

ТРАНСПОРТ ТА ЗВ'ЯЗОК НА ГУЦУЛЬЩИНІ XIX – ПЕРШОЇ ТРЕТИНИ XX СТОЛІТЬ

Займаючи вигідне географічне становище Гуцульщина ще до середини XIX століття не мала шосейного та залізничного сполучення. Лише в середині цього століття почалось будівництво шосейних доріг по долинах рік. Залізничне ж сполучення почало існувати у 1890-х роках. Відтоді і розпочався активний розвиток основних галузей господарювання.

Значний внесок у вивчення питання транспортного забезпечення на Гуцульщині вніс М.Глушко [26, с. 29]. Окрім нього на цю важливу галузь економіки ніхто не звертав належної уваги. Основу статті складають архівні матеріали, інформація з тогочасної преси та австрійських і польських статистичних довідників.

Шосейні шляхи та транспорт

Цілеспрямоване прокладання і впорядкування сухопутних комунікацій у Галицькій Гуцульщині розпочато в кінці XVIII століття, коли край опинився під владою Австро-Угорщини. Зокрема, 1785 року прийнято рішення про будівництво державного тракту з Ясіня через Яблунецький перевал до Делятина [26, с. 29]. З галицького боку будівництво розпочато 1826 року [45, с. 12]. Протяжність делятинського відрізка до межі з Закарпаттям становила 6,25 милі. Потім, між 1790 і 1815 роками, збудовано тракт із Станіслава на Надвірну. У 1849 році завершено прокладання трактної дороги, яка з'єднувала Коломию з Кутами, а також Косів зі Синтином [45, с. 6, 12].

5 листопада 1825 року Станиславівський окружний староста звернувся в Краєве намісництво у Львові з обґрунтуванням потреби будівництва дороги вздовж Пруту з Делятина до Ясіня, щоб не треба було ходити через гору Малеву [61, арк. 1-6].

В 1826-1829 роках тільки у Микуличині на будівництво дороги вивезено 9410 кубічних сажнів будівельних матеріалів. На будівництві дороги в 1830 році було задіяно великі сили [60, арк. 34]:

Населений пункт	Осіб		Кількість днів	Кількість людино/днів	
	Тяглих	Піших		Тяглих	Піших
Делятин	41	94	12	492	1128
Заріччя	42	117	12	504	1404
Луг	5	31	12	60	372
Дора	10	61	12	120	1464
Ямна		50	30		1500
Микуличин		204	30		6120
Яблуниця		100	27		2700
Білі Ослави	39	49	12	468	588
Чорні Ослави	18	30	12	216	360
Чорний Потік	18	29	12	216	348

У кінці 40-х років XIX ст. впорядковано дорогу, що з'єднувала Долину з Надвірною через Калуш і Станіслав, яка становила частину Підбескидського тракту [26, с. 23]. Я.Головацький, характеризуючи транспортні шляхи Гуцульщини тих часів, вказує, що тут існував цісарський гостинець Коломия – Яблонів – Пістинь – Косів – Кути, звідки прямували до Жаб'я приватні дороги, а далі можна було добратись лише на конях [22, с. 62-65].

У 70-их роках XIX століття їздової дороги не було з Ворохти до Жаб'я, туди добиралися пішки або на конях [46, с. 20].

В цей час розпочало будівництво сільських комунікацій уздовж водних артерій. Було вимощено гужові дороги Косів – Соколівка – Яворів – Верхній Ясенів – Криворівня – Жаб'є – вздовж Рибниці та через гору Буковець вздовж Чорного Черемошу, Кути – Тюдів – Розтоки – Устеріки – Довгопілля – Яблуниця – Гринява – вздовж Черемоша та Білого Черемоша, Вижниця – Розтоки – Мариничі – Усть-Путила – Путила – вздовж Черемоша та Путили, Надвірна – Пнів – Пасічна – Зелена – Рафайлова – вздовж Бистриці Надвірнянської та Великий Бичків – Кобилецька Поляна – вздовж Шопурки [26, с. 26]. До більшості сіл Гуцульщини і далі вели гірські шляхи – «плаї».

В 1874 році майстром доріг був Збожил, а в Микуличині – Трекслер [54, с. 44].

Наприкінці XIX століття згадуються вкрай погані дороги з Космача до Пістиня, з Косова до Жаб'я та звідти до Ворохти [35, с. 77]. Польський дослідник Й.Корженьовський, який побував у 40-х роках XIX ст. в цій околиці краю, писав: «До Яворова можна доїхати ще возом. Для дальшого переїзду і перевезення вантажів необхідно наймати в горян коней» [28, с. 2].

На 1885 році першокласні дороги Галицька Гуцульщина мала лише на двох напрямках: Коломия – Яблунів – Пістинь – Косів – Кути і Станиславів – Надвірна – Делятин – Коломия. Пізніше коломийсько-кутський шлях був продовжений до Вижниці, а звідти до другого буковинського міста Берегомета, окресливши південно-східну межу Гуцульщини [26, с. 23].

Сухопутні комунікації Галицької Гуцульщини в давні часи мали незадовільний стан. Пояснюється це тим, що будівництвом і ремонтом доріг займалися лише селяни, які виконували дорожню трудову повинність – «шарварок». В різні часи кількість шарваркових днів мінялася. Так, за першим дорожнім законом дорожня повинність з кожного селянського двору становила шість днів на рік. У 1885 році селяни вже відробляли чотири дні шарварку, але повинні були щорічно сплачувати до повітової каси 3% від прямих податків додаткового дорожнього податку. Не поліпшилося становище доріг і після дорожнього закону 1898 року, згідно з яким кількість днів дорожньої трудової повинності зменшилася до двох, але зате дорожній податок зріс до 10% прямих податків. Цей дводенний «хвостик панщини», як образно висловився І.Франко, проіснував до вересневих днів 1939 року [26, с. 17].

Автобусне сполучення на території Галицької Гуцульщини відкрито на початку XX століття. Одним з перших маршрутів був Коломия-Кути. Автобус між двома містами регулярно здійснював рейси вже 1912 року.

В 1933 році згадується [28, с. 2], що на місці балкованої дороги побудовано першокласне автомобільне шосе від Ворохти через Жаб'є, Криворівню і Буковець до Косова. По цій дорозі будуть проходити міжнародні рейди. В 1936 році на проектні роботи на шосейній дорозі з Татарова через Ворохту на Жаб'є виділено 15 тисяч золотих [31].

У 1935 році Галицька Гуцульщина мала шість автобусних сполучень: Коломия – Космач, Коломия – Кути, Косів – Жаб'є, Делятин – Ворохта, Ворохта – Жаб'є та Ворохта – Заліщики [47, с. 58, 96; 51, с. 42-43].

З 15 листопада 1935 року вводились місячні абонементи на автобусні перевезення. Так, з Коломиї він коштував: до Кутів – 37,25, до Косова – 30,0, до Рожнева – 23,30, до Заболотова – 12,80, до Яблунова – 12,00, а до Пістиня – 19,10 золотих [36].

В кількісному співвідношенні на початку ХХ століття впорядковані шляхи становили незначну частину. Так, в Косівському повіті їх було 7,57%, а в Надвірнянському – 35,12%. Стосовно площі повітів, через які вони пролягали, ці показники є ще скромнішими. Зокрема, в Косівському повіті на 100 км² площі державних доріг припадало 1,215 км², а в Надвірнянському – 4,369 [26, с. 24].

На теренах Надвірнянського повіту в 1937 році нараховували 600 км доріг [58, арк. 15], з яких 99,8 км – державних, 76,2 км – воєвідських, 123,6 – повітових, та 300 км – сільських.

За офіційними даними з 1930-1939 років [59, арк. 351] на трасі Татарів-Ворохта-Жаб'є, довжиною 21,09 км було 470 м мостів, на трасі Надвірна-Красна-Ланчин (16,4 км) – 100,3 м мостів, на трасі Делятин-Заріччя-Лючки (15,9 км) – 215,4 м, на трасі Гаврилівна-Майдан-Саджавка (14,7 км) – 41 м мостів.

На 1937-1940 роки планувалася перебудова доріг, проте повітовий уряд міг зібрати лише половину коштів, а решту просив у воєводстві [58, арк. 21]:

- Татарів-Ворохта – 6,0 км – вартістю 180000 золотих;

- Ворохта-Арджелуша – 7,0 км – вартістю 105000 золотих;
- Делятин-Лючки – 4,5 км – вартістю 131000 золотих.

У 1936 році було знижено плату за проїзд автобусами з Коломиї до Надвірної до 3 золотих 60 грошів [30]. на теренах Станиславівського воєводства у 1937 році існувала «Державна автобусна комунікація Р.К.Р.», яка здійснювала перевезення пасажирів з Коломиї через Городенку до Заліщиків, через Делятин до Надвірної, через Яблонів до Космача, через Косів до Кутів та зі Снятина через Косів до Кутів. Розклад руху транспорту та плата за проїзд встановлювалися на півроку (зимовий та літній сезони). Слід зауважити, що транспорт цієї фірми був набагато надійнішим та комфортабельнішим, ніж у приватних перевізників [49, с. 46].

Залізниця та залізничний транспорт

Перші залізниці на Гуцульщині були збудовані у 1860-1880-х роках, а вступили в дію – залізнична вітка Львів-Чернівці (266,6 км) – 1 вересня 1866, Коломия – Печеніжин (14,148 км) та Коломия (Надвірнянське передмістя) – Княздвір (7,070 км) – 1 листопада 1886, а Печеніжин – Слобода Рунгурська (10,931 км) – 1 грудня 1886 року [50, с. 204-205].

Будівництво лінії Станиславів – Воронька розпочалось у 1893 році. Вже на початку року на Делятинщині створили три будівельні підприємства, з яких одне, очолюване Епштайном та Влявом, будувало відрізок дороги Надвірна-Делятин, друге – під керівництвом Врайтера, Шимберського, Коллера і Кучека – лінію Делятин-Микуличин і третє – підприємство Зембіцького – лінію Микуличин-Воронька [8].

На будівництво прибули сотні спеціалістів з Італії, з'їхалось багато селян з околиць. Лише на будові одного тунелю у Вороненці працювало понад 150 осіб [3]. На Прикарпаття спрямувалися ватаги мазурів, проте на місце роботи вони запізнились, доброго заробітку знайти не могли, тому стали займатись розбоєм. Так, у Ворохті вбили одного італійця, а також напали на гуцульські господарства [1].

Великі масштаби робіт і скупчення в долині Пруту тисяч робітників заставили підприємців будувати бараки для нічлігу, склади, крамниці та їдальні. Такі, раніше малі й тихі, місцевості як Микуличин, Татарів і Ворохта на очах змінили свій сільський вигляд і стали містечками [3]. 1 червня 1893 року в Дорі та Татарові заведено поштові уряди [4], 10 лютого 1894 року в Татарові відкрили телеграф [10].

На трасі велися різні роботи: вирівнювали смуги, будували мости і тунелі. Складні споруди будували, насамперед, італійці, а земляні роботи виконували місцеві чорнороби.

В долині Пруту будували 8 великих кам'яних мостів – на річках Любіжня і Перемиска в Делятині, на р. Кам'янка – у Дорі, на р. Прут – у Яремчі, Ямній, Татарові та 2 мости на Пруті у Ворохті. Найбільшим з них був міст у Яремчі. Він мав довжину 190 м, розмах арки – 65 м та висоту – 23 м. На той час він вважався найбільшим у Європі та другим за величиною у світі. Дещо меншим був міст у Ямній: він мав 122 м довжини та розмах арки 48 м. Обидва мости будували під керівництвом львівського будівничого В. Брайтера [12; 17]. На трасі будівництва пробили три тунелі – в Ямній, Микуличині та Вороненці. Останній з них був найдовшим і досягав 1221 м.

Будівельні роботи вели планомірно, проте не обійшлося без прикрих випадків. 22 квітня 1893 року у Делятині згоріла канцелярія Епштайна [2]. У Делятині й Дорі траплялась крадіжка динаміту, а на початку червня 1893 року після триденних дощів наступила повінь Пруту. Розбушовані води ріки знесли майже всі мости, розмили вазові дороги і насипи. Будівельні підприємства понесли великі збитки, а робота припинилась на кілька днів [6].

Та далеко більша перерва наступила внаслідок пошесті холери, яку занесли у Галичину з Угорщини італійські робітники наприкінці липня 1893 року. Під час максимального розповсюдження пошесті у серпні-вересні, коли лише з місцевих жителів вмерли понад 100 осіб, більшість робітників панічно покинула долину Пруту, не отримавши навіть заробітної плати [7].

Практично на місяць-два роботи на будівництві залізниці припинились повністю. Лише з приходом зими, коли ліквідували пошесть, праця на трасі закипіла знову. До весни – літа 1894 року збудували основні ділянки дороги, станційні будинки у Надвірні, Лоевій, Делятині, Дорі, Яремчі, Микуличині, Татарові, Ворохті і Вороненці. 7 січня 1894 року закінчено земляні роботи [9], а невдовзі і каменярські роботи в тунелі у Вороненці. 10 травня 1894 року закінчено будівництво найбільшого моста у Яремчі [12], поступово закінчено всі допоміжні споруди і запасні колії і 21 жовтня 1894 року по новозбудованій дорозі пройшов перший пробний поїзд. Він викликав велике здивування місцевих жителів [14].

Відкриття залізничної лінії Станіслав – Вороненка відбулось 19 листопада 1894 року. На відкритті був присутній барон Віттек, президент державних доріг Вилинський, генерал Крак та інші офіційні особи. Поїзд зупинявся у Надвірній, Делятині, біля моста в Яремчі та у Вороненці. Під час стоянки у Яремчі місцеві жителі піднесли Билинському хліб і сіль, на що він відповів короткою промовою українською мовою [18].

Починаючи з 19 листопада 1894 року на залізничній лінії Станіславів – Вороненка, став діяти нормальний рух пасажирських поїздів. Із Станіслава до Микуличина і назад поїзди їздили щоденно за графіком:

- відправка з Станіслава – 9-47 та 19-15, прибуття в Микуличин – 12-52 та 22-35;
- відправка з Микуличина – 14-42 та 4-23, прибуття в Станіславів – 17-41 та 7-32.

Додатково, в неділю, поїзд їздив із Микуличина до Вороненки і назад за графіком:

- з Микуличина до Вороненки – 23-14;
- з Вороненки до Микуличина – 6-50.

Їзда із Станіслава у Вороненку тривала 3 години 46 хвилин і назад – 3 години 14 хвилин [15].

Будівництво лінії Делятин – Коломия. Трасу майбутньої залізниці почали вивчати в 1893 році [5]. В 1894 році розроблявся проект будівництва цієї лінії [11; 13; 19]. В кінці року Краєвий віділ передав проект у Віденське міністерство. Визначено затрати на будівництво 28,9 км дороги на суму 850000 золотих. Розглянувши проект, міністерство передало його на затвердження парламенту [16]. Після цього проект направили до цісаря і він санкціонував будівництво в січні 1896 року [20].

В травні 1896 року міністерство залізних доріг дозволило почати попередні технічні роботи на лінії Делятин – Коломия [21]. Влітку 1896 року розпочалося основне будівництво [22], але відтак, видно, з якихось причин припинилося, бо в 1898 році зібралось в Делятині багато робітників, які не могли знайти роботи, бо на лінії залізниці панував спокій [24]. Піднятий з приводу цього крик змусив почати будівництво. В липні 1898 року краєвий намісник Бадені особисто приїжджав проконтролювати хід робіт [25].

Експлуатація залізниць. В 1896 році начальником станції у Надвірній був Людвік Мошва, у Лоевій – Леон Піскевич, Делятині – Адольф Носек, Яремчі – Казимир Дашинський, Микуличині – Йозеф Яхімовський, Татарові – Йозеф Малиновський, Ворохті – Адам Бачинський та у Вороненці – Станіслав Альфонс Ремізовський [55, с. 560].

Важливою лінією був відрізок залізниці Коломия-Слобода Рунгурська, якою перевозились нафта, деревина та пасажери [52]:

К м	Вартість проїзду, злоті		Станція	Графік руху поїздів				Станція	Графік руху			
	II клас	III клас		№ 2351	№ 2353	№ 2355	№ 2357		№ 2352	№ 2354	№ 2356	№ 2358
2	0,10	0,05	Коломия	6-07	12-07	10-56	4-45	Слобода Рунгурська- копальні		6-47	1-00	
3	0,10	0,05	Вінцентівка	6-14	12-14	11-03	4-52	Слобода Рунгурська- село		7-02	1-15	
4	0,10	0,05	Дубова Криниця	6-20	12-20	11-10	4-58	Рунгури		7-13	1-26	
5	0,20	0,10	Коломия- Ринок	6-26	12-26	11-18	5-04	Печеніжин- Марківка		7-29	1-42	
5	0,20	0,10	Коломия-	6-35	12-35	11-26	5-13	Печеніжин-		7-42	1-55	

			Надвірнянськ е відділення					Місто				
6	0,20	0,10	Прут	6-41	12-41		5-19	Печеніжин- завод Щепанського		8-40	2-18	
7	0,29	0,19	Вербіж Нижній	6-45	12-45		5-23	Куйданці		9-01	2-39	
–	–	–	Сопів	7-04	12-49		5-40	Сопів-Міллер		9-08	2-46	
8	0,33	0,21	Сопів-Міллер	7-09			5-45	Сопів	5-00	9-32	3-17	
9	0,37	0,24	Куйданці	7-16			5-52	Вербіж Нижній	5-06	9-38	3-23	
15	0,62	0,39	Печеніжин- завод Щепанського	7-51			6-52	Прут	5-11	9-42	3-27	
16	0,66	0,41	Печеніжин- Місто	8-00			7-01	Коломия- Надвірнянське відділення	5-17	9-49	3-33	11-28
18	0,74	0,46	Печеніжин- Марківка	8-14			7-15	Коломия- Ринок	5-26	9-58	3-42	11-37
21	0,82	0,51	Рунгури	8-30			7-31	Дубова Криниця	5-32	10-04	3-48	11-44
23	0,90	0,57	Слобода Рунгурська- село	8-41			7-42	Вінцентівка	5-38	10-10	3-54	11-51
26	1,07	0,67	Слобода Рунгурська- копальні	8-55			7-56	Коломия	5-44	10-16	4-00	11-58

З Станиславова до Керешмезе (Ясіня) у 1898 році постійно курсували два поїзди (№№ 3111/3112 та 3113/3114), а на вихідні – додатковий третій маршрут (№ 3151/3152), що був розрахований таким чином, що відпочиваючі могли цілий день перебувати на курорті, а ввечері прибувати додому [57]:

Км	Вартість проїзду, злоті			Станція (час середньо- європейський, 36 хв. пізніше львівського)	Графік руху поїздів			Станція (час середньо- європейський, 36 хв. пізніше львівського)	Графік руху		
	III клас	II клас	I клас		№ 3111	№ 3113	№ 3151		№ 3112	№ 3114	№ 3152
–	–	–	–	Станиславів	9-35	18- 50	6-12	Керешмезе	13- 50	5-15	
5	0,13	0,23	0,38	Хриплин	9-44	18- 59	6-24	Земір	14- 03	5-28	
12	0,26	0,464	0,77	Братківці	9-56	19- 11	6-40	Вороненка	14- 23	5-48	
20	0,38	0,69	1,15	Тисменичани	10- 08	19- 23	6-58	Ворохта	14- 37	6-02	
29	0,51	0,92	1,53	Тарновиця Лісна	10- 22	19- 37	7-19	Татарів	14- 48	6-13	
37	0,51	0,92	1,53	Надвірна	10- 36	19- 51	7-56	Микуличин	15- 03	6-28	
45	0,64	1,15	1,91	Лосва	10- 51	20- 00	8-22	Яремче	15- 19	6-44	
54	0,77	1,38	2,30	Делятин	11- 15	20- 34	8-45	Дора	15- 26	6-51	
59	0,89	1,61	2,68	Дора	11- 23	20- 42		Делятин	15- 43	7-08	18- 40
62	0,89	1,61	2,68	Яремче	11- 31	20- 51		Лосва	16- 00	7-25	19- 09

72	1,02	1,84	3,06	Микуличин	11-46	21-07		Надвірна	16-17	7-42	19-49
82	1,15	2,07	3,44	Татарів	12-00	21-22		Тарновиця Лісна	16-29	7-54	20-06
88	1,28	2,30	3,83	Ворохта	12-13	21-35		Тисменичани	16-43	8-08	20-24
95	1,28	2,30	3,83	Воронька	12-28	21-48		Братківці	16-55	8-20	20-39
106	1,50	2,65	4,50	Земір	12-45	22-05		Хриплин	17-07	7-32	20-55
112	1,55	2,75	4,60	Керешмезе	12-55	22-15		Станіславів	17-15	8-40	21-05

Цікавою є інформація, що стосується вантажних перевезень по залізничній лінії Делятин – Коломия – Стефанівка, довжина якої становила 111,977 км. У 1901 році по цій залізниці проїхало 192 пасажири у I класі, 5961 – у II та 167126 чоловік – у III класі, доходи від чого склали 118592 корони. Залізницею було перевезено 71 тону нафти на суму 13617 корон та інших вантажів на суму 252724 корони. Загальні доходи за цей рік склали 412420 корон, а витрати на перевезення склали лише 288022 корони, тобто залізниця мала 124398 корон прибутків або 30% [38, с. 1-2].

Основними вантажами, що перевозилися залізницею у 1901 році були Деревина та пиломатеріали (11399 тонн), зерно та картопля (9543), вапно, цегла та камінь (3366), Жива худоба (2172), мука та крупа (1193), Пиво, горілка і вино (573), яйця (390), вугілля (348), машини та запасні частини (136), метал (131) та нафта і нафтопродукти (120 тонн) [38, с. 3].

В 1904-1905 роках через станцію Делятин курсували такі поїзди [32, с. 83-85]:

- зі Станиславова – 7-14 та 11-24, на Станіславів – 5-44 та 15-33;
- з Вороньки – 5-34 та 15-36, до Вороньки – 11-33 та 19-21;
- з Коломиї – 18-42, до Коломиї – 6-06;
- з Заліщиків – 11-10, до Заліщиків – 16-01.

«Gazeta Lwowska» в 1907 році писала, що розклад поїздів, прибуваючих до Яремчі не є вигідним для міста, бо немає вечірнього поїзда, яким можна, побувши у Яремчі, повернутися до Дори, Делятина і Надвірної [37]. В цей час залізнична вітка Станіславів – Керешмезі мала протяжність 95561 м,

Делятин – Коломия – Стефанівка – 112622 м та Коломия – Слобода Рунгурська – 32150 м [Podręcznik Statystyki Galicyi / Pod redakcją Dr Tadeusza Pilata. – Lwów : Druk. i Związkowa, 1908. – Т. VIII. – Cześć II. – S. 237].

У 1910 році було перевезено 117 пасажирів I класу, 3849 – II, 171900 – III класу та 4700 військових. З вантажів (загалом 105379 тонн) найбільше перевозились буряки (37288 тонн), зерно та картопля (21049) та деревина (20667 тонн). витрати на забезпечення транспортних перевезень склали 467464 корон, а доходи – 783880, що склало 316415 корон чистого прибутку (40%) [61, арк. 6-8, 19].

В 1910-1911 роках розклад поїздів на станції Делятин був таким [29, с. 19]:

- Станиславів – Воронька – Ясіня – 7-13;
- Станиславів – Воронька – Ясіня – 11-18;
- Станиславів – Воронька – Ясіня – 18-49;
- Станиславів – Делятин – 3-50;
- Ясіня – Станиславів – 6-02;
- Ясіня – Станиславів – 15-09;
- Ясіня – Станиславів – 19-32;
- Делятин – Станиславів – 11-47.



Картосхема державних залізниць на Гуцульщині (1914 рік).

З цієї картосхеми видно, що у 1914 році, окрім віток Станиславів – Кересмезе, через Гуцульщину проходили залізниці Коломия – Делятин, Коломия – Слобода Рунгурська та Неполоківці – Вижниця [53].

Великі проблеми були з переїздом з Коломії до Ворохти, адже на цій вітці курсував тільки один поїзд з відправленням в 16-18 год. і лише до станції Делятин, де треба чекати поїзда зі Станиславова до Ворохти аж 3 години. Отож ця подорож довжиною 70 км тривала 4 години !. У 1939 році туристи могли з Ворохти вузькоколійкою добратись до урочищ Арджелюша (0,5 зол.) та Форещанка (1,1 зол.) [57].

Цікавим був факт відбудови моста над Любіжною та залізниці Станиславів – Делятин – Коломия. Кам'яний міст над Любіжною у Делятині складався з 6 арок по 15 метрів, однієї – 22 м, 2 – по 15 м загальною довжиною 275 метрів і висотою 32 м над рікою Любіжня. В 1917 році середні арки були зірвані. Австріяки замінили їх дерев'яними конструкціями системи Лембкего, але

вони вийшли з ладу до 1920 року. Рух поїздів здійснювався через Коломию, тому в 1921 році приступили до перебудови моста.

Розпочавши роботи в 1921 році, міст був зданий в експлуатацію 30 вересня 1921 року [48, с. 44].

Залізничне сполучення між Гуцульщиною та іншими регіонами Польщі та Європи давали можливість транспортувати по них різноманітні вантажі. Так, у 1927 році з найбільшої станції Гуцульщини Надвірної було вивезено 25325 т нафти, 1967 т бензину, в т.ч. 682 т – за кордон (Швейцарія – 27, Австрія – 76, Чехословаччина – 557, Угорщина – 22), 2230 т дистильованої нафти (в т.ч. 339 – у Чехословаччину), 1 т озокериту, 13 т скла та склотари, 10 т дахівки, керамічних труб та дренів, 17 т цементу, вапна та бетону. До Надвірної в цьому ж році було ввезено 845 т цегли [Rocznik statystyczny przewozu towarów na Polskich kolejach państwowych według poszczególnych rodzajów towarów za rok 1927. – Warszawa : Druk. Zakładów graficznych E. i Dr K. Kozińskich, 1928. – Cześć V. – S. 43-617].

Вузловою була станція Делятин, звідки відправлялась також велика кількість та асортимент вантажів. Основними відправленими вантажами були: дистильована нафта (2 т), сіль (6 т), необроблений камінь, гравій та щебінь (27045 т, в т.ч. 292 т – в Румунію), скло та склотара (5 т), дахівка, керамічні труби та дрени (10 т), цемент, вапно та бетон (17 т). в той же час до містечка було ввезено 288 т цегли.

Значним був вивіз нафти з Коломиї (18 т), Сопова (228 т), Печеніжина (592 т) та Слободи Рунгурської (1803 т). Бензин, окрім Надвірної (1967 т). вивозився з Коломиї (197 т, в т.ч. 159 – у Чехословаччину) та Сопова (206 т, в т.ч. 45 т – у Австрію та 73 т – у Чехословаччину). Дистильовану нафту вивозили з Коломиї (70 т), сопова (529 т), Слободи Рунгурської (15 т) та Печеніжина (2 т).

Найбільшою станцією відправки солі був Ланчин, з якого у 1927 р. відправлено 4226 т цього необхідного для харчування продукту.

Поставщиками будівельних матеріалів були, насамперед, гірські населені пункти з долини Пруту. Звідси відправлялись необроблений камінь, гравій та щебінь (Яремче – 3445 т, Микуличин – 145 т, Ланчин – 2643 т, Слобода Рунгурська – 15 т), оброблений камінь та кам'яні вироби (Яремче – 264 т, Микуличин – 105 т, Ланчин – 107 т), пісок, глина та ґрунт (Яремче – 27 т, Печеніжин – 772 т).

Скло та склотара відправлялись також з Дори (1 т), Яремчі (9 т), Микуличина (7 т), Татарова (3 т) та Ворохти (11 т).

Основним ввізним вантажем була цегла. Окрім Надвірної та Делятина, про що вже йшлося вище, цей товар був ввезений до Яремчі (287 т), Микуличина (268 т), Татарова (383 т) та Ворохти (268 т) [Rocznik statystyczny przewozu towarów na Polskich kolejach państwowych według poszczególnych rodzajów towarów za rok 1927. – Warszawa : Druk. Zakładów graficznych E. i Dr K. Kozińskich, 1928. – Cześć V. – S. 43-617].

Зв'язок на Гуцульщині

Перші поштові уряди відкрито в середині 19 століття. Це пов'язане з тим, що через північні окраїни Гуцульщини проходили поштові шляхи зі Львова до Чернівець [40, с. 68-69].

В 1841-1855 роках за аренду 50 моргів толоки на Облазі в Делятині начальник пошти в Ланчині Міллер платив щороку по 67 флоренів [40, с. 68-69].

За звичайні листи плата складала (крайцар) [39, с. 63-64; 41, с. 60-65]:

Віддаль, милі	Роки	
	1856	1859
На місці	?	3
До 10	2	5
10-20	6	10
Понад 20	9	15

В 1871 році поштові уряди фігурували вже в Делятині, Микуличині та Яблуниці. Особова пошта зі Станиславова до Делятина відходила щодня,

крім неділі, о 17 годині в 1871 та о 9 годині – в 1874 роках. З Делятина листи перевозилися до Микуличина та Яблуниці [40, с. 5].

З грудня 1871 року новим поштмейстером у Ланчині став Коломан Маріянський, який помер в лютому 1873 року [62, арк. 70, 87, 91, 108].

В 1874 році поштовими урядами керували [54, с. 316-319]: Делятин – Генріка Обертинська, Яблуниця – Осип Дрогомирецький, Ланчин – Аполонія Маріянська, Микуличин – Теодор Борнштедт.

До 1876 року включно у Ланчині функціонувала кінна пошта [64, арк. 6-7].

З появою залізниць оплата за пересилку звичайних листів вагою до 15 грам значно знизилася і по цілій Австро-Угорщині, незалежно від віддалі, стала складати всього 5 крейцерів [42]. В 1879 році на Делятинщині відкрито перший телеграф [43].

Під час будівництва залізниці Станислав-Воронька 1 червня 1893 року створено поштовий уряд у Дорі та Татарові [4], а 10 лютого 1894 року – телеграф у Татарові [10].

В 1896 році поштовими урядами керували [55, с. 214-215, 217-218]: Делятин – Генріка Обертинська, Яблуниця – Ян Владислав Майснер, Ланчин – Аполонія Філіповська, Микуличин – Ян Центнер, Дора – Абрахам Бауч.

В 1897 році на літній сезон з 1 червня відкрито поштовий уряд у Яремчі [23]. Під 1899 роком вже згадується телеграф у Микуличині [44].

У 1912 році поштові відділення діяли у Биткові, Білих Ославах, Вижниці, Делятині, Дорі, Жаб'ї-Слупейці, Зелені, Кобаках, Косові, Космачі, Кутах, Ланчині, Микуличині, Надвірні, Пасічні, Печеніжині, Пістині, Розтоках на Буковині, Соколівці, Татарові, Яблуніві, Яремчі та Ясенові Горішньому. Телеграфні станції функціонували у Ворохті, Вижниці, Делятині, Жаб'ї-Слупейці, Косові, Кутах, Ланчині, Микуличині, Надвірні, Пасічні, Печеніжині, Пістині, Розтоках на Буковині, Татарові, Яблуніві та Яремчі [33; 56].

Через 20 років кількість поштових відділень та телеграфних станцій збереглась практично такою ж, проте, вже не згадуються пошти у Кобаках, Розтоках, Соколівці та Зелені [34].

У часи існування ЗУНР було встановлено плату за поштові послуги [Розпорядок Державного Секретара пошт і телеграфів з дня 19 грудня 1918 в справі написів і урядових печатий//Збірник законів, розпорядків та обіжників проголошених Державним Секретарятом Зах. Укр. Нар. Републики. – Станиславів: З печатні Е.Вайденфельда і брата, 1918. – С. 19-20]:

Предмет	Вага	Оплата
Листи (найвища допустима вага – 250 г)	До 20 г За кожні наступні 20 г	40 сот. На 10 сот. більше
Переписні картки Переписні картки з відповіддю		20 сот. 20 сот.
Пробники товарів (найвища допустима вага – 250 г)	До 100 г За кожні наступні 50 г	20 сот. На 10 сот. більше
Документи (найвища допустима вага – 2 кг)	До 250 г За кожні наступні 50 г	50 сот. На 6 сот. більше
Друки (найвища допустима вага – 2 кг)	До 50 г За кожні наступні 50 г	6 сот. На 6 сот. більше
Листи грошові	До 20 г За кожні наступні 50 г Крім цього за кожні 300 корон За кожні наступні 300 корон	90 сот. На 10 сот. більше 20 сот. На 30 сот. більше
Пересилки	До 5 кг До 10 кг До 15 кг До 20 кг За цінну пересилку – за кожні 300 корон	2 корони 4,4 корони 6,4 корони 8,4 корони На 20 сот. більше
Перекази	До 50 корон За кожні наступні 50 корон	60 сот. На 10 сот. більше

Отже, можна констатувати, що перші шосейні дороги на Гуцульщині виникли в середині ХІХ століття, а залізниця – у 1890-1900-х роках. На цей же період припадає і розвиток поштово-телеграфних установ.

Список використаних джерел

1. Галичанинъ. – 18.2.1893.
2. Галичанинъ. – 27.4.1893.
3. Галичанинъ. – 14.5.1893.
4. Галичанинъ. – 1.6.1893.
5. Галичанинъ. – 2.6.1893.
6. Галичанинъ. – 10.6.1893.
7. Галичанинъ. – 22.8.1893.
8. Галичанинъ. – 17.11.1893.
9. Галичанинъ. – 21.1.1894.
10. Галичанинъ. – 6.2.1894.
11. Галичанинъ. – 18.3.1894.
12. Галичанинъ. – 3.6.1894.
13. Галичанинъ. – 14.8.1894.
14. Галичанинъ. – 24.10.1894.
15. Галичанинъ. – 2.11.1894.
16. Галичанинъ. – 16.11.1894.
17. Галичанинъ. – 17.11.1894.
18. Галичанинъ. – 24.11.1894.
19. Галичанинъ. – 15.1.1895.
20. Галичанинъ. – 14.1.1896.
21. Галичанинъ. – 18.5.1896.
22. Галичанинъ. – 8.8.1896.
23. Галичанинъ. – 26.5.1897.
24. Галичанинъ. – 28.5.1898.
25. Галичанинъ. – 23.6.1898.
26. Глушко М.С. Шляхи сполучення і транспортні засоби в Українських Карпатах другої половини ХІХ – поч.. ХХ ст. – К.:Наукова думка, 1993. – 226 с.
27. Головацький Я. Мандрівка по галицькій та угорській Русі//Жовтень. – № 6. – 1976. – С. 62-65.
28. Гуцульське слово. – 24.6.1934 – С. 2.
29. Календер «Просвіти» на 1911 рік. – Львів, 1910. – С. 19.
30. Правда. – 7.1.1936.
31. Правда. – 17.5.1936.
32. Товариш. Ілюстрований календер товариства «Просьвіта» на рік звичайний 1905. – Львів, 1904. – С. 83-85.
33. Шематизмъ всего клира греко-католицкой Епархіи Станиславовской на рокъ Божій 1912.
34. Шематизмъ всего клира греко-католицкої епархії Станиславівської на рік Божий 1932.
35. Шухевич В. Гуцульщина. – Т. 2. – Львів, 1899. – С. 77.
36. Express poranny. – 11.1935.
37. Gazeta Lwowska. – 6.8.1907.

38. Geschäfts-Bericht der Verwaltung der Actien-Gesellschaft «Localbahn Delatyn – Kolomea – Stefanówka» pro 1902. – Lemberg, 1903. – S. 1-3.
39. Haliczanin. Kalendar powszechny na rok pański 1856. – S. 63-64.
40. Haliczanin. Kalendar powszechny na rok pański 1858. – S. 5, 68-69.
41. Haliczanin. Kalendar powszechny na rok pański 1859. – S. 60-65.
42. Haliczanin. Kalendar powszechny na rok pański 1876.
43. Haliczanin. Kalendar powszechny na rok pański 1879.
44. Ilustrowany kalendasz... na rok pański 1899.
45. Komunikacya, goscince i drogi w Galicyi. – Lwów, 1856. – S. 6, 12.
46. Korzeniowski J. O huculach (Z jesyka rosyjskiego przelozył i wstępem opatrzył Dr. Bronislaw Czrnik). – Lwów, 1899. – S. 20.
47. Lewicki S., Praschil T. Przewodnik po zdrojowiskach i miejscowociach klimftycznych Galicyi. – Lwów, 1912. – S. 58, 96.
48. Polskie koleje państwowe. – Warszawa, 1929. S. 44.
49. Przewodnik po Polsce. – T. II. Polcka Poludniowo-Wschodna. – Warszawa, 1937. – S. 46.
50. Rocznik statystyki Galicyi / Pod kierunkiem Dr Tadeusza Rutowskiego. Rok I. 1886. – Lwów : Druk. Pillera i Spólki, 1887. – 294 s.
51. Rozwój turystyki, uzdrowisk i letnisk w Karpatach Polskich. – Warszawa, 1925. – S. 42-43.
52. Ruch pociągów na kolejach galicyjskich. – 1893.
53. Smiguś. – 1914.
54. Szematyzm królestwa Galicyi i Lodomeryi na rok 1874. – Lwow, 1874. – S. 44.
55. Szematyzm królestwa Galicyi i Lodomeryi na rok 1896. – Lwow, 1896. – S. 214-215, 217-218, 316-319, 560.
56. Szematyzm królestwa Galicyi i Lodomeryi na rok 1914.
57. Домашній архів Клапчуків (надалі – ДАК). – Фонд 5. – Опис 11. – Справа 2.
58. Івано-Франківський обласний державний архів (надалі – ІФОДА). – Фонд 2. – Опис 7. – Справа 1316. – Лист 15, 21.
59. ІФОДА. – Фонд 2. – Опис 7. – Справа 1570. – Лист 351.
60. Центральний державний історичний архів у Львові (надалі – ЦДІАЛ). – Фонд 146. – Опис 4. – Справа 53. – Листи 1-6, 34.
61. ЦДІАЛ. – Фонд 146. – Опис 25. – Справа 5823. – Листи 6-8, 19.
62. ЦДІАЛ. – Фонд 169. – Опис 1. – Справа 6. – Лист 70, 87, 91, 108.
63. ЦДІАЛ. – Фонд 169. – Опис 1. – Справа 7. – Лист 46-47.
64. ЦДІАЛ. – Фонд 169. – Опис 1. – Справа 9. – Лист 6-7.

Додати:

Розпорядок Державного Секретара почт і телеграфів з дня 19 грудня 1918 в справі написів і урядових печатий//Збірник законів, розпорядків та обіжників проголошених Державним Секретарятом Зах. Укр. Нар. Републики. – Станиславів: З печатні Е.Вайденфельда і брата, 1918. – С. 19-20.

Rocznik statystyczny przewozu towarów na Polskich kolejach państwowych według poszczególnych rodzajów towarów za rok 1927. – Warszawa : Druk. Zakładów graficznych E. i Dr K. Kozińskich, 1928. – Cześć V. – 650 s. + X.

Podręcznik Statystyki Galicyi / Pod redakcją Dr Tadeusza Pilata. – Lwów : Druk. I Związkowa, 1908. – T. VIII. – Cześć II. – S. 185-328.

Клапчук В.М.

**ТРАНСПОРТ ТА ЗВ'ЯЗОК НА ГУЦУЛЬЩИНІ
XIX – ПЕРШОЇ ТРЕТИНИ XX СТОЛІТЬ**

Стаття містить нову інформацію про розвиток нових везових доріг, будівництва, експлуатації шосе і залізниць на Гуцульщині, походження і діяльність поштових і телеграфних відділень.

Ключові слова: Гуцульщина, шосе, залізниця, поштове та телеграфне відділення.

Klapchuk V.M.

**TRANSPORT AND CONNECTION IN GUZULSHYNA IN XIX –
THE FIRST THIRD OF XX CENTURIES**

The article reveals new information about development of new cart roads, construction, exploitation of highways and railways in Guzulshyna, origination and activity of post and telegraph offices.

Key words: Guzulshyna, highway, railway, post, telegraph establishment.

Клапчук Володимир Михайлович, кандидат географічних наук, доцент кафедри екології та рекреації Прикарпатського національного університету імені Василя Стефаника.

78442, Івано-Франківська область, смт. Делятин, вул. Б.Хмельницького, 9, тел.дом.: 8(03475) 4-31-84; тел.моб.: 80509669229.

volodymyr_klapchuk@ukr.net