. Кляпчук**  
(м. Івано-Франківськ)

## **ВУЗЬКОКОЛІЙКИ В УКРАЇНСЬКИХ КАРПАТАХ кінця XIX – першої третини XX ст.**

*Метою статті є в розкриття основних умов зародження, будівництва та експлуатації вузькоколієк українських Карпат.*

*Целью статьи является раскрытие основных условий зарождения, строительства и эксплуатации узкоколеек украинских Карпат.*

*The purpose of the article is the disclosure of the basic conditions of origin, construction and operation of narrow-gauge lines of the Ukrainian Carpathians.*

У даний час важко уявити собі життя без такого зручного, дешевого і безпечного виду транспорту, як залізниця. Втім, минуло порівняно небагато часу з появою перших залізниць на українській землі. Зокрема історія вузькоколієк тут сягає початку XIX ст., коли в Галичині виникла потреба перевезення деревини. Тоді й з'явилися у Карпатах колії, схожі на трамвайні, завширшки 750–760 мм. Багато таких вузькоколієк було знищено під час Першої світової війни, а ще більше постраждало їх від стихій та загальної економічної ситуації в регіоні.

Актуальність статті полягає в розкритті умов зародження, будівництва й експлуатації вузькоколієк українських Карпат. Адже на сучасному етапі ця господарська галузь є однією з найперспективніших для розвитку рекреації.

Питанням будівництва та експлуатації залізниць та вузькоколієк в Українських Карпатах приділяли увагу О.Балицький<sup>1</sup>, А.Басараб та ін.<sup>2</sup>, Н. та М.Библюки<sup>3</sup>, П.Гранкін<sup>4</sup>, Г.Ковальчак<sup>5</sup>, П.Лазечко<sup>6</sup>, П.Сова<sup>7</sup> й В.Трубецької<sup>8</sup>. Велику роботу з вивчення цієї проблематики здійснили також С. і П.Пеняки<sup>9</sup>, В.Венделін<sup>10</sup> та ін. У розвідці роботи використано праці українських і зарубіжних вчених та матеріали приватного архіву Кляпчуків.

Зростання економіки Австро-Угорщини в 2-й половині XIX ст. зумовило не обхідність інтенсивнішого використання лісових ресурсів українських Карпат. Відкриття нових тартаків, збільшення можливостей вивезення лісових багатств у центральні регіони метрополії й за її межі в зв'язку з введенням у дію нових залізниць вимагало зростання обсягів робіт та доставки промислової деревини. Однак ліси, що прилягали до шосейних шляхів, до кінця століття були практично вирубані. Тому нові лісосіки відводилися у віддалених місцях, найраціональнішим транспортом для вивезення деревини з котрих, виявилися вузькоколієні залізниці, що з кінця XIX ст. почали працювати паралельно з мережею ширококолієних.

Історія вузької залізниці в Карпатах розпочалася у 1873 р., коли австрійський підприємець, барон Л.Поппер фон Подгарі переніс з Угорщини в Галичину головний офіс своєї фірми, яка спеціалізувалася на заготівлі, переробці й збуті деревини. Він

влаштував у Вигоді перший тартак<sup>11</sup>, а вже в 1883 р. сюди було проведено залізничне полотно.

Від широкої залізниці в гори прокладали вузькоколійки з кінною тягою. Така колія довжиною 3 км сполучила в 1890 р. лісопильний завод у Вигоді з тартаком у Старому Мізуні.

Окрім Л.Поппера, вузькі залізниці з 1886 р. активно прокидали брати барони Грьоделі (в сколівських Бескидах) та графи Потоцькі (в Осмолоді). За 20 років ці підприємці збудували 3 вузькоколійки. Одна з них ішла через Демню до найвищої вершини Сколівщини – г. Парашка (1268 м). А у 1892 р., на противагу «легким коліям» Поппера, Грьоделі спорудили найдовшу в Галичині «льокальку» – 13,6 км. За наступні 15 р. довжина цієї залізниці зросла вп'ятеро. Нею перевозили деревину, робітників і туристів.

Інтенсивна розробка лісових ресурсів Галичини викликала пошуківлення в будівництві мереж вузькоколієк (ширина колії 750–760 мм), прокладення котрих супроводжувалося створенням стаціонарних інженерних (мости, переправи, естакади тощо), житлових та господарських споруд. Система вузькоколієвих залізниць була тісно інтегрована у загальну систему залізничного транспорту. Створені в той час інженерні системи, транспортні вузли й станції у багатьох випадках функціонують і до цього часу. Нижче зупинимося на характеристичі вузькоколієк, які функціонували в Українських Карпатах (табл.)<sup>12</sup>.

Таблиця 1.

Вузькоколієві залізниці в українських Карпатах

№ п/п	Назва основної лінії	Довжина мережі, км	Рік початку будівництва
<i>Львівщина</i>			
1	Броди – Шнирів	39	1912
2	Верхнє Синьовидне – Мальмансталь		1895
3	Сколе (Демня) – Мала	41	1888
4	Стояннів	7	1916
5	Турка – Завадка	25	1907
	<b>Всього:</b>	<b>112</b>	
<i>Буковина</i>			
6	Чудей – Кошуя		1907
<i>Станіславищина</i>			
7	Болехів – Хирава	35,9	1907
8	Брошнів – Дарів	72	1909
9	Видинів – Джурів	20,4	1892
10	Ворохта – Форещанка	13,5	1895
11	Вигода – Сенечів		
12	Вигода – Бескид	65	1912
13	Делятин – Луг	10	1920
14	Долина – Болехів	27	1904

15	Креховичі – Липовиця		1896
16	Микуличин – Поляниця	20,9	1910
17	Надвірна – Салатрук	57	1897
	<b>Всього:</b>	<b>321,7</b>	
	<b>Закарпаття</b>		
18	Берегове – Багарика (мережа)	158,2	1908
19	Білин – Кваси		
20	Буштина – Вонігове	6,5	1887
21	Великий Бичків – Великий Плаєць	42	1897
22	Великий Бичків – Щербілове	41	1904
23	Вишкове – Кіблерська долина		
24	Долина р. Осава	4,5	
25	Долина Павлика – Богдан	24	1927
26	Дубриничі – Люта	30	1890-і
27	Жорнава – Стужиця	7,5	1924
28	Зимір – Козьмешик		
29	Кам'яниця – г. Балова	8,05	1890-і
30	Кольчине – Нижня Вижниця	6,5	1923
31	Кострине – Іванцузький, Коровлянський та Розтоцький потоки	16,216	
32	Малий Березний – долина Ублянки	25,2	1900
33	Перечин – Папричний	7,8	1890-і
34	Перечин – долина Турї (мережа)	65,7	1913
35	Свалява – Поляна	88	1906
36	Свалява – Жденеве	40	
37	Свалява – Гнилий Верх	17	
38	Тересва – Бертянка	250	1903
39	Тур'я-Бистра – Обавський камінь	14	
40	Ужгород – Папричний	17,9	1904
41	Ужгород – Анталовці	34,873	Поч. XX ст.
42	Улицька Крива – Глибокий потік	28	1907
43	Хуст – Медвеже	32,5	Кін. XIX –
44	Чинадієве – Середній Верх	18	1922
	<b>Всього*:</b>	<b>990,439</b>	
	<b>Загалом по Українських Карпатах*</b>	<b>1410,139</b>	

\* – За неповними даними

Зокрема на Станіславівщині за досліджуваний період існувало 11 вузькоколіюк:

1. Болехів – Тисів (вітка на Лужки) – Поляниця – Хирава. Довжина основної лінії вузькоколійки, що була споруджена протягом 1907–1911 рр., становила 35,9 км. До 1939 р. її обслуговували танк-паровози 1913 р. випуску.

2. Брошнів – Рожнятів – Перегінське – Закерничне (вітка на Гуту) – Ангелове – Осмолода – Дарів. Ширина колії – 760 мм. Рухомий склад – 6 паровозів у 1897–1910 р. та 12 – у міжвоєнний час. Цю вітку побудували графи Потоцькі у 1909 р. Вона мала 48

мостів та 55 км довжини від депо у Брошневі до станції Мшана. Її урочисте відкриття відбулося 13 вересня того року. Магістральна лінія допускала максимальне навантаження на вісь 3,2 т, 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 нові станції.

3. Видинів – Джурів. Вітку шириною колії 600 мм і довжиною 15,3 км споруджено в 1892–1893 рр. на вугільні шахти Джурова. У 1913 р. добудовано ще дві вітки

4. Ворохта – Форещанка. Ця лісовозна лінія вздовж р. Прут мала 2 ділянки: Ворохта – Арджелуджа (6 км, 1895 р.) і Арджелуджа – Форещанка (7,5 км, 1905–1906). Для перевезення лісу використовувалися танк-паровози.

5-6. Дві тупикові вітки Вигода – Пшеничники – Дубовий Кут – Солотвин – Сенечів та Вигода – Людвиківка – Бескид споруджені в 1912 р.

Перед Першою Світовою війною існували 2 короткі вузькоколіїні лінії з кінною тягою на північний захід від Вигоди. У 1900 р. збудовано залізницю Вигода – тартак (с. Старий Мізунь) довжиною 3 км. Плани будівництва парової залізниці вздовж р. Мізунки з'явилися в 1911 р., коли компанія у жовтні 1913 р. уклала угоди про відчуження землі, а в 1913–1914 р. розпочала спорудження лінії, яке здійснювалося німецькою компанією «Orenstein & Koppel». Довжина прокладеної вітки становила 21 км (від Вигоди до Людвиківки), а вартість робіт – 600 тис. крон. Протягом 1920–1939 рр. головну лінію у долині р. Мізунки продовжили до Буківця й Собольського лісництва, а в 1936 р. – на Троян, Глибокий і Яловий. У 1939 р. довжина мережі місцевих вузькоколіїнок становила 65 км. Діяли маршрути з Вигоди до Солотвинського (по р. Мізунці) та Бескидського (по р. Свіча) міндунків<sup>11</sup>.

У 1938–1939 рр. функціонував регулярний пасажирський поїзд з Вигоди до Свічі й назад. Він відправлявся з Вигоди о 8-45 год., а на кінцеву станцію «Свіча» прибував о 10-30. Швидкість – близько 25 км/год. Назад потяг відправлявся о 16-30 год., прибуваючи у Вигоду о 18-00.

6. Делятин – Луг. Лісовозна лінія, шириною колії 760 мм, прокладена в 1920–1921 рр. підприємцем З.Кляйном. Її довжина становила 10 км, на лінії працювали 2 паровози.

7. Долина – Рахиня – Болехів. Побудована Галицькою дирекцією лісів в 1904–1905 рр. Головна лінія довжиною 27 км мала статус імперської лісовозної залізниці.

8. Креховичі – Луги (вітка Ілемня-5 – Розтока) – Липовиця. Прокладена в 1896–1897 рр. з 4 великими мостами через ріки Чечва і Ілемку.

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

10. Надвірна – Зелена (вітки на Хрипелів і Довбушанку) – Бистриця (вітка на Довжинець) – Салатрук. Лісовозна залізниця Надвірна – Бистриця (33 км) шириною колії 760 мм була простелена у 1897–1901 рр. Пізніше добудовано вітки на Довжинець (10 км, 1902-1903 р.), Салатрук (9 км, 1913 р.), Хрипелів (5 км, 1904 р.) і Довбушанку (1926 р.).

На Львівщині функціонувало 5 вузькоколіїнок:

1. Броди – Шнирів. Лісовозна лінія споруджена в 1912–1913 рр. (39 км). Влітку 1915 р. російська армія розірвала 31 км колії, й австрійською арміями. Після 1919 р.

18 км (ширина колії – 600 мм) було відбудовано. На вузькоколії працювали танк-паровози 1913 р. випуску, захоплені російськими військами у німців в 1915 р.

2. Верхнє Синьовидне – Корчин – Крушельниця – Сопот – Довге – Рибник – Зубриця – Мальмансталь. Головну лінію вузькоколійки від Верхнього Синьовидного до Мальмансталю прокладено у 1895–1913 рр. Локомотивне депо знаходилося в Синьовидному. У 1928 р. добудовано вітку Майдан – Зубриця і декілька відгалужень. Обидві лінії закінчувалися в горах, біля Завадки. Початкова ширина колії становила 800 мм.

3. Сколе – Демня – Коростів – Мала. Основну лінію споруджено у 1888 – 1893 рр. Колія мала ширину 800 мм. Пізніше були добудовані вітки Коростів – Гута – Липа – Мала – Велика Бутильва – Мала Бутильва. До 1939 р. на лінії використовувалися 4 танк-паровози, придбані в 1893–1900 рр. У 1888 р. прокладено 4,7 км лісової залізниці Сколе – Демня шириною 800 мм. 23 травня 1892 р. лінію продовжено до Пограничної (13,6 км), а в 1893 р. вона досягла долини р. Оряви. Максимальний ухил складав 2,5%, а довжина – 40 км. У 1938 р. відбулося офіційне відкриття туристичної залізниці, для чого використовувалися спеціальні відкриті пасажирські вагони.

4. Стоянів. Вузькоколію на розробки торфу відкрито в 1916 р.

5. Турка – Ільник – Ріків – Завадка. Побудована у 1907 р. від Турки вздовж рік Стрий та Завадка до Ільника (16,8 км) із шириною колії 760 мм. У 1908 р. лінію продовжено до Завадки (8,2 км).

На Буковині існувала єдина вузькоколійка Чудей – Банилів Підгірний – Гілче – Кошуя, споруджена в 1907-1908 рр. компанією «Bukowinaer Lokalbahnen» з шириною колії 760 мм. Це була дорога загального користування з вантажо-пасажирським сполученням. До основної лінії примикали 3 приватні лісовозні вітки в Гилчі й Кошуй (дві) братів Фелікса і Міхаела Адлерсбергів.

На Закарпатті функціонувало близько 30 вузькоколіюк:

1. Берегове – Хмільник (вітка на Виноградів) – Іршава (вітка на Кам'янку) – Довге – Суха-Бронька – Кушниця – Лисичове – Багарика. Вона експлуатувалася компанією BGV (Залізниця Долини Боржи), а з 1923 р. стала Чехословацькою державною залізницею. У 1926 р. загальна довжина її становила 107 км. Було пасажирське (Виноградів – Іршава) та товарне сполучення. В мережі існувало декілька віток: Хмільник – Виноградів – 19 км (грудень 1908 р.); Берегове – Приборжавське – Довге – 67 км (грудень 1908 р.); Довге – Кушниця 9 км (травень 1909 р.); Іршава – Осій – 8 км (грудень 1910 р.); Осій – Кам'янка – 4 км (червень 1911); Суха-Бронька – Кичера – 21 км (1912 р.); Кушниця – Лисичове – Репіна – 4,2 км (1930–1931 рр.); Кушниця – Березинка – полонина Боржава 17 км (працювало 18 локомотивних бригад); Лисичове – г. Камінь – 4 км; Лисичово – г. Присліп – 2 км; Лисичово – г. Звур – 3 км.

2. Білин – Білинський потік – Кваси.

3. Буштинє – Вонигове. прокладена у 1887 р. фірмою «Поллак і Шульц». Початкова довжина – 3 км (працювало 16 вантажних вагонів). У 1902–1904 рр. її продовжили до 6,5 км (24 вагони). В 1919 р. переведена на локомотивну тягу.

4. Великий Бичків – Великий Плаєць. Побудована у 1897 р.; до 1903 р. працювала на кінній тязі, а досягнувши протяжності 9,8 км, – перейшла на локомотивну.

Напередодні Першої Світової війни довжина колії сягала 42 км. На перевезенні лісу працювала 191 вантажна вагонетка. Одна з віток проходила долиною потоку Тьовшаг до г. Прелука.

5. Великий Бичків – Кобилецька Поляна – Щербілове (29 км) була споруджена у 1904 – 1914 рр. фірмою «Клотільда». В 1930-х рр. прокладено ще 2 вітки: долиною Малої Шопурки до Димера та Щербілова (26 км) та Кобилецька Поляна – долина Середньої Ріки – урочище Попітник (12 км). У 1937 р. на відрізьку Великий Бичків – Кобилецька Поляна започатковано пасажирський рух.

6. Вишкове – Кіблерська долина. Спочатку вузькоколія була на кінній тязі, пізніше – на локомотивній. Через Тису вагонетки з деревиною переправляли паромом, обладнаним колією.

7. Долина р. Павлик – Богдан. Збудована у 1927-1928 рр. (8,2 км). В гирлі Павлика було споруджено депо. В 1932 р. колія мала довжину 24 км.

8. Дубриничі – Черногорова – Люта. Належала до перших залізниць, що були побудовані у 1890-х рр. Спочатку працювала на кінній тязі (7,2 км), а після спорудження в 1902 р. фірмою «Бантлін» Перечинського лісохімзаводу вона стала його власністю, й її перевели на парову локомотивну тягу. Вузькоколія починалася в Дубриничах, де мала сполучення з широкою залізницею Ужгород – Великий Березний. У 1906 р. досягла довжини 30 км (біля Черногорова мала два відгалуження – під вершину Чело і до Лютянки). В 1917-1918 рр. тут працювало 4 локомотиви. В 1937 р. вузькоколія використовувала 44 вантажні, 1 службовий та 2 пасажирські вагони.

9. Жорнава – Загорб – Стужиця. Прокладена в 1924-1926 рр. протяжністю до вершин Кременарош і Равка довжиною 17,5 км. Основна колія мала відгалуження у долини рік Бистрої, Тихої, Папоротної, Жидівської. У 1927 р. вузькоколію обслуговувало декілька локомотивів, а вагонний парк становили 54 вантажні й 4 пасажирські вагони.

10. Зимір – Лазіщина – Козьмешик (детальні дані відсутні).

11. Кам'яниця – Суха Гута – підніжжя г. Балова. Перша її вітка, споруджена в 1890 р. (1,8 км), працювала на кінній тязі, а у 1920 рр. була демонтована. Друга вітка на паровій локомотивній тязі (4,5 км), котра прокладалася на замовлення Управління державними лісами і землеволоніями, була споруджена в 1928 р. До неї у 1936 р. добудовано відгалуження (1,75 км) через долину Сухого потоку під вершину г. Балова.

12. Кольчине – Шелестове – Фрідешове – Нижня Вишниця. Споруджена в 1923 р. фірмою «Спітз» (виготовляла шпали для широкої колії) довжиною 6,5 км та шириною колії 760 мм, діяла до 1929 р.

13. Кострина – Іванцюзький, Коровлянський та Розтоцький потоки. Загальна довжина мережі – 16,216 км. Головне призначення колії – забезпечення деревиною тартаку у Кострині. Експлуатація колії припинилася в 1934 р.

14. З Малога Березного в долині Ублянки було 3 вітки, що належали Угорській королівській лісовій управі. У 1900 р. вузькоколія на кінній тязі, шириною колії 700 мм досягла довжини 7,2 км. В 1902 р. її продовжено до с.Убля, а довжина досягла 10,5 км. Працювало 10 вантажних вагонів. В 1904-1914 рр. тут діяли 3 вітки

завдовжки 3,8, 5,4 та 5,5 км, на яких працювало 12 вантажних вагонів. Після використання лісосік вузькоколіяку було розібрано.

15. Перечин – долина Вулшави – Папричний. Збудована в 1890-х рр. (7,8 км). Основним її завданням було транспортування бука для Перечинських лісохімзаводу й тартаку. Вузькоколійки з'єднувалися зі станціями широкої залізниці Ужгород – Ужоцький перевал. У 1920 рр. розібрана.

16. Перечин – долина Тур'ї – полонина Рівна. Дозвіл на спорудження у серпні 1913 р. видано Міністерством торгівлі Угорщини. Передбачалося будівництво головного залізничного полотна з Перечина до Тур'їхРемет, а далі – долиною р. Тур'я через с. Тупицю до Лумшор (25,85 км), до Тур'їПоляни (9,555 км) і під г. Козяк, де повинна була мати 2 розгалуження. До початку Першої Світової війни вдалося здійснити лише частину проекту. Експлуатація вузькоколійки, що йшла долиною р. Тур'ї та за с.Ракове й відгалужувалася в долину потоку Добрий (довжина 17,9 км), почалася з травня 1914 р. В 1915-1916 рр. було прокладено відгалуження від Тур'їРемет у долину р. Кловатів (15,4 км). Після припинення вирубки вітку розібрали, а рейки використали для продовження колії Тур'яПасіка – р. Шеповець (5,5 км).

Наприкінці 1920-х – на початку 1930-х рр. вузькоколієне полотно перемістили на нове місце, паралельно з шосейним шляхом. Після закінчення її будівництва (1929–1931 рр.) реконструйована вузькоколійка проходила через Тур'їРемети, Ракове, Тур'юПасіку, Порошкове до Тур'їПоляни, де повертала у долину р. Шипот до схилів полонини Рівна. До головної лінії підходили тимчасові вузькоколійки, що вели безпосередньо на лісосіки: р.Кловатів – г. Тарниця (9 км); Тур'їРемети – долина р. Велика Ружа довжиною 5,15 км (1932 р.); Тур'їПасіки – долина р. Добри (5,5 км); Тур'яПасіки – г. Кичера (5,15 км, 1928 р.). Перевезення пасажирів на ділянці Перечин – Тур'їРемети здійснювалося з 1928 р. потягом, котрий складався з 3-4 пасажирських вагонів і курсував за розкладом. Загальна довжина мережі становила 64 км.

17. Свалява (тартак, хімзавод) – долина р.Пиня – Голубине – Поляна. Споруджена у 1906–1908 рр. Будапештською філією віденської фірми «Holzhandels – Aktien Gesellschaft» для забезпечення лісом великого тартаку. У 1907 р. її довжина становила 28 км, у 1914 – близько 70 км, у міжвоєнний період – 88 км. З Поляни йшло 4 відгалуження до лісових масивів. На відрізьку Свалява – Поляна діяли й пасажирські перевезення. В 1909 р. тут працювали 9 локомотивів та 205 вантажних вагонів.

18. Свалява – Неліпине – Ганьковиця, Підполоззя – Жденієве (40 км).

19. Свалява – Черник – Стройне – Дусина – Росош – Гнилий Верх (17 км).

20. Тересва – Тернове – Дубове – Усть-Чорна – Лопухів – Бертянка. Збудована в 1903 р. Поїзд, що рухався з Тересви, на станції Усть-Турбат (проходячи її о 8-00 год.) розділявся, і його частини відправлялися на станції Лопухів та Турбат. На всіх станціях існували станційні будинки з персоналом. На лінії також існував невпорядкований рух лісовозів, дрезин невідомої приналежності й приватних платформ, які завозилися головним поїздом на лісовозних платформах, а по відгалуженнях і назад – власниками. Обслуговувалась 14 локомотивами та паровозами.

21. Тур'я Бистра – хребет Обавський камінь (14 км). Відрізок був прокладений для потреб хімічного заводу у Тур'їБистрій, після завершення експлуатації котрого вузькоколіяку розібрано.

22. Ужгород – Доманинці – Папрична. В 1904 р. її протяжність становила 17,9 км. Вузькоколія за Доманинцями звертала на північний схід і йшла до відрогів Кадубецького гірського масиву. По ходу залізниця оминала сс. Гусак, Петровічі, Корумлю й прямувала до лісосіки під г.Папричний (1020 м н.р.м.). У грудні 1916 р. демонтована.

23. Ужгород – Радванка – Анталовці. Споруджена на початку XX ст. для доставки деревини на військове деревообробне підприємство; мала 2 відгалуження: перше – долинами Старого, Середнього і Крайнього потоків під г.Маковицю, Анталовецьку і Поляну та друге – на г.Токарню. Будівництво вели швидкими темпами і вже у жовтні 1914 р. залізниця (ширина колії 760 мм) була здана в експлуатацію. Потяги рухалися на паровій локомотивній тязі. В 1922 р. перейшла у власність Ужгородського управління державними лісами і землеволодіннями. Її довжина становила 34,873 км. Невдовзі на вузькоколії був сформований спеціальний пасажирський потяг, який курсував між Ужгородом і Анталовцями, із зупинками в Дравцях, Підгорбі, Холмцях, Руських Комарівцях, Вовковому, Середньому, Чертежі та Худльові. На лінії працювали паровози типу «Краусс 7196/1916».

24. Улицька Крива – Збой – Нова Седлиця – Глибокий потік (28 км). Прокладена у долині р. Уличанки для забезпечення деревиною тартаку, побудованого в 1907 р. у с. Забродь, через котре проходила широка залізнична колія Ужгород – Ужоцький перевал.

25. Хуст – Іза – Монастирець – р. Цеховець – Медвеже. Споруджена наприкінці XIX – на початку XX ст. загальною довжиною 26 км. Тут діяли локальні вітки Монастирець – Горінчове (2 км) та в долині р. Осава (4,5 км).

26. Чинадієво – Синяк – Середній Верх. Функціонувала для забезпечення сировиною 2 тартаків, паркетного цеху та сірникової фабрики. Будувалася впродовж 1922–1923 рр. фірмою «Бантлін». Загальна довжина – 18 км. У 1926 р. споруджена вітка Чинадієво – Обавський камінь.

Слід підсумувати, що перша вузькоколія на теренах українських земель виникла за часів австрійського уряду і мала назву «Галицька». Першими залізницями на Бойківщині став відрізок від Стрия до Сколе. Будувались вони і на Закарпатті, і далеко в карпатських горах. Історія вузької залізниці розпочалася в Карпатах іще за часів Австро-Угорської імперії, коли в 1870 рр. австрійський підприємець барон Леопольд Поппер фон Подгарі від широкої залізниці в гори проклав вузькоколійки з кінною тягою. Окрім нього, вузькі залізниці і лісопромисел із 1886 р. активно розбудовували брати барони Грьоделі – у Сколівських Бескидах та графи Потоцькі – в Осмолоді.

Наприкінці XIX ст. в Українських Карпатах функціонувало 12 вузькоколіюк (27 %). Бурхливий розвиток припав на початок XX ст., коли було розпочато будівництво 17 колій (38,6 %). Перша Світова війна змусила власників карпатських лісів на деякий час припинити лісорозробки і будівництво вузькоколіюк.

Вузькі залізниці використовувались не лише для транспортування вантажів, але й для перевезення пасажирів. Першу ліцензію на туристичні маршрути серед малих залізниць Європи отримала карпатська вузькоколія братів Грьоделів «Сколе – Демня – Коростів», протяжністю 41 км.



Вузькоколійки будувались різної ширини – від 600 до 800 мм. Наприкінці XIX ст., в основному, використовувалась кінна тяга, а з початку XX ст. – паровози (Сп2т-3537-3540, Сп2т-4173-4175, Dh2т+т, Dh2+3т, танк-паровози O&K 6506 і 6507 (013-0Т), Краусс/Лінц 0-2-0Т, Краусс/Лінц № 5768, 7196 та ін.).

Всього в Українських Карпатах в кінці XIX – першій третині XX ст. діяло 44 вузькоколійки загальною довжиною понад 1400 км, з яких 16 – у Передкарпатті (Львівщина – 11,4 %, Станіславівщина – 25 %), 27 – на Закарпатті (61,3 %) та 1 – на Буковині (2,3). Найбільшою була мережа на Закарпатті, довжина ліній якої, лише за встановленими даними, складала близько 1 тис. км.

<sup>1</sup> *Балицький О.І.* Дармштадтська вузькоколійка [Текст] / Промисловий та туристичний транспорт. – 2004. – № 3. – С.12–13; *Балицький О. І.* Спадщина польських залізниць та промисловості – нове спрямування туризму [Текст] / Промисловий та туристичний транспорт. – 2003. – № 2. – С.70.

<sup>2</sup> Рухомий склад вузькоколіїних залізниць [Текст]: каталог-огляд. – Л., 2002 (2002). – 36 с.: ілюстр. – С.36. – ISBN 5-7745-019-2; Вузькоколійки Сколівських Бескидів, 2004. – 45 с.: іл.

<sup>3</sup> *Библюк Н., Библюк М.* Екологічні аспекти гірської лісозаготівлі [Текст] // Праці НТШ. – Львів, 1998. – Том II. – Розділ V. Екотехнології.

<sup>4</sup> *П.Є. Гранкін, П.В. Лазечко, І.В. Сьомочкін, Г.І. Шрамко.* Львівська залізниця. Історія і сучасність [Текст] / – Л., 1996. – 175 с.

<sup>5</sup> *Ковальчак Г.І.* Економічний розвиток західноукраїнських земель [Текст]. – К., 1988. – 110 с.

<sup>6</sup> *Лазечко П.В.* Передумови будівництва залізниць у Галичині // Галицька брама. – 1996. – №14. – С. 3.

<sup>7</sup> *Сова П.* Прошлое Ужгорода – Ужгород, 1987. – 309 с.

<sup>8</sup> *Трубецкой В.А.* Локомотивы лесовозных железных дорог. – Москва: Гослесбумиздат, 1946.

<sup>9</sup> *Пеняк С., Пеняк П.* Закарпаття – земля українська // Карпатський голос. – 2002. – № 23–24.

<sup>10</sup> *Wendelin W.* Karpatendampf. – Band 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 [на нім. мові] – Lemberg : Afischa, 2002. – 236 s. – Literaturverz. S. 220 – 221; *Karpatendampf. – Band 2. Schmalspurbahnen in Nordbukowina* [на нім. мові] – Lemberg, 2003. – 136 s.; *Wendelin W.* Karpatendampf. – Band 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 [на нім. мові] / – Lemberg, 2006. – 148 S. – Literaturverz. – S. 138.

<sup>11</sup> *Wendelin W.* Karpatendampf. – Band 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 [на нім. мові] / W.Wendelin. – Lemberg : Afischa, 2002. – 236 s. – Literaturverz. S. 220 – 221; <sup>14</sup> *Wendelin W.* Karpatendampf. – Band 2. Schmalspurbahnen in Nordbukowina [на нім. мові] / W.Wendelin. – Lemberg : Afischa, 2003. – 136 s.; *Wendelin W.* Karpatendampf. – Band 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 [на нім. мові] / W.Wendelin. – Lemberg : Afischa, 2006. – 148 S. – Literaturverz. S. 138.

<sup>12</sup> Пеняк С., Пеняк П. Закарпаття – земля українська // Карпатський голос. – 2002. – № 23-24; Wendelin W. Karpatendampf. – Band 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 [на нім. мові] / W.Wendelin. – Lemberg : Afischa, 2002. – 236 s. – Literaturverz. S. 220–221; <sup>14</sup> Wendelin W. Karpatendampf. – Band 2. Schmalspurbahnen in Nordbukowina [на нім. мові] / W.Wendelin. – Lemberg : Afischa, 2003. – 136 s.; Wendelin W. Karpatendampf. – Band 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 [на нім. мові] / W.Wendelin. – Lemberg : Afischa, 2006. – 148 S. – Literaturverz. S. 138.