Гайворонська міська рада
Український державний центр національно-патріотичного виховання,
краєзнавства та туризму учнівської молоді (м. Київ)
Департамент культури та туризму
Кіровоградської обласної державної адміністрації (м. Кропивницький)
Відділ культури, туризму та культурної спадщини
Гайворонської міської ради Кіровоградської області (м. Гайворон)
Національний авіаційний університет,
кафедра міжнародного туризму та країнознавства (м. Київ)
Уманський державний педагогічний університет імені Павла Тичини,
кафедра географії та методики її навчанням (м. Умань)
Вінницький державний педагогічний університет імені Михайла Коцюбинського,
кафедра географії (м. Вінниця)
Федерація спортивного туризму України (м. Київ)
Асоціація збереження історії залізниць України (м. Київ)
Комунальний заклад «Гайворонський краєзнавчий музей»
Гайворонської міської ради Кіровоградської області (м. Гайворон)
Комунальна установа «Гайворонський центр професійного розвитку
педагогічних працівників» Гайворонської міської ради Кіровоградської області (м. Гайворон)

ЗБІРНИК МАТЕРІАЛІВ

ІІ ВСЕУКРАЇНСЬКОЇ НАУКОВО-ПРАКТИЧНОЇ КОНФЕРЕНЦІЇ

«ТУРИСТИЧНИЙ БРЕНД ЯК ЧИННИК ФОРМУВАННЯ ПОЗИТИВНОГО ІМІДЖУ ТЕРИТОРІАЛЬНИХ ГРОМАД», яка проводиться в рамках Всеукраїнського туристичного фестивалю залізничної ретро-техніки «ГАЙ ГУДЕ»

26-28 травня 2023 року

Гайворон
2023

УДК – 338.48(477.65)(06)
Т86

Затверджено до друку науково-методичною радою
КУ «Гайворонський центр професійного розвитку педагогічних працівників»
Гайворонської міської ради
(Протокол № 2 від 12 травня 2023 р.)

Редакційна колегія:
Пошенко Ю. В. – заступник міського голови з питань діяльності виконавчих органів (соціальна сфера); **Касьяненко В. О.** – директор КУ «Гайворонський центр професійного розвитку педагогічних працівників» Гайворонської міської ради (відповідальний редактор); **Браславська О. В.** – доктор педагогічних наук, професор, зав. кафедри географії та методики її навчання, УДПУ імені Павла Тичини; **Денисик Г. І.** – доктор географічних наук, професор кафедри географії ВДПУ ім. М. Коцюбинського; **Колотуха О. В.** – доктор географічних наук, професор, зав. кафедри туризму та авіаційних перевезень, ЛА НАУ (заступник відповідального редактора); **Ситник О. І.** – кандидат географічних наук, доцент, УДПУ імені Павла Тичини (відповідальний секретар); **Соболенко А. А.** – начальник відділу культури, туризму та культурної спадщини Гайворонської міської ради; **Хлевнюк О. Я.** – директор КЗ «Гайворонський краєзнавчий музей» Гайворонської міської ради; **Петричук О. І.** – науковий консультант Eurotec KONEČNÝ, Чехія (технічний секретар).

Т86 *Туристичний бренд як чинник формування позитивного іміджу територіальних громад: яка проводиться в рамках Всеукраїнського туристичного фестивалю залізничної ретро-техніки «ГАЙ ГУДЕ» зб. матеріалів ІІ Всеукр. наук.- практ. конф. (м. Гайворон, 26-28 трав. 2023 р.) / Гайворонська міська рада, Департамент культури та туризму Кіровоградської обласної державної адміністрації, Уманський держ. пед. ун-т імені Павла Тичини [та ін.]; [редкол.: Пошенко Ю. В., Касьяненко В. О., Браславська О. В. [та ін.].Умань: Візаві, 2023.* – 267 с.

До збірника матеріалів конференції ввійшли доповіді та тези, якими охоплено широкий спектр географічних досліджень туристського спрямування. Під час роботи конференції висвітлено такі питання: дослідження історичної спадщини Гайворонщини, видатні краєзнавці регіону; геотуризм як можливість пізнання унікальності регіону; теоретичні, методичні та організаційні основи спортивного туризму; сучасні аспекти розвитку зеленого туризму Гайворонщини; стан туристської інфраструктури Гайворонщини: проблеми і перспективи.

УДК – 338.48(477.65)(06)

©Уманський державний педагогічний університет імені Павла Тичини, 2023

ТУРИСТИЧНИЙ ПРОДУКТ ЯК ЧИННИК РОЗВИТКУ ТЕРИТОРІАЛЬНИХ ГРОМАД 7
Баранюк О.М., Бабичєва В.,
ПРОБЛЕМИ ПРИРОДОКОРИСТУВАННЯ ПРИ РОБОТІ ГІРНИЧОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ 17
Баранюк О.М., Кобилівська Д.О.,
ВИРОБНИЦТВО БІОГАЗУ ЯК ДЖЕРЕЛО ПІДВИЩЕННЯ ФІНАНСОВОЇ СПРОМОЖНОСТІ ГРОМАДИ 21
Барвінок Н.В.,
АДАПТАЦІЙНІ СТРАТЕГІЇ ПІДПРИЄМСТВ ТУРИСТИЧНОГО БІЗНЕСУ В УМОВАХ КРИЗИ СПРИЧИНЕНОЇ ГЛОБАЛЬНИМИ БЕЗПЕКОВИМИ ФАКТОРАМИ 24
Бейдик О.О.,
ЛЮДМИЛА ПРОЦЕНКО – ВИДАТНИЙ УКРАЇНСЬКИЙ КРАЄЗНАВЕЦЬ ТА ІСТОРИК-АРХІВІСТ 30
Бейдик О.О., Арсененко І.А., Донець І.А., Комлєв О.О.,
НАОЧНО-УЯВНЕ МОДЕЛЮВАННЯ В РЕКРЕАЦІЙНО-ТУРИСТСЬКІЙ ОСВІТІ 35
Бейдик О.О., Спиця Р.О., Шишка М.М.,
КАРСТОВІ ВОДОЙМИ ПІВНІЧНОГО ПОДІЛЛЯ ЯК ЕКО-ТУРИСТСЬКІ ОБ'ЄКТИ 40
Беркова О.П.
ПОЗИТИВНІ ТА НЕГАТИВНІ ЕКОНОМІЧНІ ВИМІРИ ТУРИЗМУ В УКРАЇНІ ТА СВІТІ 47
Браславська О.В.,Озерова Л.А., Комаренко К.В.,
ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ ТУРИСТИЧНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ 53
Войтків П.С., Іванов Є.А.,
ВОДОГОСПОДАРСЬКЕ ЗЕМЛЕКОРИСТУВАННЯ В МЕЖАХ ВЕЛИКОМОСТІВСЬКОЇ ТЕРИТОРІАЛЬНОЇ ГРОМАДИ ЧЕРВОНОГРАДСЬКОГО РАЙОНУ 56
Врадій О.О,
ВПЛИВ ПСИХОЛОГО-ПЕДАГОГІЧНИХ АСПЕКТІВ РЕКРЕАЦІЙНО-ТУРИСТИЧНОЇ СФЕРИ НА ФОРМУВАННЯ ГАРМОНІЙНОЇ ОСОБИСТОСТІ 61
Горобець Л.А.,
ГОДОНІМИ МІСТА ГАЙВОРОН 68
Гришко С.В.,Прохорова Л.А., Непша О.В.,
ГЕОЛОГІЧНИЙ ТУРИЗМ ЯК РІЗНОВИД НАУКОВОГО ТА ПІЗНАВАЛЬНОГО ТУРИЗМУ 72
Гродзіцька Т. М.
ТАНЦЮВАЛЬНЕ МИСТЕЦТВО ГАЙВОРОНЩИНИ 76
Гродзіцька Т. М.
ХРОНІКА ПОДІЙ ДРУГОЇ СВІТОВОЇ ВІЙНИ В ІСТОРІЇ РОДИНИ МАЛЮТИ ОЛЕКСАНДРИ СЕРГІЇВНИ 82

Грушкевич В.О.,
ОЛЕКСАНДР ІВАНОВИЧ КОМІРНИЙ – ВИДАТНИЙ КРАЄЗНАВЕЦЬ ТА ДОСЛІДНИК ГАЙВОРОНЩИНИ 86
Давидюк В. М.,
ЗАРОДЖЕННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО СПОЛУЧЕННЯ В МІСТІ УМАНЬ 90

Денисик Г.І., Клименко К.В.,
ЧИННИКИ ОСТЕПНІННЯ ЛАНДШАФТУ ЗАПЛАВИ ПІВДЕННОГО БУГУ..... 94
Денисик Г.І., Канський В.С., Канська В.В., Денисик Б.Г.,
ТУРИСТИЧНО-ДИЗАЙНЕРСЬКЕ ОБЛАШТУВАННЯ ГАЙВОРОНСЬКОЇ ТЕРИТОРІАЛЬНОЇ ГРОМАДИ..... 97
Дудник І.М.,
ОСОБЛИВОСТІ ЛОКАЛЬНИХ ТУРИСТИЧНИХ ДЕСТИНАЦІЙ (НА ПРИКЛАДІ М. ГАЙВОРОН)..... 102
Дутчак С.В.,
ЕКОНОМІЧНИЙ РОЗВИТОК ТА ОСОБЛИВОСТІ ОРГАНІЗАЦІЇ ТУРИСТСЬКО-РЕКРЕАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ТЕРИТОРІАЛЬНИХ ГРОМАД В УМОВАХ СУЧАСНИХ ВИКЛИКІВ..... 107
Капленко І. П., Беркова О. П.
ВПЛИВ МАКРОЕКОНОМІЧНИХ ПОКАЗНИКІВ НА РОЗВИТОК ТУРИЗМУ В УКРАЇНІ ЗА ОСТАННІ 5 РОКІВ: АНАЛІЗ ТА ОЦІНКА..... 117
Касьяненко В.О.,
ОЛЕКСА ПОВСТЕНКО - УРОЖЕНЕЦЬ ГАЙВОРОНЩИНИ, ЯКИЙ ВРЯТУВАВ СОФІЮ КИЇВСЬКУ ВІД ЗНИЩЕННЯ РАДЯНСЬКИМИ ВІЙСЬКАМИ..... 122
Кілінська К.Й., Смик О.С.,
ТУРИСТИЧНИЙ ІМІДЖ РІДНОГО КРАЮ (НА ПРИКЛАДІ САДГІРСЬКОГО РАЙОНУ ЧЕРНІВЕЦЬКОЇ ОБЛАСТІ) 127
Кобилівська Д.О
ПРОБЛЕМИ ПРИРОДОКОРИСТУВАННЯ, ВИКЛИКИ ДЛЯ ГРОМАД.... 132
Колотуха О.В.,Миргородська О.Л.,Олексин М.П.,
ОРОГРАФІЧНІ РЕКРЕАЦІЙНО-ТУРИСТСЬКІ РЕСУРСИ СЕРЕДНЬОГО ПРИДНІПРОВ'Я..... 136
Кравцова І.В.,
ІДЕНТИФІКАЦІЯ ЕЛЕМЕНТІВ ГЕОСПАДЩИНИ У КУЛЬТУРНОМУ ЛАНДШАФТІ ГАЙВОРОНЩИНИ..... 141
Криловець М.Г.,
ПІДГОТОВКА КЕРІВНИКІВ ТУРИСТИЧНО-КРАЄЗНАВЧИХ ГУРТКІВ..... 145
Курнос І. Т.,
ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ГЕОТУРИЗМУ НА ТЕРИТОРІЇ ГАЙВОРОНСЬКОЇ ОТГ..... 151
Лаба Л.О.,
ЛІКАРСЬКІ РОСЛИНИ ГАЙВОРОНЩИНИ ТА ЇХ ВИКОРИСТАННЯ ПРИ ЛІКУВАННІ ШКІРНИХ ХВОРОБ……..... 154
Лавренюк Л. І.,
ЗАМОВЛЯННЯ ГАЙВОРОНЩИНИ ТА УМАНЬЩИНИ..... 158

Лєбєдєва О. О., Беркова О.П.,
СТВОРЕННЯ ЕФЕКТИВНОГО МАРКЕТИНГОВОГО ПЛАНУ ДЛЯ ТУРИСТИЧНОГО БРЕНДУ ВОЛОДИМИР-ВОЛИНСЬКОЇ ТЕРИТОРІАЛЬНОЇ ГРОМАДИ **……** 163
Максютов А. О.,
РЕГІОНАЛЬНА ІДЕНТИЧНІСТЬ НАСЕЛЕННЯ ЧЕРКАСЬКОЇ ОБЛАСТІ..... 167

Мельник І. Г.,
РЕКРЕАЦІЙНО-ТУРИСТИЧНА ОСВІТА В ПІДГОТОВЦІ МАЙБУТНІХ ВЧИТЕЛІВ ГЕОГРАФІЇ…… 171
Мельник О. В.,Мельнійчук М. М., Стельмах В. Ю.,Ковальчук С. І.,
Качаровський Р. Є,.
МОЖЛИВОСТІ РЕКРЕАЦІЙНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ОБ'ЄКТІВ ПРИРОДНО-ЗАПОВІДНОГО ФОНДУ БАСЕЙНУ РІЧКИ КРАСОХА..... 176
Назаренко Т. Г.,
ФОРМУВАННЯ ТУРИСТИЧНИХ ЗНАНЬ ЗАСОБАМИ ШКІЛЬНОЇ ГЕОГРАФІЇ..... 180
Немировська Т.Г.,
ТУРИЗМ ЯК СУЧАСНИЙ СПОСІБ ПІЗНАННЯ ТЕРИТОРІЇ..... 184
Нетробчук І. М.,
ПРИРОДНО-РЕКРЕАЦІЙНІ РЕСУРСИ ВОЛИНСЬКОГО ПОЛІССЯ ДЛЯ ОРГАНІЗАЦІЇ ЕКОТУРИЗМУ..... 189
Поліщук В. П.,
МІСЦЕ ТА РОЛЬ ГАЙВОРОНСЬКОГО ТЕПЛОВОЗОРЕМОНТНОГО ЗАВОДУ В ЕКОНОМІЦІ КРАЮ..... 194
Полухіна О.Л.,
НАРИС ПРО ІСТОРІЮ ТА ГЕОГРАФІЮ МІСТА ЗАЛІЗНИЧНИКІВ..... 198
Пугач С. О.,
ДОСЛІДЖЕННЯ ТРАНСПОРТНИХ МЕРЕЖ У ТЕРИТОРІАЛЬНИХ ГРОМАДАХ ЛУЦЬКОГО РАЙОНУ ВОЛИНСЬКОЇ ОБЛАСТІ..... 202
Семко Н.Г.,
ІСТОРИЧНИМИ СТЕЖКАМИ СЕЛА ВІЛЬХОВЕ ГОЛОВАНІВСЬКОГО РАЙОНУ – ПЕРЛИНИ СКІФСЬКОГО СТЕПУ..... 206
Ситник О.І., Петричук О.І.,
ВУЗЬКОКОЛІЙНІ ЗАЛІЗНИЦІ ЧЕСЬКОЇ РЕСПУБЛІКИ ТА ЇХ ЗНАЧЕННЯ В ЖИТТІ КРАЇНИ..... 211
Степаненко М. В., Бекова О.П.,
РОЗВИТОК СУЧАСНИХ ІНФОРМАЦІЙНИХ ТЕХНОЛОГІЙ В ТУРИСТИЧНІЙ СФЕРІ УКРАЇНИ..... ……. 218
Степаненко І.В.,
ОЦІНКА СУЧАСНОГО РІВНЯ ЗАБРУДНЕННЯ АВТОТРАНСПОРТОМ АТМОСФЕРНОГО ПОВІТРЯ РІЗНИХ РАЙОНІВ МІСТА ГАЙВОРОН.... 222
Сухий П.О., Сендзік Ю.І.,
ЗЕМЛІ ОСОБЛИВОГО ПРИЗНАЧЕННЯ ЯК СКЛАДОВА ФОРМУВАННЯ ТУРИСЬКО-РЕКРЕАЦІЙНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ПРИРОДНО-ГОСПОДАРСЬКИХ РАЙОНІВ УКРАЇНСЬКОГО ПЕРЕДКАРПАТТЯ..... 226

Тверда Р.П.,
АНАЛІЗ РЕКЛАМИ ТУРИСТИЧНОГО ПРОДУКТУ У КОНТЕКСТІ РОЗВИТКУ ТА ПОПУЛЯРИЗАЦІЇ РЕКРЕАЦІЙНО-ТУРИСТИЧНИХ ПОСЛУГ ЖИТОМИРЩИНИ..... 229
Хлевннюк О. Я., Працьовитий М. М.,
ПОЛІТИЧНІ РЕПРЕСІЇ 30-Х РОКІВ ХХ СТ. В ГАЙВОРОНІ …… 234
Шуйський Ю.Д.
ПРОВІДНІ НАПРЯМКИ ДОСЛІДЖЕНЬ ТА ОСВІТНЬОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

КАФЕДРИ ФІЗИЧНОЇ ГЕОГРАФІЇ, ПРИРОДОКОРИСТУВАННЯ ТА ГІС-ТЕХНОЛОГІЙ ОДЕСЬКОГО НАЦІОНАЛЬНОГО УНІВЕРСИТЕТУ ІМЕНІ І. І. МЕЧНИКОВА..... 242
Шуйський Ю.Д., Вихованець Г.В., Гижко Л.В.,
НАВЧАЛЬНЕ ЗНАЧЕННЯ ПРИРОДНИХ СИСТЕМ СВІТОВОГО ОКЕАНУ В ГЕОГРАФІЇ..... 247
Яценко В. С.,
РЕАЛІЗАЦІЯ ІНТЕГРОВАНОГО ЗМІСТУ НАВЧАННЯ ГЕОГРАФІЇ ТА ЕКОНОМІКИ НА ПРИКЛАДІ ВИКЛИКІВ ДЛЯ ТЕРИТОРІАЛЬНИХ ГРОМАД ГАЙВОРОНЩИНИ З ПРИРОДОКОРИСТУВАННЯ..... 252
Iryna Kozynska,
FEATURES OF CARNIVAL TRADITIONS IN THE KINGDOM OF BELGIUM..... 256
Sytnyk Ivan,
MOST POPULAR TOURIST DESTINATIONS IN CAIRNS..... 261

Ситник О.І.,
канд. геогр. наук, доцент кафедри
географії та методики її навчання
Уманський державний педагогічний
університет імені Павла Тичини
e-mail: sytnykuman@gmail.com
Петричук О.І.,
науковий консультант Eurotec
KONEČNÝ, Чехія
e-mail: olichka270598@gmail.com

ВУЗЬКОКОЛІЙНІ ЗАЛІЗНИЦІ ЧЕСЬКОЇ РЕСПУБЛІКИ

ТА ЇХ ЗНАЧЕННЯ В ЖИТТІ КРАЇНИ

Чеські залізні дороги обслуговують понад 7000 поїздів на добу: від романтичних маленьких регіональних поїздів до міжнародних швидкісних поїздів EuroCity. Ви можете легко подорожувати по країні на поїзді або прибути в Чехію з сусідньої Німеччини, Австрії, Словаччини та Польщі.

Потяги є поширеним видом транспорту в Чеській Республіці. Більшість чеських міст і сіл мають залізничну станцію. Протяжність ліній залізниць становить 9 441 км, зокема 96 км вузькоколійних доріг.

На території Чехії була значна кількість вузькоколійних залізниць, як загального користування, так і особливо промислових незагальних. До наших днів дуже мало з них збереглося в започаткованому вигляді. Загалом це залізниці загального користування – ČD-ČSD Třemešná – Osoblaha та Jindřichův Gradec – Obrataň та Jindřichův Gradec – Nová Bystřice (нині приватна JHMD). Від більших промислових залізниць збереглася Mladějovská důlní železní. Водночас багато ентузіастів вузькоколійних залізниць також створюють абсолютно нові музейні

залізниці або відновлюють деякі недіючі залізниці, наприклад Колінський залізничний музей – Kolín répařská dráha [3].
JHMD – вузькоколійна залізниця в Йіндржихов Градець була заснована на початку XX ст. і має боснійську колію 760 мм (рис. 1). Будівництво траси було ініційоване місцевими високопоставленими особами, особливо мером Нової Бистриці, д-р. Вовка, якого підтримали місцеві підприємці, фермери та мери муніципалітетів. Зрештою Відень надав концесію, але лише за умови, що колія матиме вузьку колію 760 мм і, крім того, що держава надасть лише часткову фінансову субсидію, а решту витрат покриє місцеве населення. зацікавлені підприємці. Після створення концесії влітку 1896 р. розпочато будівництво, а 1 листопада 1897 р. залізниця була допущена до експлуатації, яку надав ККСтБ за кошти власника. Так була побудована південна гілка сьогоднішнього JHMD, яка сьогодні обслуговує виключно туристичну галузь Чеської Канади [1].

Рис. 1. Вузькоколійна залізниця JHMD [1]

Трохи пізніше була побудована північна гілка вузькоколійної лінії Їндржихув Градец – Обратань. Концесійний акт був виданий 31 грудня 1904 р. Будівництво колії почалося наступного року, а затвердження відбулося знову в 1906 р. Перший офіційний рейс поїзда відбувся 23 грудня 1906 р. і не обійшовся без ускладнень через сніг. Північна гілка, як і Bystřická колега, управлялася KKStb від імені власника. Деякі інші об’єкти залізниці були

створені лише після її відкриття: депо в Йіндржихові Градці та Каменіце-над-Ліпоу [1].
Упродовж свого існування на Jindřichohradecké вузькоколійних залізницях (JHMD) було замінено багато тягових і буксирних транспортних засобів. Почали експлуатацію долитовські локомотиви типу U, які сьогодні позначаються як U37.0. Вагони поставлялися локомотивом Рінгхоффера – пасажирським, службовим, вантажним критим, вантажним низькобортовим і декількома парами вантажівок з низькою платформою. Під час Першої світової війни K.und K.-Heeresfeldbahn потребував місцевих локомотивів, і вони залишилися на полях битв. Армія надала заміну у вигляді U25.0 , але продуктивність була недостатньою. Після війни із залізничного полку були доставлені локомотиви У47.0, які курсували тут до закінчення парової служби.
Після капітального ремонту транспортні засоби експлуатуються на JHMD,

особливо в туристичний літній сезон. Під час звичайної роботи сьогоднішній JHMD все ще обслуговує транспортні засоби чеського виробництва TU47.0 і Balmú [3].
У 2013 році JHMD також взяла на себе експлуатацію деяких залізниць стандартної колії в Чехії (Doupovská dráha і Švestková dráha) з вагонами M262.0. Проте упродовж року відбулася зміна повноважень у JHMD і відбувся розподіл послуг за окремими лініями.
У 2014 р. JHMD ввів в експлуатацію реконструйовані моторні вагони під маркою M27.0, які були імпортовані з вузькоколійок з Польщі. Реконструкцію тоді проводив чеський постачальник. Також на залізничній станції в Новій Бистриці відкрито музейну експозицію: «Як їздили за часів Яри Цімрмана» – тобто за часів Австро-Угорщини за часів бистрицької вузькоколійки. Відкрита виставка вузькоколійних транспортних засобів, мабуть, планується також у Новій Бистриці – стартував мотолокомотор. ТУ47.020.
У 2014 році JHMD також постраждала від короткострокової неплатоспроможності, а також від короткострокової пропозиції про банкрутство, яка, ймовірно, вже остаточно відхилена [1].

Вузькоколійна залізниця Тршемешна – Особляга має колію 760 мм і знаходиться під управлінням сучасної ЧД. Це єдина вузькоколійка, яка працює ČD сьогодні. Траса сформувалася з потреб транспортної служби Osoblažské vyběžek. Фінансували будівництво місцеві підприємці, оскільки держава (Австро-Угорщина) в цьому випадку обіцяла лише дотацію. Власникам Особлазького пивоварного та цукрового заводів довелося витратити значну суму коштів аби розпочати будівництво. Через брак коштів цю залізницю будували як вузькоколійку. За час її існування по трасі курсувала значна кількість транспортних засобів. Їх композиція була схожа на композицію доріжок у Йіндржихов Градці. На трасі почала працювати серія U37.0 разом з локомотивами Ringhofer, як і в Jindřichov Gradec (рис. 2) [5].

Рис. 2. Вузькоколійна залізниця Тршемешна – Особляга [5]

Під час Першої світової війни деякі транспортні засоби були реквізовані австрійською армією і не були повернуті на трасу. Під час домюнхенської республіки на залізницю постачали вагони M11.0 з Копршивніце. Після Мюнхенської угоди залізниця досягла території Німеччини. Залізничний транспорт залишився на місці. Німецька адміністрація DRG навіть додала кілька машин, але вони були знищені під час відступу німецької армії. Після звільнення на трасу були доставлені локомотиви M21.0 з передвоєнного замовлення з Татра

Копршивніце.

218

На колію також поставили трофейний німецький паровоз під позначенням U58.0. У 1950-х роках залізниця була моторизована за допомогою локомотивів TU47.0 від ČKD, і всі паровози, а потім і моторні вагони були зупинені та скасовані або передані в інше місце. У 1960-х рр. автопарк поповнився пасажирськими вагонами Balm-ú та новими гальмівними вагонами та ходовою частиною Dú.
Нині, через економічні труднощі залізниця намагається отримати користь від туризму – залізничного туризму. Тому він використовує історичні транспортні засоби (M21.0, U57.1, TU36.1) для незвичайних поїздок для любителів залізниці, аматорів і фотографів [5].
Садова залізниця в Драшові біля Тишнова використовує колію 600 мм і розташована на полі власника. Канавка відкита як напівтупикова і була побудована з бракованого залізничного матеріалу промислових і сільськогосподарських колій. Парк складається в основному з легких і коротких типів транспортних засобів, які в минулому курсували на сільськогосподарських, лісових, промислових і військових залізницях. Потім у вагонних і локомотивних сараях створюється виставка колійних, охоронних та інших службових засобів вузькоколійних залізниць. Садова залізниця працює упродовж року, завжди в першу неділю місяця. Під час літніх канікул він зазвичай відкритий щонеділі. Тут, однак, необхідно стежити за розкладом роботи на сайті, або телефонувати за контактним номером оператора музею промислових залізниць [6].

Рис. 3. Садова залізниця в Драшові [6]

219

Промислова залізниця в Младєйові з'єднувала установку випалювання сланцю з шахтою для його видобутку і має колію 600 мм. Тому більшість вагонів, крім тягових машин, становили самоскиди для перевезення сипучих матеріалів – кіплори. Траса має загальну довжину 13 км і має 2 повороти. Траса залізниці на першій ділянці долає значний підйом – до 15%. Загалом як тяговий транспорт використовувалися паровози. Всього їх було 5. Для роботи колії використовувалися локомотиви № 1 і 5, поставлені компанією Krauss Locomotive Company в Лінці. Локомотиви № 2, 3 і 4 використовувалися для перевезення комплектів на станціях – у Мадейові та Гребчі. Пізніше ці локомотиви припинили роботу і почали використовувати тепловози. Роботу в шахті

забезпечували санітарний транспорт або тепловози, переобладнані для роботи в шахті. Автопарк складався переважно з вантажівок для перевезення сипучих матеріалів – кіпплорів. Інший автопарк був представлений вагонами взводу, транспортними засобами ПХМ, транспортними засобами для службовців шахти, шахтними туалетами, захисними вагонами та гусеничними транспортними засобами для особового складу. Деякі транспортні засоби, які сьогодні можна знайти в районі Младейовське, також деякий час були виставлені в Музей польових залізниць у Драшові. Сьогоднішня територія в Младєйові використовується для музейних цілей, а також як депо для всіх існуючих транспортних засобів Mladějovské průmyelý železíné [4].
Колінська залізниця – польова залізниця в околицях Коліна сполучала сільськогосподарські маєтки з місцевим цукровим заводом і промисловим центром у Коліні. Транспортувався загалом цукровий буряк. Але перевозили й інші товари – напр.иклад, живих тварин та польові продукти. З цукрового заводу в господарства повертали обрізки кормових буряків. Канавка була побудована в 1894 р. і прослужила за призначенням 70 років. Також варто додати, що він мав колію 700 мм. Після закінчення експлуатації колійне покриття було розірвано та вивезено на інші будівельні колії або здано на металобрухт [7].
Нині Кельнська колія відновлена до її майже первісної форми, причому вузькоколійна промислова та польова колія використовується як туристичне місце для проведення дозвілля та має 600 мм порівняно з оригінальними 700

мм. Деякі з поточних залізничних транспортних засобів надходять безпосередньо
з промислових підприємств Чеської Республіки [7].
Промислова залізниця компанії Lasselsberger Plzeň все ще працює повністю, за винятком деяких невикористаних ділянок. Тому це не зовсім траса для катання публіки, хоча сюди іноді переміщують транспортні засоби для їх перевезення під час різних гірничодобувних заходів. Сьогодні промислова залізниця Катержина – Гаєк – Воншов все ще виконує свою первісну мету транспортування каоліну від глиноземних шахт до переробних заводів. Колія має промислову колію 600 мм і належить компанії LB Minerals, яка є дочірньою компанією компанії Lasselsberger Plzeň. Залізниця почала працювати ще в позаминулому столітті, і, за винятком міських ділянок, на ній почали ходити двозчеплені паровози різних німецьких виробникиів – O&K, Krauss і
Henchel [2].
Таким чином, вузькоколійні залізниці займають не останнє місце розвитку держави. Залізничний транспорт відіграє важливу роль не лише у житті чеських

громадян а й приїзжих, оскільки перевезення є значно дешевим у порівнянні із автомобільним транспортом. На нашу думку, в Україні важливо також розвивати вузькоколійні залізничні перевезення, адже це не лише зручно для пересування громадян, а й неабиякий внесок до економіки країни.

Список використаних джерел

1. JHMD Jindřichohradecké místní dráhy. URL: http://www.feldbahn hys.cz/ces/jhmd.html.
2. Lasselsberger Plzeň - průmyslová dráha Kateřina - Hájek – Vonšov. URL: http://www.feldbahn.hys.cz/ces/lasselsberger-plzen.html.
3. Polní a úzkokolejné dráhy v Česku. URL: http://www.feldbahn. hys.cz/ces/cesko.html/.
4. Průmyslová železnice – Mladějov. URL: http://www.feldbahn.hys. cz/ces/mladejov.html.
5. Úzkokolejné dráha Třemešná – Osoblaha. URL: http://www.feldbahn.hys. cz/ces/osoblaha.html.
6. Zahradní železnice Drásov. URL: http://www.feldbahn.hys.cz/ces/zahradni-zeleznice.html.
7. Železnice Kolín – Kolínská řepařská drážka. URL: http://www.feldbahn.hys. cz/ces/kolin.html.