

## Зупинка XXIII: Рожнятів

Станція Рожнятів збудована на лінії залізничної Стрий–Станіслав у 1875 році і названа на честь міста Рожнятів, що знаходиться за 7 км від двірця. Станція побудована між селом Креховичі та селищем Брошнів-Осада. Рожнятів відомий із XII ст., зараз тут мешкає 4,4 тис. осіб, нині Рожнятів є районним центром Івано-Франківської області. Неподальк села Цінева відкрито краєзнавчий музей Бойківщини – етнографічного району Українських Карпат. В урочищі “Підлюте” знаходиться пам’ятка історії – кедрова палата митрополита Андрея Шептицького. Рожнятів є одним із центрів лісопереробної промисловості.

## Зупинка XXIV: Вигода

Селище міського типу Вигода розташована на півночі Карпат, на 7 км південніше від Долини, у місці злиття річок Мізунки та Свічі. З Долиною Вигоду пов’язує 9-кілометрова залізнична вітка, побудована у 1883 році для вивезення продукції існуючого вже на той час у Вигоді тартака (пилорами). Зараз до складу Вигодського держлісгоспу входять 12 лісництв. Для лісозаготівлі використовується канатна установка австрійського виробництва KSK-16, яка добре зарекомендувала себе під час транспортування деревини з крутих гірських схилів. Із селища Вигода курсує Карпатами вузькоколійною залізницею туристичний поїзд “Карпатський трамвай”.

Загальна площа природно-заповідного фонду Вигодського держлісгоспу складає 6044,8 га. У Мізунському лісництві знаходиться гідрологічна пам’ятка природи загальнодержавного значення – болото “Ширковець” площею 12 га.

## Вузькоколійні локальні залізниці

У Карпатському краї за часів Австро-Угорщини розпочався активний розвиток регіональної промисловості, і насамперед, лісопереробної та лісозаготівлі, що супроводжувалося будівництвом вузькоколійних залізниць.

За період із 1890 до 1960 року у Західній Україні побудовано чимало таких залізниць. У 1960 році довжина ліній вузької колії сягнула майже 1000 км, а потім, зі зростанням у лісозаготівлях питомої ваги автомобільно-



# Рожнятів і Вигода – колійними “стежками” Карпатських лісів

го транспорту вузькоколійки втратили своє панівне становище. Процес демонтування вузькоколійок тривав до 2000 року. Сьогодні в Прикарпатському регіоні збереглися три колишні лісові вузькоколійні залізниці: Бескидська, Вигодська та Осмолода-Дірів (частина колишньої Брошнівської системи).

## Вигодська вузькоколійка

У 1878 році віденський підприємець Леопольд фон Пеппер побудував у Вигоді великий тартак, а потім проклав лісову вузькоколійну залізницю від тартака до Старого Мізуня. Ця маленька залізниця мала 3 км і перетинала річки Мізунку та Свічу по великих дерев’яних мостах. Приблизно в 1910 році у Вигоді для подолання бурхливої річки Свічі діяла вузькоколійка з кінною тягою. Вона перетинала обидві річки великими мостами. Будівництво залізниці з паровою тягою у долині річки Мізунки розпочалося у 1918 році і завер-

шилося близько 1920 року кінцевою станцією “Соболь” (сьогодні Міндунок-Солотвинський). Ширина колії – 760 мм, мінімальний радіус кривих – 60 м, максимальний ухил – 22 відсотки. Упродовж польського періоду між світовими війнами головну лінію в долині Мізунки продовжили до Буковця. У 1936 році до мережі приєдналися залізничні гілки на Троян, Глибокий та Яловий.

У 1913-1914 роках німецька фірма “Оренштайн і Коппель” почала будову лінії лісової колії шириною 760 мм від парового тартака у Вигоді на південний схід уздовж річки Свічі. До початку Першої світової війни встигли прокласти 21 км колії із Вигоди до Людвигівки (німецьке поселення – Леопольдсдорф). Роботу завершили лише в 1920 році і відкрили на лінії рух. Кілька років по тому лісову залізницю продовжили вгору долиною Свічі. Станції Свіча і Бескид були кінцевими у цій залізничній системі. У 1938-1939

роках щоденно з Вигоди до Свічі і у зворотний бік курсував пасажирський потяг. У 1946 році залізниця долини Мізунки продовжили через Слободу до Сенечова, збудовано гілки довкола Скопергака. Найбільшої протяжності лісова Вигодська залізниця сягнула в 60-х роках минулого століття – 180 км із 160-ма мостами (!), а разом із мережею лісової вузькоколійки Брошнів-Осада – понад 450 км колії.

У долині Мізунки в 60-х роках були збудовані канатно-рейкові дороги в Глибокому, з Соболиці на Чорну Січку і в Менчельник. Усі три канатні дороги були одноколійними і піднімалися круто вгору. Їхня довжина становила від 800 м до 1 км. На них застосували систему самохідних кабельних локомотивів Добромислова. Останньою в 1971 році закрили канатно-рейкову дорогу в Менчельнику.

З 2001 року відновленою вузькоколійкою із Вигоди долиною Мізунки курсує потяг “Карпатський трамвай”.

## Брошнівська вузькоколійка

У 1969 році у цих лісах родина магнатів Потоцьких збудувала вузькоколійну залізницю і тартак. Нова залізниця була завдовжки 55 км від депо у Брошнєві (347 м над рівнем моря) на лінії залізниці Стрий–Станіслав аж до Дуби, Перегінського та Осмолоди (717 м над рівнем моря) і далі до станції Мшана. 13 вересня 1909 року відбулося урочисте відкриття лінії Брошнів–Осмолода. Залізниця була спроектована для локомотивів з максимальним навантаженням на вісь 3,2 т, мінімальний радіус кривих становив 100 м, середня швидкість – 15 км/год при максимальному ухилі від 16 до 24 відсотків. На лінії було побудовано 48 мостів. Для перевезення працівників були придбані пасажирські вагони. Зі спорудження залізниці зникла необхідність сплавлити ліс річкою Лімницею.

Довжина залізниці у 1913 році становила вже 72 км. Після Першої світової війни довжину системи значно збільшила компанія Глесінгер. Після Другої світової війни Липовецьку колію приєднали до Брошнівської системи. У 1962 році була збудована колія Майдан-Дзвіняч. Брошнівську систему обслуговували вузькоколійні паровози, на заміну яким у 70-х рр. минулого століття прийшли тепловози та мотовози. Із середини 1990-х років через економічну кризу знижувалися об’єми лісопереробки, східні лінії до Закарпатського демонтували, а численні мости і насипи з часом були зруйновані річковими повеннями.

# “Паперове” місто Жидачів

## Зупинка XXV: Жидачів

Жидачів – районний центр, який розташований за 68 км від Львова, на правому березі річки Стрий. У 1899 році через місто пролягла залізнична гілка Ходорів–Стрий і була побудована станція Жидачів.

Цю місцевість люди заселяли здавен, перша письмова згадка про Жидачів в Іпатіївському літописі датується 1164 роком, де говориться про велику повінь через розлив Дністра, яка забрала життя 800 людей, у тому числі і 300 купців, які їхали з Удеча із вантажем солі.

Удеч, Удечев – це сучасний Жидачів. Характерно, що впродовж своєї історії місто мало близько 25 назв.

За однією з версій, заснував місто половецький воїн-переміжчик Зудич, по смерті якого поселення стали називати Зудичів. За іншою версією назва Жидачів походить від румунського слова “Жудечу”, тобто “суддя”.

Завдяки вигідному розташуванню місто відіграло важливу

роль в економічних зв’язках краю. Суднохідний Дністер пов’язував його з Галичем та придунайськими містами. Про те, що Жидачів мав річкову пристань, свідчить назва старого русла річки Стрий – Кораблице. Через місто пролягав і сухопутний торговий шлях. У 1393 році поселення отримало від короля Володислава Ягайла привілей Магдебурзького права. У цей час Жидачів був досить великим містом, мав замок, обведений валами, на яких стояли дерев’яні частокони. У 1546 році місто отримало право проводити три ярмарки впродовж року.

У 1649 році внаслідок повстання селян і козаків під час Визвольної війни українського народу було захоплено Жидачівський замок. У 1671-1681 роках на Жидачівщині діяв загін опришка Андрія Дзигановича.

Період влади Австрії не приніс суттєвих змін у життя Жидачева. Із 1789 року тут відкрито першу дворічну школу з німецькою мовою навчання. Після реформ 1848 року населення, як і раніше, продовжувало займатися сільським господарством та ремісництвом. У 1873

році відкрито народну школу, в якій навчалось 197 дітей.

У 1676, 1831 та 1855 роках місто вражали великі епідемії, а у 1888 році внаслідок великої пожежі згоріли три чверті забудови міста. Сильно постраждав Жидачів і під час Першої світової війни. Тоді повністю згоріло передмістя Фольварки.

31 жовтня 1918 року Українська Народна Рада перейняла державну владу у Жидачеві, але в липні 1919 року владу знову захопила Польща. Із кінця 1920 року Жидачів став повітовим містом Стрийського округу Станіславського воеводства.

23 вересня 1939 року у Жидачів увійшли війська Червоної армії, а вже 3 липня 1941 року місто окупували німецькі війська.

Першого серпня 1944 року війська генерала Гречка визволили місто від фашистів. Відступаючи, німецькі війська завдали місту великих збитків: вивели з ладу електростанцію, пекарню та кілька підприємств.

У 1945 році в Жидачеві почалося спорудження картонно-па-



перового комбінату. До 1950 року Жидачів був повністю відбудований, у 1951 році стала до ладу перша черга комбінату, а в 1957 році фабрику із виготовлення паперу здали в експлуатацію, у 1964 році – запрацював завод напівцелюлози. Із введенням потужностей комбінат споруджував житло для робітників, вводилися в дію об’єкти культурно-побутового призначення.

31 березня 1990 року у Жидачеві відбулась перша сесія Ради народних депутатів демократичного скликання, 1992 року освячено пам’ятник Тарасові Шевченку,

1996 року затверджено прапор міста Жидачева, а 2008 року Жидачеву виповнилось 615 років.

У місті привертає увагу костел Успіння Діви Марії, спорудження якого завершили у 1577 році, та мурована парафіяльна церква Воскресіння Господнього, в якій знаходиться унікальна пам’ятка українського середньовічного малярства – запрестольна ікона Богоматері Воплочення в образі Оранти (написана орієнтовно в середині XVI ст.)

Юрій ТОМІН  
Фото з архіву газети