

УДК 656(091):629.433(477.83/.86)
DOI <https://doi.org/10.24919/2308-4863/97-2-2>

Володимир КЛАПЧУК,
orcid.org/0000-0003-1788-794X
доктор історичних наук, професор,
завідувач кафедри готельно-ресторанної та курортної справи
Карпатського національного університету імені Василя Стефаника
(Івано-Франківськ, Україна) volodymyr_klarchuk@ukr.net

Тарас БАТЮК,
orcid.org/0000-0003-4159-5226
кандидат історичних наук, доцент,
доцент кафедри історії України
Дрогобицького державного педагогічного університету імені Івана Франка
(Дрогобич, Львівська область, Україна) tbatyuk@gmail.com

ТРАМВАЙНЕ ГОСПОДАРСТВО ГАЛИЧИНИ (ДО 1939 Р.)

Актуальність дослідження полягає в комплексному вивченні зародження та функціонування одного з видів міського транспорту – трамваю. Основною **метою статті** є комплексне дослідження трамвайного господарства Галичини до 1939 року. У дослідженні використано метод періодизації, історико-генетичний метод; порівняльно-історичний метод; історико-системний метод. Питання історії трамваю в Галичині досліджувалися українськими (І. Голод, А. Лягушкін, І. Котлобулатов, С. Тархов, В. Клапчук) та польськими (Т. Полячек-Корнецькі, З. Сімхе, Й. Шайнер та М. Рехловіч) дослідниками. Статистична інформація почерпнута з довідників: «*Mały rocznik statystyczny*», «*Rocznik Statystyki Galicyi*» тощо.

Встановлено, що трамвайний транспорт у Галичині започатковано 1880 р. (м. Львів). Трамвай функціонував у Кракові, Чернівцях та Тарнові.

У Львові наприкінці в 1885–1895-х рр. щорічно 40 вагончиками перевозили понад 1,9 млн. пасажирів. У Кракові за цей же період перевезено 0,975 млн. пасажирів. У 1880–1895 рр. трамвайне господарство Львова отримало майже 17 тис. золотих ринських чистого прибутку; у Кракові – 9,2 тис. золотих ринських. З 1894 р. у Львові, вперше в Австро-Угорській імперії, діяв паровий трамвай. 1895 р. 22 вагончиками перевезено понад 3,2 млн. пасажирів; чистий прибуток склав понад 36,8 тис. золотих ринських. 1897 р. у Чернівцях курсувало 22 самохідних та 6 несамохідних вагонів.

1914 р. довжина трамвайних ліній у Львові сягала 24,4 км, у Кракові – 9 км. До 1928 р. довжина трамвайних ліній Галичини зросла до 58,6 км. Кількість вагонів у Львові та Кракові становила, відповідно, 115 та 82, з яких 107 та 64 – самохідні. Кількість пасажирів – 47,9 та 19,5 млн. осіб. У Тарнові 1927 р. 6 вагончиками перевезено близько 1,22 млн. пасажирів.

1938 р. у II Речі Посполитій довжина трас електротранспорту становила 303,3 км, якими рухалися 1790 трамвайів, що обслужили 414,7 млн. пасажирів. У Галичині трамваї діяли лише у Львові (32,8 км; 212 трамвайів), Кракові (23,2 км; 99 трамвайів) та Тарнові (2,6 км; 5 трамвайів). 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 трамвайів II Речі Посполитої.

Ключові слова: трамвай, трамвайні лінії, рухомий склад, пасажирів, вагони, електротранспорт.

Volodymyr KLAPCHUK,

orcid.org/0000-0003-1788-794X

PhD hab. (History), Professor;

Head of Department of Hotel, Restaurant and Resort Business

Vasyl Stefanyk Carpathian National University

(Ivano-Frankivsk, Ukraine) volodymyr_klapchuk@ukr.net

Taras BATIUK,

orcid.org/0000-0003-4159-5226

PhD (History), Assistant Professor;

Assistant Professor at the Department of Ukrainian History

Drohobych Ivan Franko State Pedagogical University

(Drohobych, Lviv region, Ukraine) tbatyuk@gmail.com

TRAM INDUSTRY OF GALICIA (UNTIL 1939)

The relevance of the research lies in the comprehensive study of origin and functioning of one of the types of urban transport, namely the tram. This is the first attempt to generalize disparate and diverse information, which, for the most part, was not based on statistical and analytical materials.

Introduction. The main purpose of the article is a comprehensive study of the tram industry of Galicia until 1939. To do this, the following tasks have been solved: identifying the start period of tram traffic in certain cities of Galicia; analyzing the development of the tram industry in Galicia during the last third of the 19th century – the first third of the 20th century; conducting an economic review of the functioning of the tram industry of Galicia.

Research methodology. During the study, the method of periodization and the historical-genetic method have been applied for a sequential description of volumes and features of the construction and operation of tram lines. The comparative-historical method has been applied to compare the development of tram traffic in different cities and in different periods. The use of the historical-systemic method has contributed to the analysis of the territorial structure and functions of tram transport.

History of research. The history of the tram industry in Galicia was studied by Ukrainian (I. Holod, A. Liagushkin, I. Kotlobulatov, S. Tarkhov, V. Klapchuk) and Polish (T. Polyachek-Kornecki, Z. Simhe, J. Shainer and M. Rechlowicz) researchers. Statistical information was taken from the reference books “Mały rocznik statystyczny”, “Rocznik Statystyki Galicyi”, etc.

Conclusions. The tram transport in Galicia was established in Lviv in 1880. The trams operated in Kraków, Chernivtsi, and Tarnów.

At the end of 1885–1895, 40 tram cars in Lviv transported over 1.9 million passengers annually. During the same period, 0.975 million passengers were transported by tram cars in Kraków. In 1880–1895, the net profit of the tramway in Lviv was nearly 17 thousand Fl; while in Kraków – 9.2 thousand Fl.

Since 1894, a steam tram operated in Lviv, for the first time in the Austro-Hungarian Empire. In 1895, 22 tram cars transported over 3.2 million passengers; the net profit totaled over 36.8 thousand Fl. In 1897, 22 self-propelled and 6 non-self-propelled tram cars operated in Chernivtsi.

In 1914, the length of tram lines in Lviv reached 24.4 km, in Kraków – 9 km. By 1928, the length of tram lines in Galicia had increased to 58.6 km. The number of tram cars in Lviv and Kraków was 115 and 82, respectively. There were 107 self-propelled tram cars in Lviv and 64 self-propelled tram cars in Kraków. The tram cars transported 47.9 million people in Lviv and 19.5 million people in Kraków. In 1927, 6 tram cars transported about 1.22 million passengers in Tarnów.

In 1938, the length of electric transport lines in the Second Polish Republic was 303.3 km. 1790 trams operated on these lines. They transported 414.7 million passengers. In Galicia, trams operated only in Lviv (32.8 km; 212 trams), Kraków (23.2 km; 99 trams) and Tarnów (2.6 km; 5 trams). The total number of passengers transported by trams was 58.9 million people. Thus, there were 58.6 km of tram lines in Galicia, which was 19.3% of the state's share. The rolling stock (316 units) made up 17.6% of all trams of the Second Polish Republic.

Key words: tram, tram lines, rolling stock, passengers, wagons, electric transport.

Постановка проблеми. Дослідження, про які йде мова в статті, відносяться до таких галузей науки (виробництва) як історія та транспорт. На сьогодні в науково-популярному обігу наявна інформація, яка практично не підтверджена статистичними і картографічними матеріалами. Нами опрацьовано значний пласт наукової, статистичної, картографічної інформації, що надає можливість комплексному вивченню зародження

та функціонування одного з видів міського транспорту – трамваю. В цьому і полягає актуальність проблеми.

Аналіз досліджень. Питання історії започаткування та функціонування трамваю в Галичині досліджувалися, як правило, українськими та польськими дослідниками. Польські дослідження відносяться до 1930-х рр., відтак – аж через 60–90 років, тобто у 1990–2020-х рр. Щодо пер-

шого періоду, то детальна інформація про трамвайне господарство м. Кракова наведена у матеріалах Т. Полячека-Корнецькі (Polaczek-Kornecki, 1930). В інший період досліджень слід виокремити статтю З. Сімхе з історії м. Тарнова, де наводиться певна інформація щодо місцевого трамваю (Simche, 1993). На наш погляд, фундаментальним дослідженням є монографія Й. Шайнера та М. Рехловіча «Tramwaje Lwowskie 1880–1944» (Szajner, Rechlowich, 2020), опублікована у Лодзі. Окремі нариси про трамваї Галичини розповсюджені в Інтернеті (Wojtaszek, 2025).

Українські вчені та практики досліджували окремі питання функціонування трамваю в галицьких містах. Зокрема, це стосується друкованих монографій і статей В. Клапчука (Клапчук, 2016), І. Котлобулатова (Котлобулатов, 2004), С. Тархова (Тархов, 1994). На електронних ресурсах містяться оригінальні статті І. Голода (Голод, 2004), В. Клапчука (Клапчук, 2018), А. Лягушкіна (Лягушкін, 2022; Лягушкін, 2023), С. Тархова (Тархов, 2025) та ін. (50-річчя Львівського міського трамваю), 2024; Електротранспорт в Західній Україні, 2025; Чернівецький трамвай, 2025).

Окремі елементи діяльності трамвайного господарства у Галичині в межах розгляду питань функціонування залізниць наводяться у виданнях, цитованих у наукометричних базах Scopus та Web of Science (Klapchuk V., Makaruk I., Klapchuk M., 2021; Klapchuk V., Polyova L., Loyak L., Mendela I., 2022; Klapchuk V., Pozdniakov O., 2024).

Статистична інформація почерпнута з довідників міжвоєнного періоду: «Mały rocznik statystyczny» (Mały rocznik statystyczny, 1938, 1939), «Rocznik Statystyki Galicyi» (Rocznik Statystyki Galicyi, 1889, 1891, 1893, 1898), «Rocznik statystyki miast Polski» (Rocznik statystyki miast Polski, 1928, 1930).

Метою статті є комплексне дослідження трамвайного господарства Галичини до 1939 року. Для цього слід було вирішити наступні завдання:

- встановити період започаткування трамвайного руху в конкретних містах Галичини;
- здійснити аналіз розвитку трамвайного господарства у Галичині впродовж останньої третини ХІХ – першої третини ХХ ст.;
- здійснити економічний огляд функціонування трамвайного господарства Галичини.

Виклад основного матеріалу. Перші ідеї щодо влаштування трамваю у *Львові* 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 місь-

кого пересування населення, міська влада 1878 р. оголосила тендер на будівництво трамвайних шляхів. З поданих двох заявок (Бельгійське та Трієстинське 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.

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. Городоцька – 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 рогатки. Кінне депо влаштовано позаду казарм цесаря 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 вверх 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 (Котлобулатова, 2004: 184–185).

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 (Тархов, 1994).

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. магі-

страт затвердив кошторис у сумі 880 тис. корон.

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.

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

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 Вулицької, де було влаштовано й електростанцію.

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

1907 р. Міністерство державних залізниць Австрійської імперії дозволило переобладнати лінії кінного трамвая на електричну тягу, внаслідок чого 29 грудня 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 рогатки, 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.

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.

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

Таблиця 1

Трамваї Галичини (складено за [Rocznik Statystyki Galicyi, 1889: 227; Rocznik Statystyki Galicyi, 1891: 231; Rocznik Statystyki Galicyi, 1893: 302; Rocznik Statystyki Galicyi, 1898: 276])

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.

Таблиця 2

Електричні трамваї Галичини (складено за [Rocznik Statystyki Galicyi, 1898: 276])

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

галицькі землі, внаслідок чого трамвайних рух припинився до травня 1919 р. У 1921–1922 рр. на базі депо на Вулицькій 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 (LD → № 1; KD → № 2; LJ → № 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 (Szajner, Rechlowich, 2020).

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 посполи-

тої «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 збільшення 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%.

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 електропідстанції загальною потужністю 6540 к.с.

Таблиця 3

Показники діяльності трамваїв у Львові та Кракові
(складено за [Rocznik statystyki miast Polski, 1928: 60; Rocznik statystyki miast Polski, 1930: 54])

Рік	Місто	Довжина, км	Кількість вагонів		Вагони-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

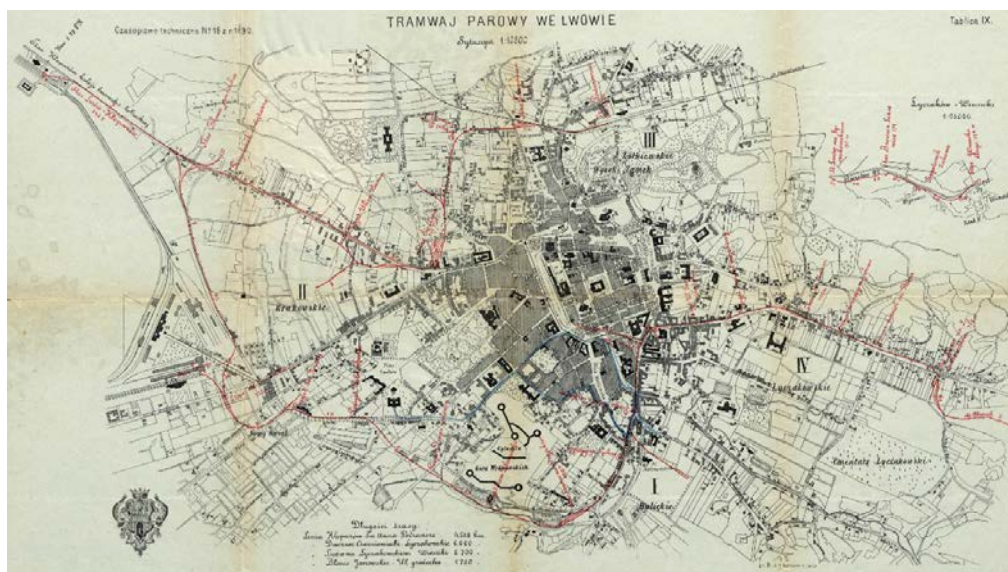


Рис. 1. Схема трамвайної мережі Львова (1890 р.)

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*: Р – всіма маршрутами, за потреби;

– *комерційний*: Т – Wały Hetmańskie – Targi Wschodnie – під час проведення торгів.

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

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 (причіпний); надійшли у 1903–1908 р. у кількості 90 моторних (№ 25–44, 87–94, 101–162) і 20 причіпних (№ 201–220);

– Sanok SN-1 (мотовагон) та Sanok PN-1 (причіпний); поступили 1912–1913 рр. (12 моторних, 10 причіпних) та 1920 р. (по 10 кожного типу); номери мотовагонів – 163–184, причіпних – 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) (Mały rocznik statystyczny, 1938: 185).

1938 р. у міжвоєнній Польщі розвилася 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 (Mały rocznik statystyczny, 1939: 198) (табл. 4).

Перший вид міського транспорту (омнібус) з'явився у **Кракові** ще 1875 р. Маршрут Підгірський міст – Залізничний вокзал мав протяжність 3 км. На ньому курсувало декілька омнібусів з 6 до 21 год. Вартість проїзду складала 7 центів (цент=1/100 австрійського гульдена) вдень та 8 центів – увечері (Polaczek-Kornecki, 1930: 5).

Незабаром магістрат розпочав вивчення питання запровадження кінного трамваю. Першими на заклик відгукнулися: англійське товариство «The british and foreign Tramways Company», бельгійська фірма «Compagnie Générale des Chemins de Fer Secondaires» та австрійська фірма «Przedsiębiorstwo drogi żelaznej konnej w Trzeście, Linzu i we Lwowie». 1881 р. магістрат відібрав бельгійську фірму «Compagnie Générale des Chemins de Fer Secondaires», якій надав концесію на 45 років на будівництво та експлуатацію кінного трамваю. Трасу завершено 1882 р. (Polaczek-Kornecki, 1930: 6).

31 жовтня 1892 р. у Кракові відкрито першу лінію кінного трамваю, що замінив діючий понад 10 років омнібус. Довжина лінії від залізничного вокзалу до Підгірського моста складала 2,8 км, ширина колії 900 мм. Одноколійна лінія мала чотири роз'їзди.

1896 р. правонаступником бельгійської фірми – фірмою «Tramwajs Autrichiens Cracovie et Extensions Société Anonyme» відкрито новий маршрут Головний ринок – Краківський парк довжиною 1,67 км. Тоді ж першу лінію перероблено на двохколійну з лівостороннім рухом. Останнього року своєї діяльності (1891 р.) кінним трамваем скористувалося 1,7 млн пасажирів (Polaczek-Kornecki, 1930: 7).

Наприкінці XIX ст. австрійський уряд вимагав від Кракова викупити трамвайні траси, тому на

Таблиця 4

Трамваї Галичини, 1937 р. (Mały rocznik statystyczny. 1938), с. 185)

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

межі століть, впродовж 1898–1900 рр., магістрат створив спілку «Krakowska Spółka Tramwajowa», яка замінила бельгійського попередника. Польська фірма одразу ж приступила до електрифікації трамвайних ліній, розширивши їх 1901 р. до 5,4 км.

Електрифіковану трамвайну лінію офіційно відкрито 16 березня 1901 р. Рейки поставила «Huta Witkowska», трамваї типу SW-1 «Sanocka Fabryka Wagonów», а електроспорядження до них – віденська фірма «Oesterreichische Siemens-Schuckert Werke».

25 жовтня 1902 р., до 10-річчя першого трамваю у Кракові, введено в експлуатацію три чергові лінії: № 3 – вул. Дітловська – вул. Старовісельська – вул. Сінна – Головний ринок; № 4 – ринок на вул. Шевській – Парк Йордана; № 5 – вул. Довга – Головний ринок – вул. Звіринецька (Polaczek-Kornecki, 1930: 9–10).

У січні 1913 р. на відтинку вул. Звіринецька – вул. Домініканська – Головоштамт – вул. Старовіслянська – Третій міст (3252 м) введено в експлуатацію перша ширококолійна лінія № 6 (їздили вагони типу SN-1). До кінця 1913 р. в дію введено ще два маршрути: Головоштамт – вул. Андрія Потоцького – вул. Любич – вул. Тополева – вул. Раковецька (2426 м); Головоштамт – вул. Сінна – Малий ринок – Головний ринок – вул. Славківська – вул. Довга – Вантажна станція (нова) – 1649 м. 1915–1916 рр. збудовано та відкрито нові додат-

кові лінії: вул. Віслянська – Головний ринок – вул. Славківська; Третій міст – вул. Львівська – Підгірський ринок (1517 м) (Polaczek-Kornecki, 1930: 12–14).

Воєнні події Першої світової війни та післявоєнна розруха призвели до певного занепаду економічних показників діяльності Краківського трамваю. І лише 1925 р. розпочався його ріст – перевезено понад 4,5 млн пасажирів, що було на третину більше, ніж попереднього року. Це зумовило розширення трамвайної мережі до 18 км.

Слід також зазначити, що у середині 1920-х рр. у Кракові значно зросла автобусна мережа, досягнувши з 1927 р. 47550 м, що створювало певну конкуренцію трамваєм.

1930 р. у трамвайному господарстві Кракова працювало 684 осіб, в т.ч.: дирекція – 6; адміністративний апарат – 30; відділ експлуатації ліній – 15; відділ консервації – 46; ремонтний завод – 13; робітники – 248; кондуктори, мотористи – 273; машиністи – 53 (Polaczek-Kornecki, 1930: 20).

Довжина двохколієвих трас складала 14826 м, одноколієвих – 3009 м; вузьких колій (900 мм) було 10921 м, широких (1435 мм) – 21723, що разом складало 32644 м експлуатаційних колій; довжина запасних і доїздових колій, колій у машинному та вагонному депо разом складала 3527 м. Маршрути мали загальну довжину 23141 м, в т.ч.:

1 – Підгірський міст – Вокзал – 2733 м;

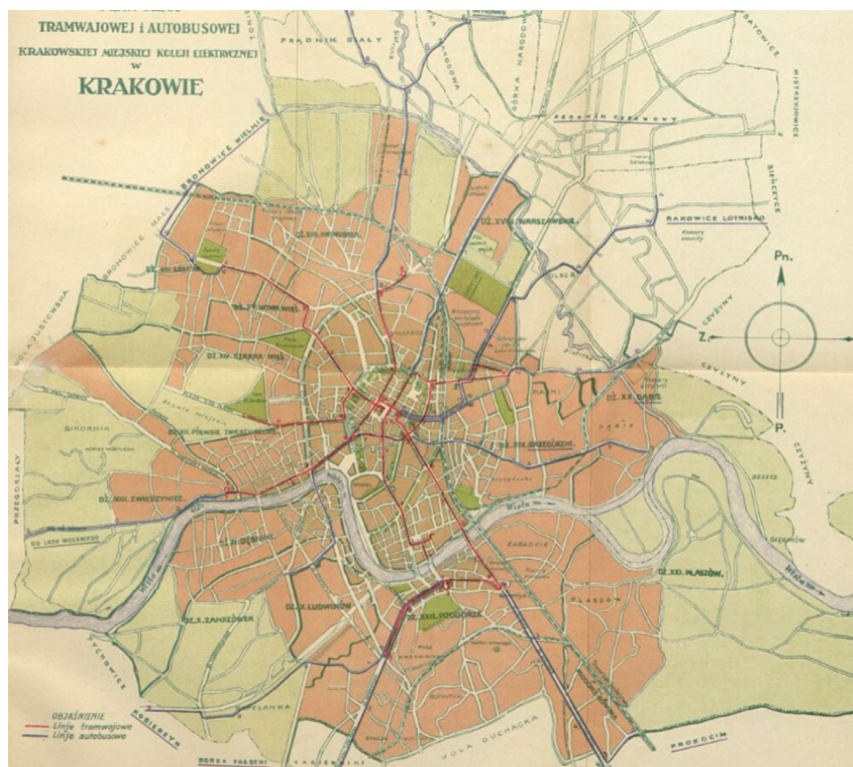


Рис. 2. Схема міського транспорту у Кракові (1930 р.)

- 2 – Головний ринок – Лобзів – 2698 м;
- 3 – Підгірський ринок – Товарна станція – 5199 м;
- 4 – Головний ринок – Парк д-ра Йордана – 1950 м;
- 5 – Вул. Тополева – Сальватор – 3958 м;
- 6 – Бонарка – Сальватор – 6603 м.

За перші 30 років ХХ ст. у Кракові середньорічно перевозилося 11349 тис. осіб (рис. 3).

Третім містом Галичини, де до Першої світової війни (1911 р.) діяв електричний трамвай був **Тарнів**. Вагончики були прикрашені зеленню, квітами та стрічками, мали червоний колір з блакитно-золотим гербом міста (місцеві жителі називали їх «сонечками»). Довжина єдиної трамвайної лінії мала 2580 м. Маршрут проходив з вул. Буртничу через вул. Львівську, Валову та Краківську до залізничного вокзалу. Кожні 6 хвилин з 6 до 22 год. курсувало 6 вагончиків, якими 1927 р. перевезено близько 1,22 млн пасажирів (Simche, 1993: 225).

З 1897 р. відкрито трамвай у **Чернівцях**. Пробна поїздка відбулася 3 червня 1897 р. Для пасажирів лінію відкрили через півтора місяця – 18 липня. Трамвайна лінія проходила від моста на р. Прут зі сторони Снятина до вокзалу, а далі – до середмістя.

На лінії курсували 20 двовісних самохідних вагонів (№ 1–8 – з 1897 р.в.; № 9–12 – з 1899 р.в.; № 16–18 – з 1908 р.; № 20–24 – з 1914 р.), четверо двохвісних несамохідних вагонів відкритого типу (№ 101–104 – з 1902 р.), двоє чотиривісних самохідних вагонів відкритого типу (№ 14–15 – з 1906 р.) (Чернівецький трамвай, 2025).

Висновки. Враховуючи вище викладений матеріал, можна стверджувати, що основна мета дослідження досягнута – комплексно проаналізовано зародження та функціонування трамвайного господарства Галичини до 1939 року. При цьому повністю вирішено поставлені перед дослідженням завдання. Встановлено, що трамвайний транспорт у Галичині започатковано: 3 травня 1880 р. у Львові, 1892 р. – у Кракові, 1897 – у Чернівцях, 1911 р. – у Тарнові.

У Львові наприкінці в 1885–1895-х рр. щорічно 40 пасажирськими і вантажними вагончиками 112 коней перевозили понад 1,9 млн. пасажирів. У Кракові за цей же період перевезено 0,975 млн. пасажирів. У 1880–1895 рр. трамвайне господарство Львова отримало майже 17 тис. золотих ринських чистого прибутку. У Кракові, відповідно, майже 9,2 тис. золотих ринських.

З 1894 р. у Львові, вперше в Австро-Угорській імперії, діяв паровий трамвай. 1895 р. 22 вагончиками перевезено понад 3,2 млн. пасажирів, а чистий прибуток склав понад 36,8 тис. золотих ринських. 1897 р. У Чернівцях курсувало 22 самохідних та 6 несамохідних вагонів.

Навесні 1914 р. довжина трамвайних ліній у Львові сягала 24,4 км, у Кракові – 9 км. До 1928 р. довжина трамвайних ліній Галичини зросла до 58,6 км. Кількість вагонів у Львові та Кракові становила, відповідно, 115 та 82, з яких 107 та 64 – самохідні. Кількість пасажирів – 47,9 та 19,5 млн.

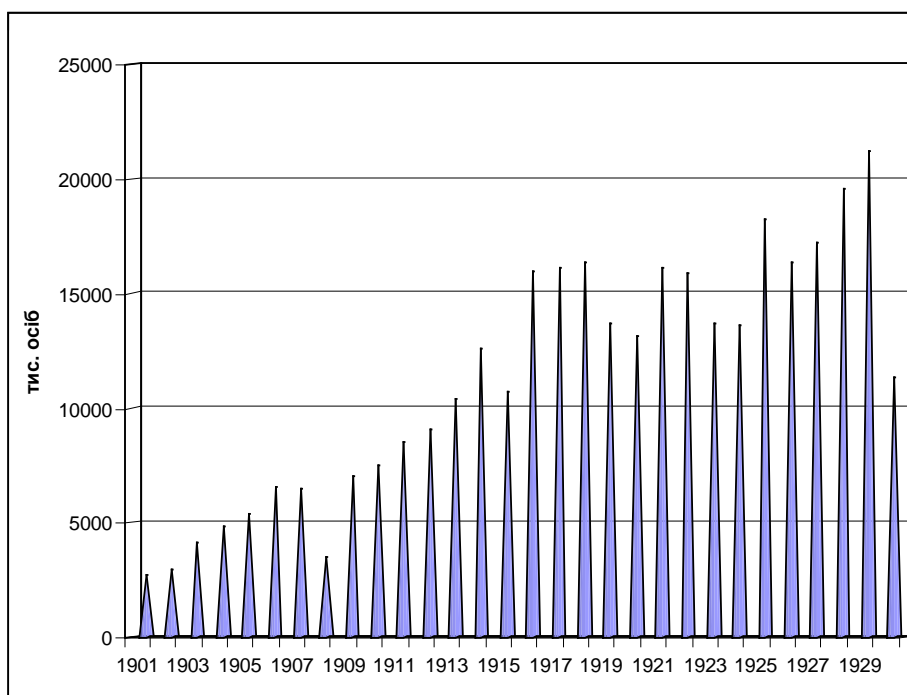


Рис. 3. Кількість пасажирів Краківського трамваю (складено авторами)

осіб. У Тарнові 1927 р. 6 вагончиками перевезено близько 1,22 млн. пасажирів.

1938 р. у ІІ Речі Посполитій довжина трас електротранспорту 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 ІІ Речі Посполитої.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. 50-річчя Львівського міського трамваю [Львівські вісті, 31.05.1944] : URL : <https://zbruc.eu/node/89742> (Дата звернення: 31.05.2024).
2. Klapchuk, V., Makaruk, I., Klapchuk, M. Railways of Galicia before the First World War. *Echa Przeszości*. 2021. # XXII/1. P. 105–140. <https://doi.org/10.31648/ep.6711> .
3. Klapchuk, V., Polyova L., Loyak L., Mendela I. Major and local railways in Bukovina before World War I. *Echa Przeszości*. 2022. # XXIII/2. P. 59–79. DOI : <https://czasopisma.uwm.edu.pl/index.php/ep/article/view/8389> .
4. Klapchuk, V., Pozdniakov, O. Construction and operation of local railway networks in galicia before world war I. *Skhidnoievropeyskyi Istorychnyi Visnyk [East European Historical Bulletin]*. № 33. 2024. P. 74–92. DOI : <https://doi.org/10.24919/2519-058X.33.317466>.
5. Mały rocznik statystyczny. 1938. S. 185.
6. Mały rocznik statystyczny. 1939. S. 198.
7. Polaczek-Kornecki T. Zarzys monografji komunikacji wewnętrznej niasta Krakowa. Kraków, 1930. S. 5–23.
8. Rocznik Statystyki Galicyi. 1889. S. 227.
9. Rocznik Statystyki Galicyi. 1891. S. 231.
10. Rocznik Statystyki Galicyi. 1893. S. 302.
11. Rocznik Statystyki Galicyi. 1898. S. 276.
12. Rocznik statystyki miast Polski. 1928. S. 60.
13. Rocznik statystyki miast Polski. 1930. S. 54.
14. Simche Z. Tarnów i jego okolica : wydano ku uczczeniu sześćsetnej rocznicy założenia miasta Tarnowa. Tarnów : Muzeum Okręgowe w Tarnowie, 1993. S. 225.
15. Szajner J., Rechlowich M. Tramwaje Lwowskie 1880–1944. Lodz: Ksiezy Mlyn, 2020. 509 st.
16. Wojtaszek Michał. Tramwaje we Lwowie : Електронний ресурс. URL : www.psmkms.krakow.pl (Дата звернення: 06.06.2025).
17. Голод І. Повези мене за місто, старенький трамвай ! : URL : <https://portal.lviv.ua/uncategorized/2004/05/28/171411> (Дата звернення: 28.05.2004).
18. Електротранспорт в Західній Україні. Як усе починалося. : URL : https://retrovivne.com.ua/elektrotransport-v-zahidnij-ukraini-jak-use-rochinalosja/#google_vignette (Дата звернення: 26.02.2025).
19. Клапчук В.М. Львівський трамвай в цікавих фактах та цифрах : URL : <http://photo-lviv.in.ua/lvivskyyj-tramvaj-v-tsikavuh-faktah-ta-tsyfrah>. (Дата звернення: 23.01.2018).
20. Клапчук В.М. Транспорт і зв'язок Галичини. Івано-Франківськ : Фоліант, 2016. 672 с.
21. Котлобулатова І. Колись давно у Львові. Нотатки з історії Львова. Конка. Таємниці міста Лева. Львів : Аверс, 2004. С. 184–185.
22. Лягушкін А. Трамвай що їздив до Галицької виставки крайової, «Східних торгів», на Персенківку та до Стрийської рогацьки : URL : <https://photo-lviv.in.ua/tramvaj-shcho-izdyv-do-halytskoi-vystavky-krayovoї-skhidnykh-torhiv-na-persenkivku-ta-do-stryjskoi-rohachky/> (Дата звернення: 12.08.2022).
23. Лягушкін А. Як трамвай поїхав до Личаківського двірця : URL : <https://photo-lviv.in.ua/yak-tramvaj-poikhav-do-lychakivsko-ho-dvirtsia/> (Дата звернення: 21.02.2023).
24. Тархов С.А. Зародження електричного трамваю : URL : https://uk.wikipedia.org/wikicite_note-10 (Дата звернення: 26.02.2025).
25. Тархов С.А. Історія львівського трамвая. Львів: УПІ ім. І. Федорова, Фенікс ЛТД, 1994. 128 с.
26. Чернівецький трамвай : URL : https://uk.wikipedia.org/wiki/Чернівецький_трамвай (Дата звернення: 26.02.2025).

REFERENCES

1. 50-richchia Lvivskoho miskoho tramvaiu [50th Anniversary of the Lviv City Tram]. *Lvivski visti*, 31.05.1944]. URL : <https://zbruc.eu/node/89742> (Data zvernennia: 31.05.2024). [in Ukrainian].
2. Klapchuk, V., Makaruk, I., Klapchuk, M. (2021). Railways of Galicia before the First World War. *Echa Przeszości*. # XXII/1. P. 105–140. <https://doi.org/10.31648/ep.6711>. [in English].
3. Klapchuk, V., Polyova L., Loyak L., Mendela I. (2022). Major and local railways in Bukovina before World War I. *Echa Przeszości*. № XXIII/2. P. 59–79. DOI : <https://czasopisma.uwm.edu.pl/index.php/ep/article/view/8389>. [in English].
4. Klapchuk, V., Pozdniakov, O. (2024). Construction and operation of local railway networks in galicia before world war I. *Skhidnoievropeyskyi Istorychnyi Visnyk [East European Historical Bulletin]*. № 33. P. 74–92. DOI : <https://doi.org/10.24919/2519-058X.33.317466>. [in English].

5. Mały rocznik statystyczny [Small statistical yearbook]. 1938. S. 185. [in Polish].
6. Mały rocznik statystyczny [Small statistical yearbook]. 1939. S. 198. [in Polish].
7. Polaczek-Kornecki T. (1930). Zarys monografji komunikacji wewnętrznej niasta Krakowa [Outline of the monograph of internal communication in the city of Krakow]. Kraków. S. 5–23. [in Polish].
8. Rocznik Statystyki Galicyi [Statistical Yearbook of Galicia]. 1889. S. 227. [in Polish].
9. Rocznik Statystyki Galicyi [Statistical Yearbook of Galicia]. 1891. S. 231. [in Polish].
10. Rocznik Statystyki Galicyi [Statistical Yearbook of Galicia]. 1893. S. 302. [in Polish].
11. Rocznik Statystyki Galicyi [Statistical Yearbook of Galicia]. 1898. S. 276. [in Polish].
12. Rocznik statystyki miast Polski [Rocznik statystyki miast Polski]. 1928. S. 60. [in Polish].
13. Rocznik statystyki miast Polski [Rocznik statystyki miast Polski]. 1930. S. 54. [in Polish].
14. Simche, Z. (1993). Tarnów i jego okolica : wydano ku uczczeniu sześćsetnej rocznicy założenia miasta Tarnowa [Tarnów i jego okolica: wydano ku uczczeniu sześćsetnej rocznicy założenia miasta Tarnowa]. Tarnów : Muzeum Okręgowe w Tarnowie. S. 225. [in Polish].
15. Szajner, J., Rechlowich, M. (2020). Tramwaje Lwowskie 1880–1944 [Tramwaje Lwowskie 1880–1944]. Lodz: Ksiezy Mlyn. 509 st. [in Polish].
16. Wojtaszek, M. (2025). Tramwaje we Lwowie [Tramwaje we Lwowie]: Elektronnyi resurs. URL : www.psmkms.krakow.pl (Data zvernennia: 06.06.2025). [in Polish].
17. Holod, I. (2004). Povezy mene za misto, starenkyi tramvai! [Take me out of town, old tram!]: URL : <https://portal.lviv.ua/uncategorized/2004/05/28/171411> (Data zvernennia: 28.05.2004). [in Ukrainian].
18. Elektrotransport v Zakhidnii Ukraini. Yak use pochynalosja [Electric transport in Western Ukraine. How it all started]. URL : https://retorivne.com.ua/elektrotransport-v-zahidnij-ukraini-jak-use-pochynalosja/#google_vignette (Data zvernennia: 26.02.2025). [in Ukrainian].
19. Klapchuk V.M. Lvivskyi tramvai v tsikavykh faktakh ta tsyfrakh [Lviv tram in interesting facts and figures]. URL: <http://photo-lviv.in.ua/lvivskij-tramvaj-v-tsikavykh-faktakh-ta-tsyfrakh>. (Data zvernennia: 23.01.2018). [in Ukrainian].
20. Klapchuk V.M. Transport i zviazok Halychyny [Transport and communication of Galicia]. Ivano-Frankivsk : Foliant, 2016. 672 s. [in Ukrainian].
21. Kotlobulatova, I. (2004). Kolys davno u Lvovi. Notatky z istorii Lvova. Konka. Taiemnytsi mista Leva [Once upon a time in Lviv. Notes on the history of Lviv. Horse. Secrets of the city of Leo]. Lviv : Avers. S. 184–185. [in Ukrainian].
22. Liahushkin, A. (2022). Tramvai shcho yizdyv do Halytskoi vystavky kraiovoi, «Skhidnykh torhiv», na Persenkivku ta do Stryiskoi rohachky [Tram that went to the Galician regional exhibition, "Eastern Trade", to Persenkivka and to Stryiska Rogachka]. URL : <https://photo-lviv.in.ua/tramvaj-shcho-izdyv-do-halytskoi-vystavky-kraiovoi-skhidnykh-torhiv-na-persenkivku-ta-do-stryiskoi-rohachky/> (Data zvernennia: 12.08.2022). [in Ukrainian].
23. Liahushkin, A. (2023). Yak tramvai poikhav do Lychakivskoho dvirtsia [How the tram went to the Lychakiv Palace]. URL : <https://photo-lviv.in.ua/yak-tramvaj-poikhav-do-lychakivskoho-dvirtsia/> (Data zvernennia: 21.02.2023). [in Ukrainian].
24. Tarkhov, S.A. (2025). Zarodzhennia elektrychnoho tramvaiu [The birth of the electric tram]. URL : https://uk.wikipedia.org/wikicite_note-10 (Data zvernennia: 26.02.2025). [in Ukrainian].
25. Tarkhov, S.A. (1994). Istoriia lvivskoho tramvaia [History of the Lviv tram]. Lviv: UPI im. I. Fedorova, Feniks LTD. 128 s. [in Ukrainian].
26. Chernivetskyi tramvai [Chernivtsi tram]: URL : https://uk.wikipedia.org/wiki/Чернівецький_трамвай (Data zvernennia: 26.02.2025). [in Ukrainian].

Дата першого надходження статті до видання: 05.03.2026

Дата прийняття статті до друку після рецензування: 25.03.2026

Дата публікації (оприлюднення) статті: 19.05.2026

Стаття поширюється на умовах ліцензії відкритого доступу (CC BY 4.0)

