



ФОТОГРАФІЇ  
СТАРОГО  
ЛЬВОВА



Эротический массаж  
от  
страстных массажисток



Забудь  
суста  
Возьми  
обычн

СУЧАСНИЙ ЛЬВІВ

СТАРИЙ ЛЬВІВ

ПОДІЇ МІСТА

НЕВІДОМИЙ ЛЬВІВ

АРХІТЕКТУРА

Індустріальний Львів

Історія

Події міста

Старий Львів

# Львівський трамвай в цікавих фактах та цифрах

по Фотографії Старого Львова - 23. 01. 2018

8 0



Частка на Facebook



цвірінкання на Twitter



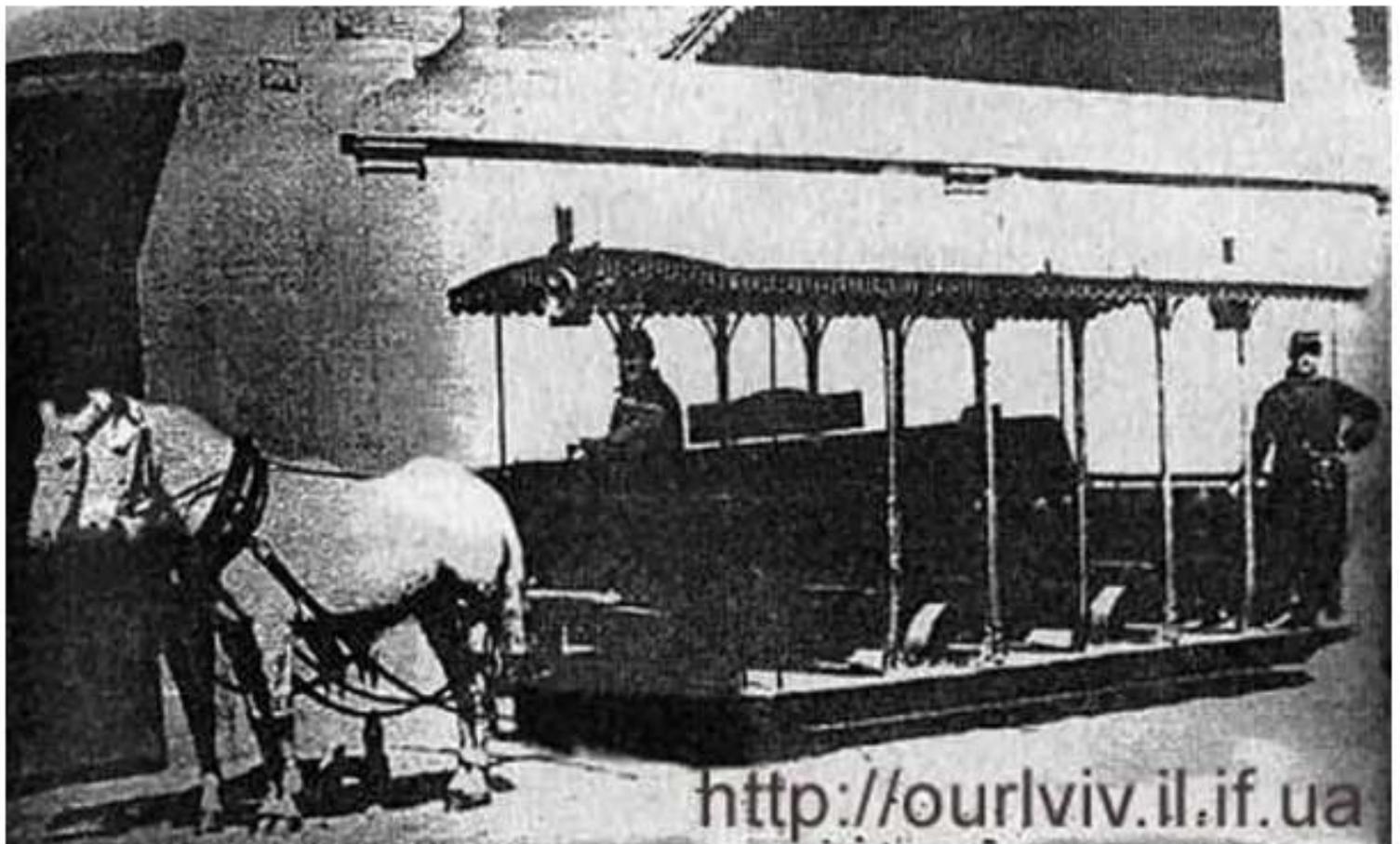
Трамвай на Гетьманських Валах, фото початку XX ст.

Перші ідеї щодо влаштування у Львові трамваю відносяться до 1860-х рр. 1870 р. до магістрату Львова подано проект будівництва кінного трамвая, що розроблено двома англійськими фірмами, але його відхилено. Однак, враховуючи необхідність міського пересування населення, міська влада 1878 р. оголосила тендер на будівництво трамвайних шляхів.

З поданих двох заявок (Бельгійське та Триєстинське трамвайні товариства) кращою виявилася пропозиція товариства «Societa Triestina Tramway», з якою 1 лютого 1879 р. підписано контракт з умовою, що через 25 років трамвайна мережа мала перейти у власність міста.

1905 р. розпочалися переговори щодо муніципалізації кінного трамвая. Договір про купівлю містом мережі підписано 8 липня 1906 р., проте передача майна відбулася майже через рік.

21 травня 1879 р. затверджено план будівництва, а вже 25 листопада відбулася пробна поїздка.



Відкритий вагон кінного трамвая, 1882 р.

Офіційною датою відкриття Львівської кінної трамвайної лінії вважається 3 травня 1880 р. (з 5 травня введено плату за проїзд). Маршрут був наступним: головний вокзал – вул. Городецька – пл. Голуховських – вул. Карла Людовика – пл. Маріїнська – пл. Галицька – пл. Бернардинська – вул. Чарнецького – пл. Митна. З пл. Голуховських планувалося відгалуження через пл. Краківську, вул. Жовківську до вокзалу «Підзамче» та Жовківської роґатки. Кінне депо влаштовано позаду казарм цісаря Фердинанда на вул. Бема.

Щорічно перевозилося до 1,9 млн осіб, нараховувалося 112 коней, 40 пасажирських і вантажних вагончиків (табл. 1), виготовлених в австрійському місті Граці. Вагончики були однакового темно-коричневого кольору з білим написом «Tramway Lwowski». В літній період кожен вагон тягнула пара коней, проте ввєрх вул. Городоцькою – троє коней, донизу – один. З випаданням снігу кількість коней збільшували до чотирьох. Середня швидкість руху становила 6,4 км/год. Колії шириною 1000 мм були дубовими. Персонал нараховував 70 осіб.

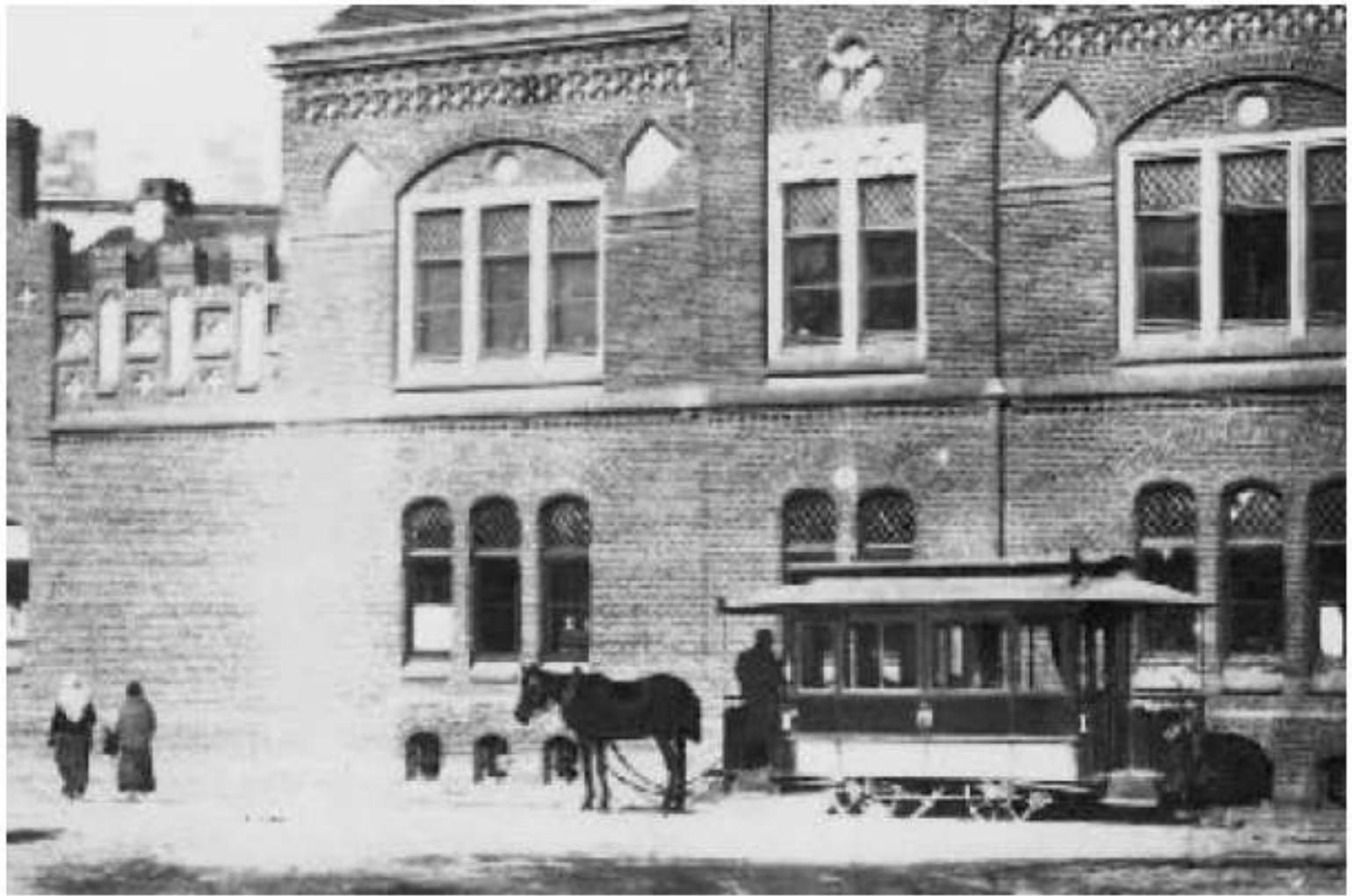
## Трамваї Галичини

Роки	Кількість коней	Кількість вагончиків	Перевезено пасажирів, тис. осіб		Золоті ринські					
			Львів	Краків	Доходи		Видатки		Прибуток	
					Львів	Краків	Львів	Краків	Львів	Краків
1880			697	–	51793	–	31497	–	20296	–
1881			1427	–	95923	–	73139	–	22784	–
1882*			1773	504	99616	54422	80394	34590	19222	19832
1883*			1748		99054		85809		13245	
1884			1777	442	100748	47493	91840	34880	8909	12613
1885	100	28	1743	419	99782	44247	92074	35888	7708	8359
1886	?	0	1733	1009	99200	41755	93017	35998	6183	5757
1887	102	39	1795	1003	103349	41126	95223	35790	8126	5336
1888	108	40	1798	978	104142	41023	95977	35283	8165	5740
1889	105	40	1867	1055	108799	49241	103072	44596	5727	4645
1890	108	40	2108	1109	118294	46040	111159	40183	7135	5857
1891	113	40	2178	1140	123231	50589	100699	42921	22532	7668
1892	119	43	2393	1125	136214	55292	101556	47091	34658	8201
1893	119	43	2483	1165	142667	47099	113469	38966	29198	8133
1894	125	41	2692	1169	149123	48107	120695	40451	28428	7656
1895	124	54	2523	1562	129650	76131	109010	56431	29640	19600
Сер.	112	41	1921	975	110099	49428	93664	40236	16997	9184

- за період з 1 листопада 1882 до 31 грудня 1883 рр.

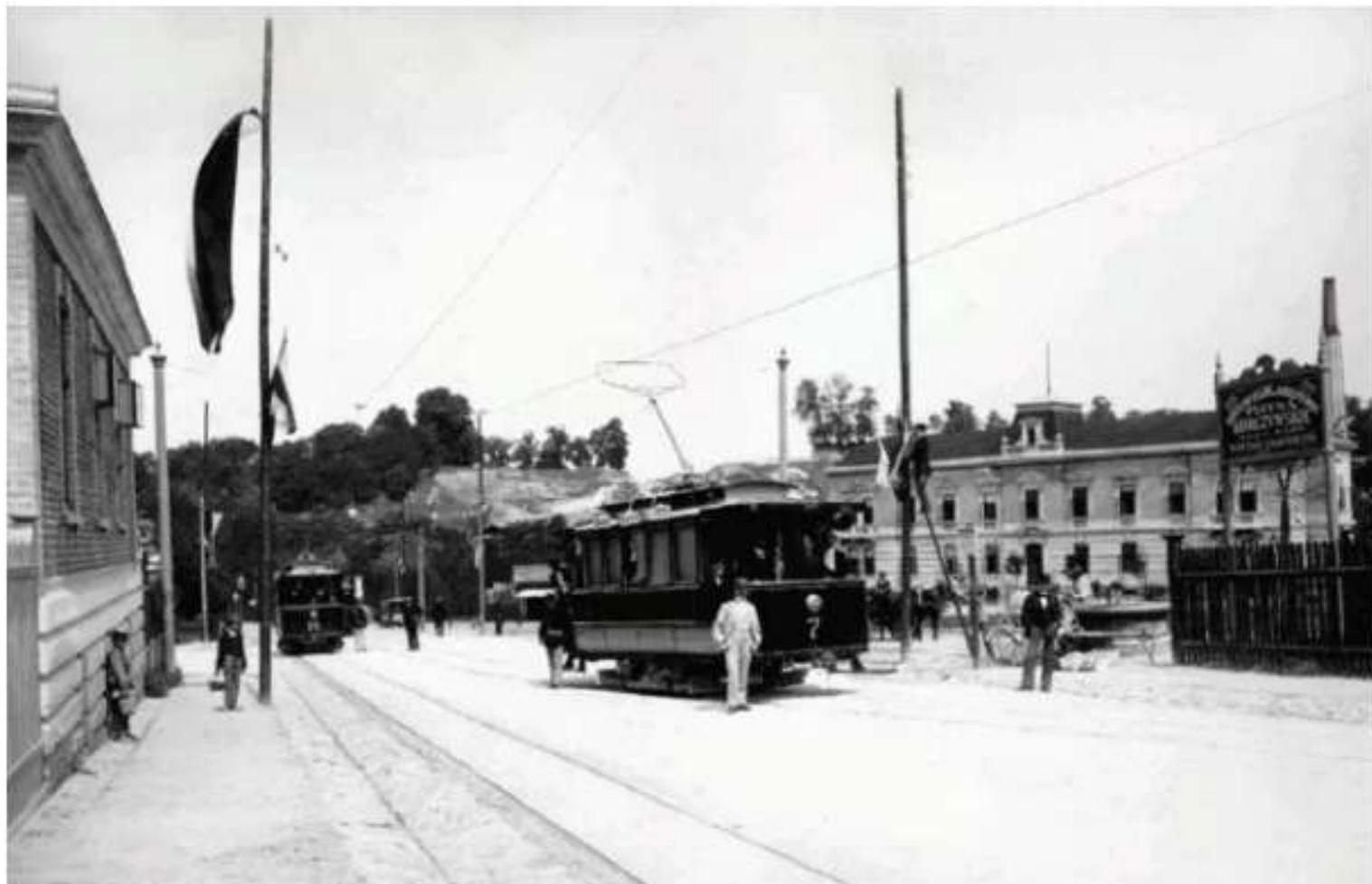
У 1888 р. виник перший проект будівництва парового трамваю, запропонований Акціонерним товариством з будівництва Львівсько-Белзької залізниці. Вдруге питання будівництва парового трамвая було підняте у 1892–1893 рр., коли Іпотечний акціонерний банк запропонував міській раді надати йому концесію на прокладання лінії, однак і цей проект не був втілений у життя.

1893 р. році магістрат оголосив тендер на будівництво ліній електричного трамвая та електростанції потужністю 400 к.с., оскільки кінний трамвай вже не справлявся зі зростаючими потребами населення. Його виграла віденська фірма «Simens&Halske», яка зобов'язувалася після двохрічної експлуатації лінії продати її місту, якщо виникне така потреба. 23 березня 1893 р. магістрат затвердив кошторис у сумі 880 тис. корон.



*Закритий вагон кінного трамвая на площі Митній (кінець XIX століття)*

Будівництво розпочалося у вересні 1893 р., а вже 31 травня наступного року, в честь відкриття Крайової виставки відкрито регулярний маршрут: головний залізничний вокзал – вул. Л. Сапєги – вул. Коперніка – вул. Словацького – вул. Сикстуська – вул. Гетьманська – вул. Батори – вул. Зубликевича – вул. Святої Софії.



Трамвай на вул. Святої Софії (зараз вул. І. Франка), 1890-ті рр.

Слід зазначити, що Львівський електричний трамвай (табл. 2) був першим такого типу в Австро-Угорській імперії (Відень – 1897 р.).

### Електричні трамваї Галичини

Роки	Кількість вагончиків	Перевезено пасажирів, тис. осіб	Золоті ринські		
			Доходи	Видатки	Прибуток
1894	16	1979	138497	95000	43497
1895	22	3223	172852	135980	36872

У листопаді 1894 р. введено в дію нову ділянку: вул. Гетьманська – вул. Руська – вул. Підвальна – пл. Митна – вул. Личаківська. Загальна довжиною двох маршрутів склала 8,3 км. З'єднання ліній електричних трамваїв збудовано на перетині вул. Пельчинської, Коперника, Кадетської та Вулецької, де було влаштовано й електростанцію.

1896 р. місто викупило мережу електричного трамвая і електростанцію за 1,68 млн корон.

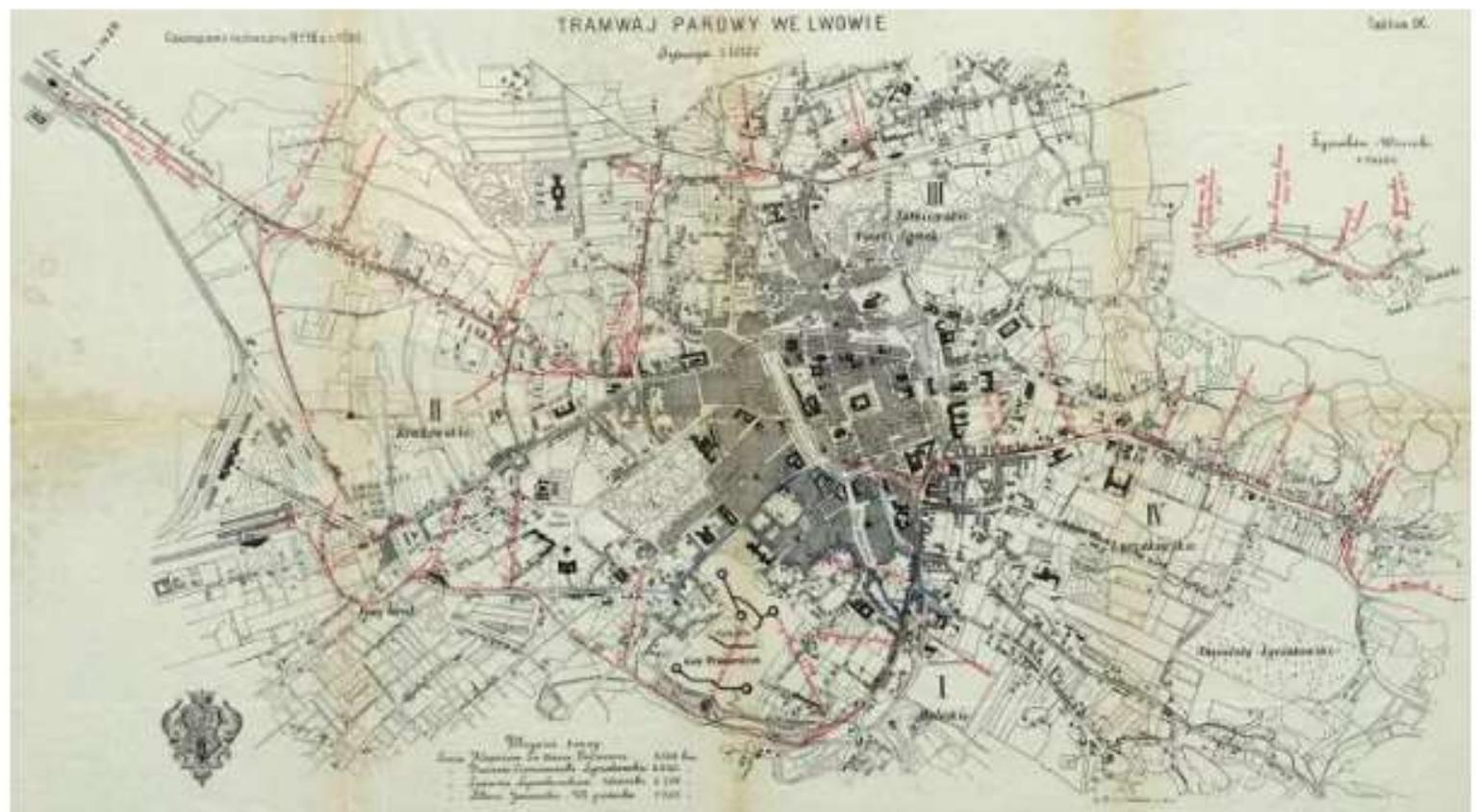


Схема трамвайної мережі Львова (1890 р.)

1907 р. Міністерство державних залізниць Австрійської імперії дозволило переобладнати лінії кінного трамвая на електричну тягу, внаслідок чого 29.12.1908 р. електричним став відтинок: вул. Л. Сапєги – вул. Потоцького – вул. Шимоновичів – вул. 29 листопада – вул. Семирадського. Рух кінного трамвая припинено: коней продали, вагончики переробили на причепні до мотовагонів електричного трамвая.

1907 р. прокладено лінію на Новий Світ, 1908 р. – до Жовківської роґатки, 1910 р. – на Високий Замок та на Снопків, 1914 р. – до станції на вул. Личаківській. Навесні 1914 р. довжина трамвайних ліній сягала 24,4 км.



Один із перших Львівських трамваїв фірми Siemens & Halske на території депо (Джерело: <https://uk.wikipedia.org/wiki/>)

Внаслідок розширення мережі 1909 р. виникла необхідність нумерації маршрутів заголовними латинськими літерами перших букв назв кінцевих станцій: HJ – ul. Hetmańska – ul. Janowska; HZ – ul. Hetmańska – Zamarstynów; HŁ – ul. Hetmańska – Łyczaków; HD – ul. Hetmańska – Dworzec; HK – ul. Hetmańska – Park Kilińskiego; HL – ul. Hetmańska – ul. 29 listopada; HJ – ul. Hetmańska – Gabrielówka; ŁD – Łyczaków – Dworzec. Існував також тимчасовий маршрут W – Стрийський парк – Східний Торг, яка працювала лише під час проведення торгів.



*Львівський електричний трамвай наприкінці XIX ст.*

Під час москальської окупації (вересень 1914 – 22 червня 1915 рр.) трамвай працював за передвоєнним графіком. Найбільших втрат колія, електромережа та рухомий склад зазнали наприкінці 1918 р., коли поляки вторглися на галицькі землі, внаслідок чого трамвайних рух припинився до травня 1919 р. У 1921–1922 рр. на базі депо на Вулецькій рогатці влаштовано вагоноремонтні майстерні.

З 1 жовтня 1922 р. рух транспорту правостороннім, внаслідок чого слід було переробити стрілки. Запроваджено також цифрову нумерацію маршрутів. Окремі лінії оцифровано автоматично (ŁD → № 1; KD → № 2; ŁJ → № 3; HL → № 4; DŽ → № 5), інші (нові) позначено наступним чином: № 6 – Головний вокзал – пл. Бернардинська; № 7 – зворотній шлях маршруту № 6; № 8 – Головний вокзал – Парк Кілінського; № 9 – Парк Кілінського – Габрієлівка; № 10 – бувший маршрут HZ; № 11 – Парк Кілінського – вул. 29 Листопада. 1925–1929 р. прокладено ще дві лінії.



*Трамвайне депо*

Діяльність трамвайного господарства Галичини міжвоєнного періоду ґрунтувалася на ряді законів та підзаконних актів, серед яких: закон «Про діяльність Міністра залізниць щодо організації залізничних урядів» (від 12 червня 1924 р. № 57); розпорядження Президента Речі посполитої «Про встановлення уряду міністра комунікацій» (від 24 вересня 1926 р. № 97); розпорядження міністра комунікацій «Про встановлення порядку руху електричних трамваїв у містах» (від 6 червня 1929 р. № 52/29). Розпорядження міністра комунікацій від 19 травня 1932 р. № 57/32 та від 8 травня 1934 р. № 45/34 встановлювали правила поведінки пасажирів.

Впродовж 1925–1928 рр. довжина трамвайних ліній у Львові зросла на 4,7 км (11 %), у Кракові – удвічі (до 32,6 км) (табл. 3). Незважаючи на незначне збільшенні кількості вагонів у Львівському депо, чисельність пасажирів зросла за відповідний період на третину. А, от, у Кракові спостерігалася інша картина: при рості вагонів на 6 % чисельність пасажирів зросла лише на 7,5 %.

## Показники діяльності трамваїв у Львові та Кракові

Рік	Місто	Довжина, км	Кількість вагонів		Вагоно- кілометрів, тис.	Пасажири, тис. осіб	Ціна білету, зл.
			Пасажирських	В т.ч. самохідні			
1925	Львів	54	145	102	5987	35925	?
	Краків	16	77	57	2370	18199	?
1926	Львів	58,1	152	107	7670	37929	0,2
	Краків	31,4	82	62	2914	16353	0,2
1927	Львів	58,6	152	107	8186	44975	0,2
	Краків	32,6	82	62	2974	17252	0,23
1928	Львів	58,7	155	107	8361	47904	0,25
	Краків	32,6	82	64	3205	19578	0,23

Станом на 1933 р. загальна довжина трамвайних ліній складала 32,8 км. На них працювало 119 моторизованих і 58 причепних вагонів, 5 снігоочисників. Трамвайне господарство мало у своєму розпорядженні два депо, вагоноремонтні майстерні і дві електростанції загальною потужністю 6540 к.с.

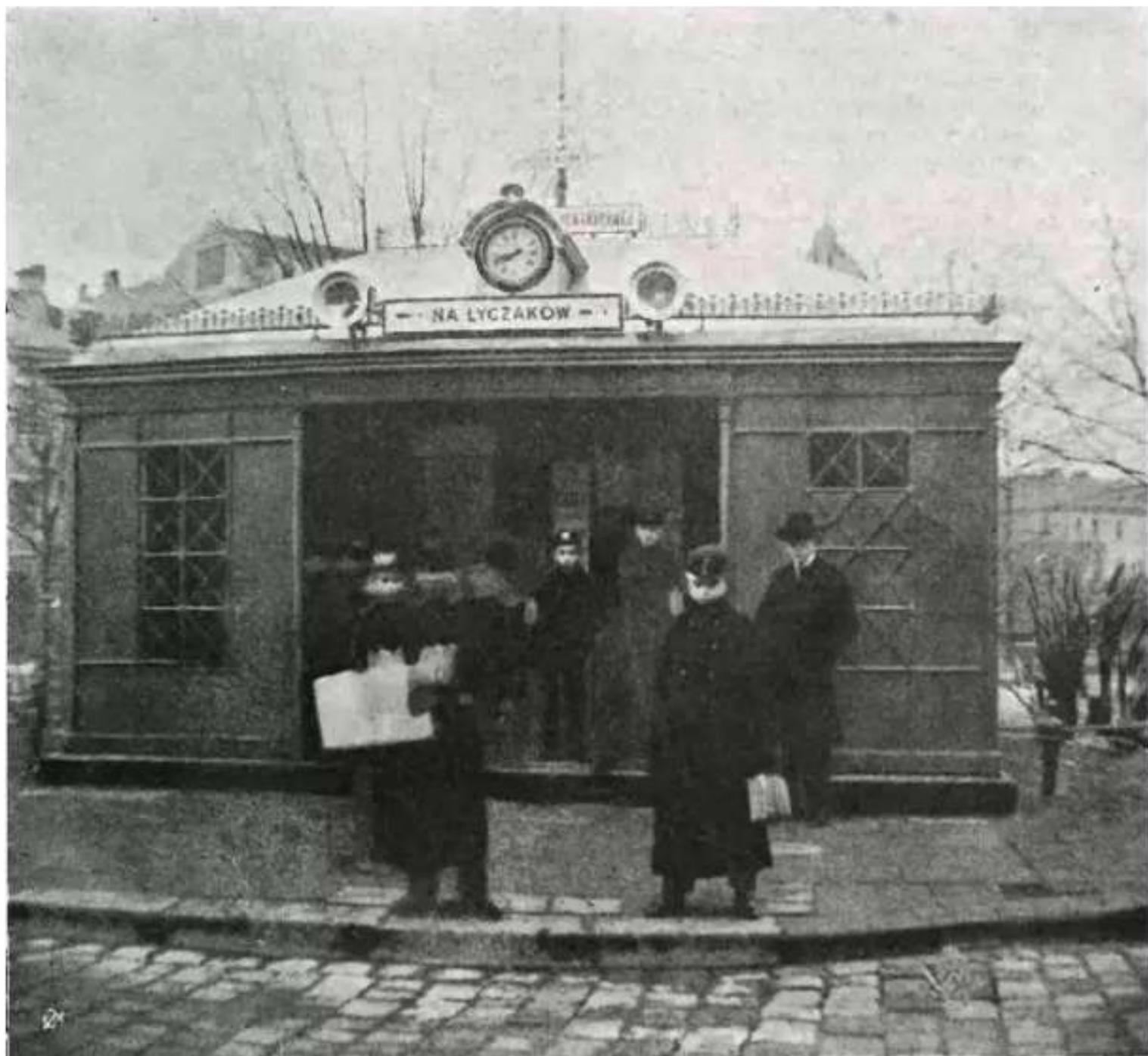


*Відкриття трамвайного маршруту на Високий Замок. Фото 1912 року*

1939 р. у Львові діяли з 6 до 23 год. наступні трамвайні маршрути:

- пасажирські: 1 – Dworzec Główny – Łyczaków; 2 – Dworzec Główny – pl. Bandurskiego – 29 Listopada; 3 – Rogatka Janowska – św. Piotra ulicami; 4 – Tomickiego – Wysoki Zamek; 7 – Bogdanówka – Szkoła Techniczna; 8 – Bogdanówka – Łyczaków; 9 – Dworzec Główny – Gabrielówka; 10 – Rogatka Zamarstynowska – rogatka Stryjska; 11 A – Dworzec Główny – pl. Targów Wschodnich;
- поштовий: P – всіма маршрутами, за потреби;
- комерційний – T – Wały Hetmańskie – Targi Wschodnie – під час проведення торгів.

Крім електротранспорту фірма «Львівська Міська Коля Електрична» курувала ще й три автобусні маршрути: Клепарів – Ринок; Скнилів – Левандівка – Легіонів; Ринок – Легіонів – Новий Львів.



**Oświetlenie zegarów we Lwowie: Nowy zegar na budce tramwayowej, regulowany i oświetlany prądem elektrycznym. Fot. „Iskra”. Lwów.**

*Трамвайна будка із годинником на сучасному пр-ті Свободи, що стала декорацією реву "Побачення під Віденською". Фото 1905 року*

- Від часу створення і до початку Другої світової війни електричний трамвай у Львові представляли наступні типи вагонів:  
«Siemens&Halske» – мотовагони – 1894 р. (16 шт.), 1895 р. (6 шт.) та 1899 р. (2 шт.) за номерами 1-24;

- Sanok SW-1 (мотовагон) та Sanok TW-1 (причепний); надійшли у 1903–1908 р. у кількості 90 моторних (№ 25–44, 87–94, 101–162) і 20 причепних (№ 201–220);
- Sanok SN-1 (мотовагон) та Sanok PN-1 (причепний); поступили 1912–1913 рр. (12 моторних, 10 причепних) та 1920 р. (по 10 кожного типу); номери мотовагонів – 163–184, причепних – 221–240;
- Lilpop/Sanok; поступили у Львів 1926 р. (5 мотовагонів за номерами 185–189; 5 несамохідних за номерами 241–245) та 1929 р. (10 мотовагонів за номерами 190–199; 10 несамохідних за номерами 246–255).

### Трамваї Галичини, 1937 р.

Місто	Довжина ліній, км	Кількість вагончиків		Пробіг, млн вагоно-кілометрів	Перевезено пасажирів, млн осіб
		Загалом	В т.ч. ведучі		
Краків	21,2	89	71	3,7	16,5
Львів	32,8	209	119	7,3	36,4
Тарнів	2,6	5	5	0,2	0,6
Галичина	56,6	303	195	11,2	53,5
Польща	293,1	1765	960	76,3	376,3
Питома вага Галичини, %	19,3	17,2	20,3	14,7	14,2

1938 р. у міжвоєнній Польщі розвинулася мережа міського електротранспорту. Довжина трас становила 303,3 км, якими рухалися 1790 трамваїв, що обслужили 414,7 млн пасажирів. У Галичині трамваї діяли лише у Львові (32,8 км; 212 трамваїв), Кракові (23,2 км; 99 трамваїв) та Тарнові (2,6 км; 5 трамваїв). Кількість пасажирів загалом склала 58,9 млн осіб. Тож у Галичині загалом було 58,6 км трамвайних колій, що становило 19,3 % від показника держави. Рухомий склад (316 шт.) складав 17,6 % всіх трамваїв Польщі (табл. 4).

**Володимир КЛАПЧУК**

доктор історичних наук, професор

Прикарпатського національного університету імені Василя Стефаника

становило 19,3 % від показника держави. рухомий склад (316 шт.) складав 17,6 % всіх трамваїв Польщі (табл. 4).

**Володимир КЛАПЧУК**

**доктор історичних наук, професор**

**Прикарпатського національного університету імені Василя Стефаника**

**Список використаних джерел:**

1. Котлобулатова І. Колись давно у Львові. Нотатки з історії Львова. Конка / І. Котлобулатова // Таємниці міста Лева. – Львів : Аверс, 2004. – С. 184–
2. Mały rocznik statystyczny. – – S. 185.
3. Mały rocznik statystyczny. – 1939. – S. 198.
4. Polaczek-Kornecki T. Zarys monografji komunikacji wewnętrznej niasta Krakowa / Tadeusz Polaczek-Kornecki. – Kraków, 1930. – S. 5–23.
5. Rocznik Statystyki Galicyi. – 1889. – S.
6. Rocznik Statystyki Galicyi. – 1891. – S.
7. Rocznik Statystyki Galicyi. – 1893. – S.
8. Rocznik Statystyki Galicyi. – 1898. – S.
9. Rocznik statystyki miast Polski. – 1928. – S. 60.
10. Rocznik statystyki miast Polski. –1930. – S. 54.
11. Simche Z. Tarnów i jego okolica : wydano ku uczczeniu sześćsetnej rocznicy założenia miasta Tarnowa / Zdzisław Simche. – Tarnów : Muzeum Okręgowe w Tarnowie, 1993. – S. 225.
12. [Тархов С. А. Зародження електричного трамваю](#) / С. А. Тархов : Електронний ресурс. – Режим доступу : [https://uk.wikipedia.org/wikicite\\_note-10](https://uk.wikipedia.org/wikicite_note-10).
13. Wojtaszek Michał. [Tramwaje we Lwowie](#) : електронний ресурс. – Режим доступу : [psmkms.krakow.pl](http://psmkms.krakow.pl)