

УДК 94 (477.85/.87): 625.1 “XIX-XX”  
ББК 63.3+39.2 (4 Укр) 5/6

Володимир Кляпчук

## ЗАЛІЗНИЦІ ГАЛИЧИНИ

*Залізничні транспортні артерії були основним рушієм прогресу і функціонування господарського комплексу Галичини. До середини XIX ст. Галичина відставала в цьому аспекті від інших регіонів Австрії та країн Європи. Лише від середини XIX ст. розпочалося масове будівництво магістральних, а наприкінці століття – регіональних залізниць, які до Першої світової війни вкрили територію краю густою мережею, що сприяло розвитку багатьох галузей господарства, насамперед видобуванню корисних копалин, лісовому господарству і лісопереробці.*

*Ключові слова:* Галичина, транспортна артерія, залізниця, вузькоколіяка.

Галичина, займаючи вигідне географічне становище в Європі, ще до середини XIX ст. практично не мала залізничного сполучення. Лише у другій половині цього століття запроваджено залізничне сполучення. Відтоді і розпочався активний розвиток основних галузей господарювання.

Значний внесок у вивчення досліджуваного питання внесли В.Венделін [38–40], Л.Вежбіцький [41], Р.Гостковський [30], П.Гранкін та ін. [22], С. і П.Пеняки [23], І.Пустиннікова [24], І.Чудійович [26] та інші дослідники [20–21; 31]. Основні відомості для підготовки статті почерпнуто у фондах ЦДІА в м. Львів [42], зі шпальт газет [1–19; 27], статистичних та інформаційних довідників [25; 29; 32–36], шематизмів [37].

Залізниця Галичини – одні з найстарших в Україні. Їх початки сягають середини XIX ст., коли в Західній Європі бурхливо розвивалися капіталістичні відносини, критеріями яких були зміни не лише у способі виробництва, а й у нових видах транспорту. У 1840-х рр. австрійський уряд остаточно зрозумів перспективність розвитку залізниць для країни. 1841 р. створено спеціальну “Програму у справах залізниць”, згідно з якою залізниця поділялася на державні й приватні. При цьому державними були всі залізниця, що відходили від Відня. До них відносилася і Галицька залізниця (проект розроблено у 1840–1842 рр.) за напрямом Бохня – Дембиця – Ряшів – Переворськ – Перемишль – Львів. Зі Львова залізниця пролягала до Красного, де ділилася на дві гілки: до Бродів та на Підволочиськ через Золочів і Тернопіль. Південна лінія зі Львова проходила через Ходорів і Станиславів на Чернівці. У програмі вказувалося, що залізниця принесе велику користь усій Європі, а відносно Галичини був зроблений висновок, що залізниця їй необхідна для розвитку промисловості, вивезення сировини та сільськогосподарської продукції [22, с.9].

У 1845 р. Галицьку залізницю затверджено як державну і розпочалася підготовка до її будівництва. Але неврожай і важка політична ситуація припинили розвиток залізниць. Висунутий у 1854 р. Міністерством торгівлі проект мережі залізничних ліній вказував, у першу чергу, на військово-стратегічну мету уряду, а відтак і на адміністративну й економічну. До 1854 р. урядом збудовано найбільше залізниць серед усіх країн світу – 1 766 км, на що витрачено 367 млн гульденів. Саме це призвело до фінансової кризи – державний борг становив 286 млн гульденів, у зв’язку з чим було продано частину залізниць у приватну власність. Указом від 24 квітня 1856 р. усі Галицькі залізниця разом із запроєктованими (до Львова і далі на схід) переходили у власність приватної Північної залізниці ім. Фердинанда, перейменованої 1 січня 1858 р. у Привілейоване Товариство Галицьких залізниць ім. Карла Людвіга. Першою прокладено і здано в експлуатацію (4 листопада 1860 р.) лінію Дембиця – Перемишль довжиною 143 км [22, с.9–12].

У 1859 р. розпочалося будівництво залізниці з Перемишля до Львова протяжністю 98,6 км (13 австрійських миль). Умови праці були виснажливими. Не маючи кваліфікації, малоземельні й безземельні селяни наймалися чорноробочими. Особливо

великі труднощі довелося долати будівельникам у багнистих місцевостях Судової Вишні, Городка і Львова. Так, під Городком через заболочену територію та горби вони змушені були прокласти залізничний шлях не прямо, а спорудити його у формі двох чималих серпантинних півкіл. Через це ділянка стала довшою майже на 15 км. Хоча умови праці були важкі, ділянку між Перемишлем і Львовом будівельники подолали швидше, ніж за два роки. Крім того, через ріки В'яр, Вишню і Верещицю споруджено мости, зведено станції в Медиці, Мостиськах, Судовій Вишні, Городку, Мшані. У Львові в жовтні 1861 р. було завершено будівництво вокзалу, головне приміщення якого вважалося однією з найкращих споруд у Європі. Важливим було і те, що в майбутньому він мав служити відправним центром на чотири напрямки: до Кракова, Чернівців, Бродів та Підволочиська. Перший пасажирський поїзд із чотирьох вагонів під назвою "Ярослав" прибув з Перемишля до Львова 4 листопада 1861 р. На всіх станціях його курсування поїзд вітали сотні селян та місцеві музиканти [22, с.14–16].

З того часу залізниця продовжувала розвиватися не лише на західних, але й на східних і північних теренах. Представлений англійськими інженерами технічний план будівництва магістралі, що мав з'єднати Львів з Чернівцями, було затверджено, і за два роки залізничне полотно укладено на проміжку у 267 км. 1 вересня 1866 р. із Львівського вокзалу відправився перший потяг, який через дев'ять годин зустрічали в Чернівцях. 28 листопада 1869 р. було відкрито для руху наступні 90 км до Сучави, а у 1870 р. – до Ясс [30, с.173].

Перспективним вважався східний напрямок до Бродів (92 км) і Підволочиська. Будівельні роботи тривали з осені 1867 р. до 1869 р. Основною перешкодою при будівництві залізниць була власність на землі. Введена в експлуатацію лінія Львів – Броди досягла російського кордону. Через чотири роки Росія добудувала свою гілку до станції Радивилів. 28 вересня 1873 р. відбулося транспортне об'єднання двох регіонів. 20 травня 1869 р. уряд звільнив залізницю від податків, що створило сприятливі умови для будівництва гілки Львів – Красне – Золочів – Тернопіль – Підволочиськ – Волочиськ. 28 грудня 1870 р. залізницю добудували до Тернополя; 4 листопада 1871 р. – до Підволочиська і Волочиська. Власне тоді залізниця стала для Галичини першою міжнародною лінією. Таким чином, Львів отримав сполучення з Одесою, а на заході – через Краків та Вроцлав – з Гамбургом [41, с.1–2].

Лише 1872 р. почали експлуатуватися залізничі Хирів – Самбір, Стрий – Дрогобич, Дрогобич – Борислав. Залізниця, прокладена до Підволочиська, восени 1875 р. з'єдналася із залізницями Великої України. 1873 р. здано в експлуатацію ще одну стратегічно важливу лінію Ківерці – Ковель – Брест, яка увійшла до складу потужної магістралі, що простягалася від Одеси і Києва до кордонів Німеччини та портів Балтики. Важливий торговий і стратегічний шлях зі Львова через Стрий до Мукачєвого був завершений у 1875 р. [22, с.19].

У 1884 р. у Відні створена Генеральна дирекція залізниць, до якої увійшли 11 дирекцій. У Східній Галичині на цей час було шість державних колій: Львів – Стрий, Стрий – Stanisлавів, Хирів – Стрий, Дрогобич – Борислав, Stanisлавів – Гусятин і Долина – Вигода, чого було достатньо, щоби відкрити у Львові Дирекцію експлуатації державних залізниць [31, с.213].

У 1890 р. експлуатаційна довжина галицьких колій становила 1375 км, а до 1912 р. їх протяжність зросла на 950 км. На вузлових станціях побудовано ремонтні підприємства, що забезпечували справне курсування потягів. Однак капітальний ремонт рухомого складу проводився в Німеччині. Найцікавішою для пасажирів була залізнична гілка Stanisлавів – Вороненка, довжиною понад 100 км з вісьмома кам'яними мостами й трьома тунелями.

24 березня 1904 р. відбулося відкриття одного з найбільших вокзалів тогочасної Європи – Львівського, привабливого не тільки за архітектурою, але й за комфортом. У

приміщенні вокзалу було центральне опалення, електричне освітлення й годинники, вентиляція. Із залів очікування до перонів виходили п'ять тунелів, які вели до потягів, що зупинялися під красивим, зі скла і металу, арочним перекриттям. Із центрального входу – великий вестибюль, що одночасно служив і операційним залом. Зліва знаходилися п'ять квиткових кас I та II класу, праворуч – п'ять кас III класу. Перед початком Першої світової війни у Львові зведено ще одну фундаментальну споруду – нове приміщення Дирекції залізниць, яке урочисто відкрито навесні 1914 р. [22, с.24–26].

Унаслідок політичних подій, пов'язаних з Першою світовою війною, проголошенням та поразкою ЗУНР, 10 вересня 1919 р. усі залізниці Галичини перейшли у власність *Polskich kolej Panstwowych* (ПКР) й увійшли до складу Краківської, Львівської та Станіславівської залізниць з основною магістраллю Ряшів – Перемишль – Львів – Підволочиськ [22, с.33].

Після Першої світової війни мережа колій Станіславівської залізниці скоротилася до 1 100 км, насамперед, за рахунок входження Буковини до складу Румунії, коли кінцевою в напрямку Чернівців стала станція Снятин – Залужжя. Незважаючи на політичні перипетії, саме лінія Львів – Чернівці служила “мостом” між Балканами та Центральною Європою. Лише у 1929–1932 рр. нею щорічно перевозилося понад 600 тис. т вантажів, зокрема: майже 150 тис. т адресувалося Польщі, близько 320 тис. – Німеччині, понад 100 тис. – Чехословаччині [28, с.348–350].

Значну роль у регіональній економіці краю відігравали локальні залізничні гілки, що з'єднували транс'європейську магістраль із багатими на ресурси Карпатами. Три залізничні артерії з'єднували Галичину із Закарпаттям, виходячи в долини Ужа, Латориці й Тиси. Четверта карпатська лінія, названа “лемківською”, лише краєм торкалася Львівської залізниці. Але саме вона була першою транскарпатською колією, на якій з'явилися перші в Карпатах мости й тунелі, причому прикордонний тунель біля Лупкова будувався найдовше з усіх наступних – майже рік. Ця колія розпочиналася в Перемишлі, проходила через Нове Місто, Доброміль, Хирів, Скваряву і далі – у Словаччину [22, с.58].

20 травня 1869 р. вирішено побудувати колію Перемишль – угорський кордон. Роботи тривали з 1870 р. до 8 травня 1872 р., коли Перемишль з'єднався з Хировом; 1 липня залізниця дійшла до Кросценька, а 18 грудня – до угорського кордону. Того самого року, одночасно з будівництвом основної магістралі, фірма “Дністрианські колії” з'єднала Хирів через Самбір зі Стриєм з відгалуженням до Борислава. З угорської сторони колію доведено до прикордонного тунелю у 1873 р., а відкриття першої карпатської лінії відбулося 31 квітня 1874 р. [30, с.194].

1870 р. у Відні був детально розроблений проект Карпатської магістралі, метою якої було з'єднання угорської столиці Пешта з Одесою через Мішкольц, Сигет, Коломию, Чернівці, Ясси і Кишинів. Це був найкоротший шлях до Одеси з Угорщини, що одночасно проходив через галицьку залізницю. Для досягнення цієї мети слід було прокласти близько 150 км колії Гуцульщиною (Сигет – Рахів – Делятин – Коломия). У будівництві цієї ділянки австрійський уряд вбачав державні інтереси: якщо не з'єднати Одесу з Європою через Австро-Угорщину (Пешт, Відень, Трієст), тоді торговельні шляхи перехопили б Туреччина і Румунія. Були й локальні інтереси: багатий лісом, сіллю і залізом регіон слід було нарешті з'єднати з іншими регіонами імперії [22, с.59].

Будівництво колії біля Воловецького перевалу для поєднання Львова та Пешту було розпочато 1872 р. З галицького боку слід було побудувати лінію Львів – Стрий – Бескид з гілкою від Стрия на Болахів – Долину – Калущ – Станіславів. 16 вересня 1873 р. Львів поєднався зі Стриєм, 1 травня 1875 р. – Стрий зі Станіславовом. Відкриття лінії Львів – Стрий і Стрий – Станіславів відбулося з піврічним запізненням через недотримання контракту підрядником. Колія Хирів – Стрий стала частиною Галицької трансверсальної лінії й у 1876 р. стала першою державною колією в Австрії [30, с.192–196].

Через фінансові й політичні проблеми південна частина цієї залізниці була збудована з десятирічною затримкою. У 1883 р. австрійський уряд взяв на себе зобов'язання за спорудження відтинка Стрий – Бескид, а в 1884 р. угорський уряд, відповідно, за лінію Мукачеве – Бескид. Спільною станцією для обох залізниць було визначене с. Лавочне. Будівництво галицької ділянки (79 км) коштувало 7,24 млн зол., закарпатської (68 км) – 10,4 млн зол. Важкою для будівництва була ділянка між Воловцем і Бескидом – п'ять тунелів (один з яких довжиною 1 747 м) та двоє великих мостів на р. Опір (довжиною 140 і 270 м та висотою, відповідно, 29 і 33 м), одних з найбільших на той час в Австрії, що будувалися за керівництва інж. М.Махальського зі Львова. Ближче до гірських хребтів залізниця 12 разів перетинала долину р. Опір, за Верхнім Синьовидним через тунель виходила в долину р. Стрий. Відкриття з'єднаної залізниці відбулося 4 квітня 1887 р. До цього у 1883 р. було побудовано гілку Долина – Вигода (до тартаків барона фон Поппера) на лінії Стрий – Станиславів, а 1885 р. здано в експлуатацію відтинок Стрий – Сколе [27, с.34, 81, 99–112].

Наступним кроком для об'єднання Східної Європи з Центральною та Західною було будівництво лінії Станиславів – Вороненка з галицького боку та Бочко – Керешмезе – з півдня.

Будівництво лінії Станиславів – Вороненка розпочалося у 1893 р., коли на початку року в Делятині створили три будівельні підприємства, з яких одне, очолюване Епштайном і Влявом, будувало відрізок дороги Надвірна – Делятин, друге (під керівництвом Брайтера, Шимберського, Коллера і Кучека) – Делятин – Микуличин і третє (підприємство Зембіцького) – Микуличин – Вороненка [4]. На будівництво прибули сотні спеціалістів з Італії, з'їхалося багато селян з околиць. Тільки на прокладанні тунелю у Вороненці працювало понад 150 осіб. Великі масштаби робіт і скупчення в долині Пруту тисяч робітників змусили підприємців будувати бараки, склади, крамниці, їдальні. Такі місцини, як Микуличин, Татарів і Ворохта, змінили свій сільський вигляд і стали містечками [1]. Для послуг місцевого населення та приїжджих робітників у Дорі й Татарові 1 червня 1893 р. відкрито пошту, а 10 лютого 1894 р. у Татарові – телеграф [2; 6]. Складні споруди будували італійці, а земляні роботи виконували місцеві чорнороби. На Пруті будували великі кам'яні мости. На трасі пробили три тунелі – у Ямній, Микуличині й Вороненці (1 221 м) [8; 12].

До літа 1894 р. збудували основні ділянки дороги та всі станційні споруди. 7 січня 1894 р. повністю закінчено земляні роботи, а невдовзі й каменярські в тунелі у Вороненці. 10 травня 1894 р. закінчено будівництво найбільшого моста в Яремчі та всі допоміжні споруди і запасні колії. 21 жовтня 1894 р. новозбудованою колією пройшов перший пробний потяг [5; 10].

Відкриття залізничної лінії Станиславів – Вороненка, на якому був присутній барон Віттек, президент державних доріг Билинський, генерал Крак та інші офіційні особи, відбулося 19 листопада 1894 р. Поїзд зупинявся в Надвірній, Делятині, біля моста в Яремчі та у Вороненці. Під час стоянки в Яремчі місцеві жителі піднесли Билинському хліб і сіль, на що він відповів короткою промовою українською мовою [13].

У долині Пруту було побудовано дев'ять великих кам'яних мостів: на ріках Любіжня і Перемиска в Делятині, на р. Кам'янка – у Дорі, на р. Прут – у Яремчі, Ямній, Татарові (арка – 22 м, висота – 5,8 м), Ворохті (головні арки – 49 та 34,6 м, висота, відповідно, 10 та 17,3 м) та при в'їзді до Вороненки. Найбільшим з них був міст у Яремчі, що мав 190 м довжини, розмах арки – 65 та висоту – 23 м. Дещо меншим був міст у Ямній: 122 м довжини та розмах арки 48 м. Обидва мости будувалися за керівництва львівського будівничого В.Брайтера [8; 12]. Більшість мостів були зруйновані під час Першої світової війни та відновлені на початку 1920-х рр.

Першим великим мостом, збудованим у 1892–1894 рр., був склепінчатий міст через р. Любіжня у Делятині. Він складався з шести арок, довжиною 15 м кожна, одної

– 22 м та двох – по 15 м. Похил колії на мості складав 14,2 %. Міст, довжиною 275 м, досягав висоти 32 м. У 1917 р. він був підірваний, унаслідок чого повністю зруйновано два середні склепіння, а три сусідні сильно пошкоджено. Того ж року австрійські війська провізорично відбудували його, замінивши зірвані кам'яні арки дерев'яними конструкціями системи Лембкего, але вони вийшли з ладу вже до 1920 р. Рух поїздів здійснювався через Коломию, тому Станиславівська Дирекція державних колій у 1921 р. змушена була приступити до перебудови моста, який здали в експлуатацію 30 вересня 1921 р. На місці дерев'яних конструкцій відновлено кам'яні арки [33, с.44].

Міст на Пруті в Яремчі розташовувався на 63,8/9 км лінії Станиславів – Вороненка. Він складався з двох арок по 8 м, п'ятьох – по 12 м і однієї – 65-метрової над руслом Пруту. Остання арка вважалася найбільшою у Європі. У 1917 р. російські війська підірвали 12-метрову арку зі сторони Делятина, розташовану поряд із 65-метровою, унаслідок чого обидві були зруйновані. Для відновлення руху поїздів (гостра необхідність у перевезенні австрійської армії) відразу ж почалася відбудова моста. Було споруджено 18-метрову металеву арку з елементів системи Рот-Вагнера, яку вставили на місце зруйнованої 12-метрової арки. Відтак розпочали відновлення великої арки. 1925 р. Дирекція державних колій приступила до відбудови 65-метрової арки з кам'яних тесаних брил, на укладку й цементування яких витратили лише 33 робочі дні. 13 липня 1927 р. всі роботи були закінчені [33, с.51, 54].

Продовженням цієї залізниці на Закарпатті була лінія Мараморош – Сігет – Бочко – Керешмезе, здана в експлуатацію 15 серпня 1895 р. Будували її 16 тис. Італійців і спеціалістів з інших країн Європи. На ділянці Керешмезе – Рахів було збудовано два кам'яні тунелі, а один – на ділянці Рахів – Трибушани поблизу Берлебаша. До Бочко (*Великий Бичків – авт.*) залізниця неодноразово перетинала р. Тиса та її притоки, для чого збудовано великі мости [20, с.241].

Зі Станиславова до Керешмезе у 1898 р. постійно курсували два поїзди, а на вихідні – додатковий третій маршрут, який був розрахований таким чином, що відпочиваючи могли цілий день перебувати на курорті, а ввечері повертатися додому. Вартість пасажирських перевезень була удвічі нижчою, ніж на регіональних залізницях, і складала 0,02 зол./км.

Трасу майбутньої залізниці Делятин – Коломия почали вивчати в 1893 р., у 1894 р. розроблявся проект, а наприкінці року Крайовий виділ передав його до Міністерства державних залізниць у Відні. Затрати на будівництво 28,9 км дороги визначено в сумі 850 тис. зол. Будівництво санкціоновано цісарем у січні 1896 р., а в травні розпочалися підготовчі роботи. Влітку 1896 р. розпочалося основне будівництво, але з невідомих причин припинилося в 1898 р., унаслідок чого в Делятині зосередилося велике число робітників, які не могли знайти роботи. Із цього приводу в липні 1898 р. крайовий намісник Бадені особисто приїжджав контролювати хід робіт [3; 7; 9; 11; 14–19].

У 1897 р. був оприлюднений план останньої карпатської лінії, яка повинна була зв'язати Львів через витoki Дністра і Сяну з долиною Ужа. Було проведено зйомку гірської ділянки траси під керівництвом інж. В.Забрацького. При складанні проекту використано й матеріали планованої ще в 1885 р. залізниці Самбір – Старий Самбір – Тершів – Лімна – Лютовиська [27, с.104]. 1899 р., після погодження між автономним самоврядуванням Галичини і королівським урядом Угорщини, Сянки й Ужок були оголошені станціями злуки. 1901 р. розпочато роботи на лінії Львів – Самбір, 1902 р. – на лінії Самбір – Сянки. Керувала роботами цісарсько-королівська Дирекція державних залізниць у Львові. Будівництво колії від Львова до Самбора мало свої труднощі: залізниця повинна була пройти через багнисту Наддністрянщину, форсуєчи кілька рік. На цій відстані було споруджено три мости: через Верещицю (довжиною 50 м), через Вишеньку (40 м) і через Стрваж (два прольоти по 50 м). Колія Самбір – Сянки споруджувалася спочатку у вузькій долині Дністра, а потім від Лопушанки – Хоминої

через долину р. Ясениці до Явори і Турки. Саме на цьому відрізку і проклали тунелі й віадуки, що стали окрасою мальовничої траси. Одним з найвідоміших був 160-метровий віадук у Розлуччі на 25-метровій висоті над руслом р. Ріка. Крім того, було споруджено мости через р. Лінинку (70 м), р. Дністер (біля Тершева – 80 м). 350-метровий міст, що споруджено в м. Турка вздовж р. Яблунька, був найдовшим у Карпатах. На цій ділянці залізниці збудовано й три тунелі довжиною 250 (біля Турки), 327 (на вододілі Стрия і Сяну) та 445 (біля Слободи) метрів. Введення в експлуатацію відбулося у три етапи: 24 серпня 1903 р. – Львів – Самбір (77 км); 19 вересня 1904 р. – Самбір – Стрілки (36 км); 24 серпня 1905 р. – Стрілки – Сянки (62 км). Тоді ж Сянки з'єднано із с. Ужок на Закарпатті [22, с.64–66].

Поступово налагоджувалася й система експлуатації залізниць, яку контролювали начальники станцій, переважно польської національності [37, с.560]. Так, залізницею Делятин – Коломия – Стефанівка (112 км) у 1901 р. скористалися 192 пасажири I класу, 5 961 – II та 167 126 осіб – III класу, прибутки від чого склали 118,3 тис. корон [21, с.314]. Залізницею Станиславів – Бочко було перевезено 71 т нафти на суму 13 617 кор. та інших вантажів на суму 252 724 кор. Загальні доходи за рік склали 412,4 тис. кор., а витрати на перевезення – лише 288 тис. кор., тобто залізниця мала 124,4 тис. кор. або 30% прибутків. Основними вантажами, що перевозилися залізницею в 1901 р. були деревина та пиломатеріали (11 399 т), зерно й картопля (9 543), вапно, цегла та камінь (3 366), жива худоба (2 172), мука та крупа (1 193), пиво, горілка й вино (573), яйця (390), вугілля (348), машини та запасні частини (136), метал (131), нафта й нафтопродукти (120 т) [29, с.1–3].

У 1910 р. там же перевезено 117 пасажирів I класу, 3 849 – II, 171 900 – III класу та 4 700 військових. З вантажів (105,4 тис. т) найбільше перевозилися буряки (37 288 т), зерно й картопля (21 049) та деревина (20 667 т). Витрати на забезпечення транспортних перевезень склали 467 464 кор., а доходи – 783 880, що становило 316 415 кор. (40%) прибутку [42, арк. 6–19].

Якщо сільськогосподарські товари й ліс у перші післявоєнні роки становили максимум перевезень, то в 1930-х рр. збільшилися перевезення металовиробів, що вказувало на певну активізацію промисловості та використання новітніх технологій. У 1926 р. залізницею Станиславів – Бочко було перевезено 2 597 т металовиробів, тобто у 9,7 раза більше, ніж на межі століть. Вагому частку мали перевезення обладнання для газового господарства (83%), металевого посуду (62,6), ремісничого приладдя (41,6), дерево- та металообробних станків (24,3%). У цілому, це складало 12% від усіх перевезень металопродукції через Станиславівське воєводство. Найменше ж перевозилося сільськогосподарських машин (2,5% від воєводських потреб), чого й варто було сподіватись через незадовільний стан механізації сільськогосподарського виробництва [34].

Через десять років перевезення металопродукції зменшилося на 15% (2214 т), що було викликане кризою економіки Польщі. Як і раніше, переважало перевезення залізних труб, станків, товарів домашнього вжитку. Електротовари склали 0,9, а сільськогосподарська техніка – 2%. Однак серед вантажів з'явився листовий покрівельний метал (2,3%), що вказувало на розширення будівництва кам'яних і цегляних споруд [35].

Економічно важливою була залізнична гілка Коломия – Слобода Рунгурська, якою перевозилися нафта, деревина й пасажири, і діяли помірковані тарифи на пасажирські перевезення, що склали 0,04 зол./км [36, с.1–32].

До основної мережі галицької системи залізниць на межі століть було побудовано ще ряд локальних гілок. Загальна хронологія окремих залізничних гілок Галичини має такий вигляд (табл. 1) [22, с.135]:

## Хронологія введення в експлуатацію залізничних ліній Галичини

Рік введення в експлуатацію	Залізнична гілка	Рік введення в експлуатацію	Залізнична гілка
1861	Перемишль – Львів	1895	Львів (Клепарів) – Янів
1866	Львів – Чернівці	1896	Тернопіль – Копичинці
1869	Львів – Красне – Золочів	1896	Кам'яниця – Кременець
1869	Красне – Броди	1897	Великі Бірки – Гримайлів
1870	Золочів – Тернопіль	1897	Ходорів – Підвисоке
1871	Тернопіль – Підволочиськ	1897	Галич – Підвисоке – Острів
1872	Перемишль – Хирів	1898	Біла Чортківська – Заліщики
1872	Хирів – Кросецько	1898	Заліщики – Лужани
1872	Хирів – Стрий	1898	Вигнанка – Терезин – Іване-Пусте
1872	Дрогобич-Борислав	1898	Неполоківці – Вижинця
1873	Броди – Радивилів	1899	Делятин – Коломия – Стефанівка (Стефанешти)
1873	Здолбунів – Радивилів	1899	Стрий – Ходорів
1873	Львів – Стрий	1900	Озеряни – Мізоч
1875	Стрий – Станиславів	1903	Львів – Самбір
1883	Долина – Вигода	1903	Янів – Яворів
1884	Ярослав – Сокаль	1905	Самбір – Сянки
1884	Станиславів – Гусятин	1905	Сянки – Ужгород
1886	Коломия – Печеніжин – Слобода Рунгурська	1906	Тернопіль – Збараж
1886	Коломия – Княздвір	1909	Львів – Підгайці
1887	Львів – Белзець	1910	Львів – Стоянів
1887	Стрий – Лавочне	1912	Дрогобич – Трускавець
1890	Тлумач – Палагичі	1914	Володимир-Волинський – Сокаль
1894	Станиславів – Вороненка	1914	Кристинопіль – Сапіжанка
1894	Бочко – Керешмезе – Вороненка	1916	Шепетівка – Збараж

З розкладів руху поїздів з 1890–1938 рр. відомо, що найдовшою через Галичину була залізниця Краків – Підволочиськ – 534 км; віддаль від Львова до Чернівців складала 266,6 км, з Перемишля до Сучави – 356 км, зі Станиславова до Керешмезе – 112. Інші відтинки важливих шляхів складали: Лужани – Заліщики – 44, Красне – Броди – 93, Перемишль – Станиславів через Хирів та Стрий – 258 км, Львів – Стрий – 75, Ярослав – Сокаль – 151, Львів – Лавочне – 147, Станиславів – Гусятин – 41, Львів – Рава-Руська – Белзець – 90. Перед Першою світовою війною вартість проїзду зі Львова до важливих міст Європи складала (у коронах): до Будапешта – 45, до Ясс – 61,5, до

Керешмезе – 27,5, до Одеси (через Підволочиськ) – 74,6, до Києва (через Броди) – 50,4, до Варшави – 84,1, до Відня – 76,5, до Вроцлава – 62,2 [25].

Наприкінці 1930-х рр. у Галичині була значна кількість залізниць, які за щільністю та питомою вагою на 10 тис. мешканців практично не поступалися перед загальнопольським показником (табл. 2).

Таблиця 2

**Залізниці Галичини [32, с.176]**

Регіон	Довжина, км	На 100 км <sup>2</sup>	На 10 тис. чол.
Львівське воєводство	1 534	5,4	4,6
Станиславівське воєводство	755	4,5	4,8
Тернопільське воєводство	931	5,6	5,4
<b>Галичина</b>	<b>3 220</b>	<b>5,2</b>	<b>4,9</b>
Польща	20 118	5,2	5,8
<b>Питома вага Галичини:</b>	<b>16,0</b>	<b>0,0</b>	<b>-0,9</b>

Ріст економіки Австро-Угорщини в другій половині ХІХ ст. зумовив необхідність 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 у дію нових залізниць, вимагало збільшення постачання промислової деревини. Оскільки ліси, що прилягали до шосейних доріг, до кінця століття були практично вирубані, нові лісосіки відводилися у віддалених місцях, найраціональнішим транспортом для вивезення деревини з яких виявилися вузькоколіїні залізниці, що з кінця ХІХ ст. почали працювати паралельно з мережею ширококоліїних залізниць [24, с.7].

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 [24, с.7]. Від широкої залізниці в гори проклали вузькоколіїнки 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 й лісопромисел із 1886 р. активно провадили брати, барони Грьоделі (у Сколівських Бескидах), та графи Потоцькі (в Осмолоді). За 20 років вони проклали три вузькоколіїнки. Одна з них йшла через Демню до найвищої вершини Сколівщини – г. Парашка (1 268 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 уп'ятеро [26].

Будівництво вузькоколіїнок (ширина колії 750–760 мм) супроводжувалося побудовою інженерних, житлових і господарських споруд. Система вузькоколіїних залізниць була тісно інтегрована в загальну систему залізничного транспорту. Нижче зупинимося на характеристиці вузькоколіїнок, які функціонували в Галичині (табл. 3) [23; 38–40].

Таблиця 3

**Вузькоколіїні залізниці Галичини**

№ з/п	Назва основної лінії	Довжина мережі, км	Рік початку будівництва
1	Броди – Шнирів	39	1912
2	Верхнє Синьовидне – Мальмансталь	?	1895
3	Сколе (Демня) – Мала	41	1888
4	Стоянів	7	1916
5	Турка – Завадка	25	1907
6	Болехів – Хірава	35,9	1907



7	Брошнів – Дарів	72	1909
8	Видинів – Джурів	20,4	1892
9	Ворохта – Форещанка	13,5	1895
10	Вигода – Сенечів	65	1912
11	Вигода – Бескид		
12	Делятин – Луг	10	1920
13	Долина – Болехів	27	1904
14	Креховичі – Липовиця		1896
15	Микуличин – Поляниця	20,9	1910
16	Надвірна – Салатрук	57	1897
<b>Всього:</b>		<b>433,7</b>	

Таким чином, у Галичині функціонувало 16 вузькоколієк загальною довжиною 433,7 км, що становило понад третину всіх вузькоколієк Українських Карпат (за неповними даними 1410,1 км) [38]:

*Болехів – Тисів (гілка на Лужки) – Поляниця – Хірава.* Довжина основної лінії, що була побудована протягом 1907–1911 рр., становила 35,9 км. До 1939 р. її обслуговували двоє танк-паровозів 1913 року випуску.

*Брошнів – Рожнятів – Перегінське – Закерничне (гілка на Гуту) – Ангелове – Осмолода – Дарів.* Ширина колії – 760 мм. Рухомий склад – 3 паровози в 1897–1910 рр. та 12 – у довоєнний час. Цю гілку побудували графи Потоцькі в 1909 р. Вона мала 48 мостів та 55 км довжини від депо в Брошневі 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. склала 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 вугільних шахт.

*Ворохта – Форещанка.* Лісовозна лінія вздовж р. Прут мала дві ділянки: Ворохта – Арджелуджа (6 км, 1895 р.) та Арджелуджа – Форещанка (7,5 км, 1905–1906 рр.). Для перевезення лісу використовувались танк-паровози.

Дві тупикові гілки *Вигода – Пшеничники – Дубовий Кут – Солотвино – Сенечів та Вигода – Людвиківка – Бескид* збудовані в 1912 р. Перед Першою світовою війною існували дві короткі вузькоколієні 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., у 1913–1914 р. розпочато будівництво, яке здійснювалося німецькою компанією “Orenstein & Koppel”. Довжина прокладеної гілки склала 21 км (від Вигоди до Людвиківки), а вартість робіт – 600 тис. корон. Протягом 1920–1939 рр. головну лінію в долині Мізунки продовжили до Буківця та Собольського лісництва, а в 1936 р. – на Троян, Глибокий та Яловий. У 1939 р. мережа місцевих вузькоколієк складала 65 км; діяли маршрути з Вигоди до Солотвинського (по р. Мізунці) та Бескидського (по р. Свіча) роз'їздів. У 1938–1939 рр. функціонував регулярний пасажирський потяг з Вигоди до Свічі і назад. 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) мала статус імперської лісовозної дороги.

*Креховичі – Луги (гілка Ілемня-5 – Розтока) – Липовиця.* Побудована в 1896–1897 рр. з 4 великими мостами через ріки Чечва та Ілемка.

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

*Надвірна – Зелена (гілки на Хрипелів 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), Хрипелів (5 км, 1904) і Довбушанку (1926).

*Броди – Шнирів.* Лісовозна лінія (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. На вузькоколійці працювали двоє танк-паровозів, захоплені російськими військами в німців у 1915 р.

*Верхнє Синьовидне – Корчин – Крушельниця – Сопот – Довге – Рибник – Зубриця – Мальмансталь.* Головну лінію (ширина колії 800 мм) від Верхнього Синьовидного до Мальмансталю збудовано в 1895–1913 рр. Локомотивне депо знаходилося в Синьовидному. У 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 використовувалися 4 танк-паровози, придбані 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 складав 2,5‰, довжина – 40 км. 1938 р. відбулося офіційне відкриття туристичної залізниці, на якій використовували спеціальні відкриті пасажирські вагони.

*Стоянів.* Вузькоколійку на розробки торфу відкрито в 1916 р.

*Турка – Ільник – Риків – 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).

Загалом можна сказати, що залізниці не лише покращили транспортне забезпечення регіону, але й змінили соціально-фахову структуру місцевих трудових ресурсів, дали поштовх до розвитку промисловості та масовому туризму.

1. Галичанинъ. – 1893. – 14 трав.
2. Галичанинъ. – 1893. – 1 черв.
3. Галичанинъ. – 1893. – 2 черв.
4. Галичанинъ. – 1893. – 17 листоп.
5. Галичанинъ. – 1894. – 21 січ.
6. Галичанинъ. – 1894. – 6 лют.
7. Галичанинъ. – 1894. – 18 берез.
8. Галичанинъ. – 1894. – 3 черв.
9. Галичанинъ. – 1894. – 14 серп.
10. Галичанинъ. – 1894. – 16 листоп.
11. Галичанинъ. – 1894. – 24 жовт.
12. Галичанинъ. – 1894. – 17 листоп.
13. Галичанинъ. – 1894. – 24 листоп.
14. Галичанинъ. – 1895. – 15 січ.
15. Галичанинъ. – 1896. – 14 січ.
16. Галичанинъ. – 1896. – 18 трав.
17. Галичанинъ. – 1896. – 8 серп.
18. Галичанинъ. – 1898. – 28 трав.
19. Галичанинъ. – 1898. – 23 черв.
20. Клапчук В. М. Гуцульщина та гуцули: економіка і народні промисли / В. М. Клапчук. – Львів; Івано-Франківськ : Фоліант, 2009. – С. 241.

21. Клапчук В.М. Делятинщина : історико-географічне дослідження / В. М. Клапчук, М. М. Клапчук. – Делятин : Фоліант, 2007. – С. 314.
22. Львівська залізниця : Історія і сучасність / [П. Є. Гранкін, П. В. Лазечко, І. В. Сьомочкін, Г. І. Шрамко]. – Львів : Центр Європи, 1996. – С. 9–135.
23. Пеняк С. Вузькоколійки Закарпаття / С. Пеняк, П. Пеняк // Новини Закарпаття. – 2002. – № 114–115. – С. 14.
24. Пустиннікова І. Карпатський трамвай: музей на колесах / І. Пустиннікова // Український музей. – 2006. – № 6 (13). – С. 7.
25. Розклад руху поїздів у Галичині зі станції Львів. – 1890–1938.
26. Чудійович І. Вузькоколійки Сколівських Бескид : нарис / І. Чудійович. – Львів : Каменярь, 2004. – С. 1–38.
27. Czasopismo Techniczne. – 1893. – S. 99–112.
28. Dziesięciolecie PKP. – Warszawa, 1928. – S. 348–350.
29. Geschäfts-Bericht der Verwaltung der Actien-Gesellschaft “Localbahn Delatyn – Kolomea – Stefanówka” pro 1902. – Lemberg, 1903. – S. 1–3.
30. Gostkowski R. Jak Galicya przyszła do kolej żelaznych / R. Gostkowski. – S. 173, 192–196.
31. Jaworski F. O starym Lwowie / F. Jaworski. – Lwów, 1916. – S. 213.
32. Mały rocznik statystyczny. – Warszawa-Grodno : Zakład Graficzny L. Mejlachowicza, 1938. – S. 176.
33. Polskie koleje państwowe. – Warszawa, 1929. – S. 44, 51, 54.
34. Rocznik statystyczny przewozu towarów na Polskich kolejach państwowych według poszczególnych rodzajów towarów za rok 1926. – Warszawa : Druk. zakładów graficznych E. i D-ra K. Koziańskich, 1927. – Cześć VI. – S. 1–528.
35. Rocznik statystyczny przewozu towarów na Polskich kolejach państwowych według poszczególnych rodzajów towarów za rok 1936. – Warszawa : Druk. zakładów graficznych E. i D-ra K. Koziańskich, 1938. – Cześć VI. – S. 1–337.
36. Ruch pociągów na kolejach galicyjskich. – 1893. – S. 1–32.
37. Schematyzm królestwa Galicyi i Lodomeryi na rok 1896. – Lwów, 1896. – S. 560.
38. Wendelin W. Karpatendampf / W. Wendelin // 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.
39. Wendelin W. Karpatendampf / W. Wendelin // Band 2. Schmalspurbahnen in Nordbukowina [на нім. мові] / W. Wendelin. – Lemberg : Afischa, 2003. – 136 s.
40. Wendelin W. Karpatendampf / W. Wendelin // 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.
41. Wierzbicki L. Rozwoj sieci kolej żelaznych w Galicyi od roku 1847 włącznie do roku 1890 / L. Wierzbicki. – Lwów, 1907. – S. 1–2.
42. ЦДІАЛ України, ф. 146 “Галицьке намісництво, м. Львів, 1772–1921”, оп. 25, од. зб. 5823 “Звіти про діяльність товариств “Локальбан Делятин – Коломия – Стефанівка в м. Львові, 1910”, арк. 6–19.

*Железнодорожные транспортные артерии были основным двигателем прогресса и функционирования хозяйственного комплекса Галичины. К середине XIX в. Галичина отставала в этом аспекте от других регионов Австрии и стран Европы. Только от середины XIX в. началось массовое строительство магистральных, а в конце века – региональных железных дорог, которые до Первой мировой войны покрыли территорию края густой сетью, что благоприятствовало развитию многих отраслей хозяйства, в первую очередь добыче полезных ископаемых, лесному хозяйству и лесопереработке.*

**Ключевые слова:** Галичина, транспортная артерия, железная дорога, узкоколейка.

*Railway transportation arteries are the main driving force of progress and functioning of the economic complex of Galicia. By the middle of the XIX century Galicia lagged behind in this respect from other regions in Austria and Europe. Only from the middle of the XIX century a massive construction of main railways is started. In the end of the XIX century was built regional railways which, together with main railways, before the First World War covered the province by a dense network, that promoted the development of many industries, especially mining and forestry.*

**Keywords:** Galicia, transport artery, railway, narrow gauge.