

ТРАНСПОРТНЕ ОБСЛУГОВУВАННЯ ТУРИСТІВ У ГАЛИЧИНІ (XIX – ПЕРША ТРЕТИНА XX СТ.)

В.М. Кланчук

Прикарпатський національний університет імені Василя
Стефаника

З точки зору організації інфраструктурного забезпечення рекреаційного процесу, одне з ключових місць належить транспортній систе-мі. Розвиток туризму і транспорту тісно пов'язаний та взаємозумовле-ний процес. Адже загально-визнано, що туризм як масове соціально-економічне явище, став наслідком виникнення і розвитку транспорту.

Головним залізничним вузлом Галичини був Львів, який займав ви-гідне географічне положення для всіх окраїн краю. Найважливішими залізничними лініями, що використовувалися для доставки туристів у різні частини Галичини, були: Варшава – Ковель – Рівне і Здолбунів – Могіляни – Київ; Варшава – Люблін – Львів – Станиславів – Снятин – Чернівці – Румунія; Краків – Перемишль – Львів – Терно-піль – Підволочиськ – Одеса [2]. Відгалуження цих основних залізничних ліній відходили далеко в гори, у деяких частинах гір до них примикали локальні вузькоколіїні залізниці.

Стандартні (широкі) залізниці мали наступні відтинки: Перемишль – Хирів – Загор – Лупків; Перемишль – Хирів – Самбір; Львів – Сам-бір – Сіянки; Львів – Стрий – Лавочне; Львів – Станиславів – Воро-ненка; Біла Чортківська – Станиславів – Стрий – Дрогобич – Самбір – Загор – Звардонь (з гілками: Долина – Вигода; Дрогобич – Борислав; Дрогобич – Трускавець); Львів – Потутори – Підгайці; Тернопіль – Березовиця – Копичинці – Вигнанка – Івані Пусте (з гілками: Березо-виця Острів – Потутори; Копичинці – Гусятин; Терезин – Скала; Біла Чортківська – Заліщики; Тернопіль – Підволочиськ – Гримайлів); Львів – Ковель – Володимир – Ківерці; Львів – Сарни – Луцьк; Львів – Красне – Броди – Кременець – Острог – Рівне.

На всіх основних лініях та на маршруті Варшава – Ворохта у потягах були передбачені спальні вагони різних класів. Спеціальні туристські причепні вагони діяли на маршрутах, що з'єднували Варшаву з Трускавцем, Моршином, Заліщиками, Самбором, Ворох-тою, Лавочним.

Важливим для туристів було відкриття у 1935 р. залізничної гілки Снятин – Кути через територію Румунії, до якої після Першої світової війни відійшла Буковина, та гілки Коломия – Заліщики через Ясенів Пільний та Стефанешти. Такі ж широкі колії з'єднували Коломию зі слободою Рунгурською, Долину з Вигодою та Новий Лупків з Тісною. Всі решта залізниць, що вели до курортних місцевостей і гір, були вузькоколійними та були збудовані, перш за все, для промислового використання, однак ними користувалися й туристи.

Загалом мережа вузькоколієнок була досить розгалуженою і мала такі гілки:

- Ворохта – Форещанка (14 км), що належала Державному тар-таку у Ворохті; нею можна було потрапити на відроги Чорно-гірського хребта;
- Микуличин – Поляниця Чемегівська (19 км); належала Державному тартаку у Микуличині; вела в глибину Покутських Карпат та Запрутських Горганів;
- Надвірна – Рафаїлова (33 км) з розгалуженнями: з Зеленої у долину Зелениці (16 км), з Зеленої до Хрипелів (5 км) і з Рафаїлової до Довжинця (11 км); належала Державному тар-таку у Надвірній; нею можна було добратися до Центральних та Скибових Горгани та вершини Братківська;
- Брошнів (станція на лінії Станиславів – Стрий) – Перегінське – Осмолода – Бруштури (60 км) з відгалуженнями: Перегінське – Пороги (14 км), Осмолода – долина р. Молода (16 км), Ризарня – долина р. П'єтрос (8 км); належала тартаку фірми Глезінгера і вела в глибину Високих Горганів;
- Брошнів – Рожнятів – Суходіл – Мучивка (36 км) з відгалуженнями: Луги – Лісна (20 км), Луги – Мелеціна (8 км); належала Державному тартаку у Брошневі і вела у Західні Горгани;
- Вигода – Людвиківка – Свіча (34 км), що належала тартаку фірми «Сільвінія» у Вигоді; провадила до Західних Горганів;
- Вигода – Мізунська Солотвина – Ялова (28 км); належала Державному тартаку у Вигоді, вела у Східні Бескиди;

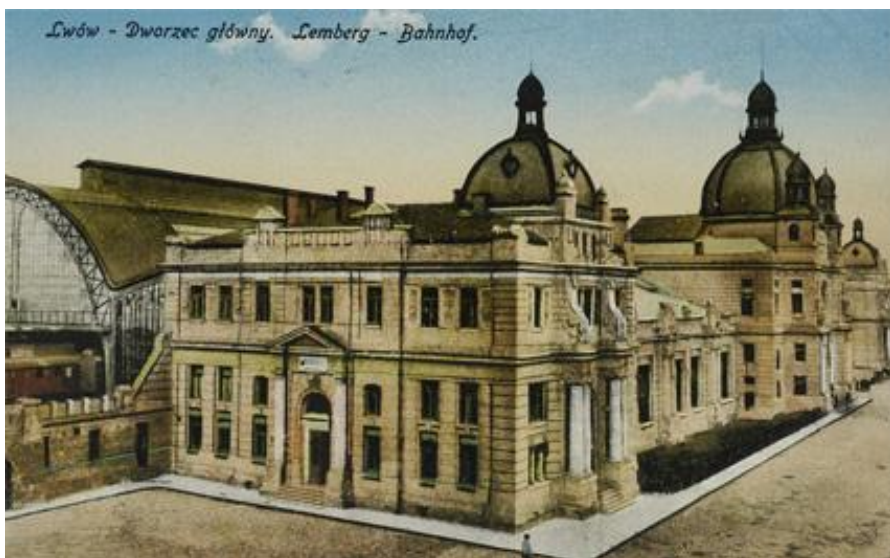
- Болехів – Поляниця – Браза (35 км) з відгалуженням Тисів – Лужки (24 км); належала Державному тартаку у Болехові і вела до скель у Бубнищі та Східних Бескидів;
- Сколе – Козова (18 км) з відгалуженням Святослав – Бутівля (10 км); належала тартаку братів Грьоделів у сколе; вела у центральну частину Бещадів;
- Верхнє Синьовидне – Рибник – Мальмансталь (74 км) з відгалуженням Майдан – Зубриця (10 км); належала тартаку фірми «Годулла» у Верхньому Синьовидному; вела до центральної частини Бещадів та туристичного притулку у Мальмансталі;
- Турка – Ільник – Завадка (30 км); належала тартаку фірми «Годулла» у Турці і вела до центральної частини Бещадів;
- Сокільники – Ступосяни – Устеріки гірські (41 км); належала тартаку Адлерсберга у Сокільниках і вела у Бещади.

На теренах Галичини постійне державне автобусне сполучення діяло лише в Станиславівському воєводстві за маршрутами: Коломия – Городенка – Заліщики; Коломия – Делятин – Надвірна; Коломия – Яблунів – Космач; Коломия – Косів – Кути; Снятин – Косів – Кути. Ці маршрути мали важливе значення для туристичного освоєння Покуття та Гуцульщини.

Звернемося до одного з найвідвідуваніших куточків Галичини – Гуцульщини, де пасажирські перевезення здійснювалися залізничним і автомобільним транспортом, однак ще часто використовувалися вози й сани, а також їздові коні. Організовувалися сплави – прогулянки туристів на плотах Черемошем та Тисою.

Для відпочинку у гірській місцевості найвигіднішими були такі залізничні лінії, як Львів – Станиславів – Ворохта – Великий Бичків, Львів – Коломия, Коломия – Делятин і Чернівці – Вижниця. З 26 груд-ня до 30 квітня, коли був найактивніший рух туристів і лижників, впроваджували два додаткових вагони (один вагон третього класу і один вагон мішаного другого-третього класів) з Варшави до Ворохти. На залізниці діяли різного типу знижки, зокрема, на квитки туристи-ні для членів туристично-спортивних товариств, а також на спеціальні поїзди для лижників, які організовувалися через Лігу сприяння туризм-

му. Інколи через пільги вартість доїзду до Східних Карпат досягала 25 % вартості звичайного квитка [3; 4; 5].



Залізничний вокзал у столиці Галичини – Львові



Залізничний вокзал у центрі Покуття – Коломиї



No. 230. Delatyn. Nowy dworzec kolejowy.

Вузлова станція та вокзал у бальнеологічному курорті Делятин



HREBENÓW obok Skolego. Dworzec kolejowy.

Залізнична станція на курорті Гребенів



Залізнична станція на курорті Моршин



Залізнична станція на кліматичному курорті Яремче



Mikuliczyn.
МИКУЛИЧИН.
Dworzec kolejowy Дворець колієвний.

Залізнична станція на кліматичному курорті Микуличин



393. Worochta.

Dworzec kolejowy

Пасажирський вокзал і залізнична станція
на кліматичному курорті Ворохта



Автостанція на бальнеологічному курорті Щавниця



Вокзал на бальнеологічному курорті Любінь Великий

Великого значення для обслуговування пасажирів надавалося залізничним станціям і вокзалам. При них створювались інформаційні бюро, в яких приїжджий міг отримати відомості про житло, де можна зупинитися на певний час, за яку оплату,

тут же у павільйоні бюро були камери зберігання речей. Також в приміщеннях станцій, або по-руч з ними, функціонували невеличкі туристичні готелі з умивальня-ми, де подорожуючий міг за невелику оплату (0,3–0,5 зол.) зупинитися на кілька годин з метою відпочинку з дороги та пошуку сталого місця.

У приміщеннях станцій і вокзалів розклад руху поїздів також змінювався посезонно й складався з врахуванням максимальної зручності для пасажирів, які користувалися кількома видами транспорту. У ве-чірній і нічний час залізничні станції освітлювалися з використанням найближчих джерел електроенергії на тартаках [3]. Задля безпеки пасажирів на станціях працювала професійна нічна сторожа. Анало-гічні вимоги висувалися і до автобусних станцій. Наприкінці 1930-х рр. автобусний транспорт забезпечував перевезення туристів згідно розкладу за багатьма маршрутами.

Для розвитку автомобільного транспорту та використання його в туристичних цілях велике значення мали автошляхи. В досліджуваний період вони перебували в незадовільному стані, що утруднювало сполучення між окремими містами і селами. Показовим у цьому плані був лист Станиславівського відділу Товариства Татранського в 1937 р. до воєводського управління, в якому йшлося про те, що останніми роками туристичний рух сконцентрований в долині Пруту, звідки розпочинаються мандрівки в Горгани і Чорногору, і там же розміщена основна база дачного руху. Однак єдина комунікаційна артерія, яка з'єднувала місцевості долини Пруту зі столицею Гуцульщини Жаб'єм, дорога з Ворохти до Жаб'я знаходилася в жахливому стані. Особливо відрізок Ворохта – Кривопілля (кордон Надвірнянського і Косівського повітів) неможливо подолати жодним видом транспорту, окрім гужового. Була зроблена спроба подолати її машиною, яка, проїхавши кілька кілометрів, повернулася з поламаними ресорами, східцями і болотниками, а сильний мотор Р.К.Р. відмовив. Тому Татранське товариство звернулося до воєводського управління видати спеціальне розпорядження щодо ремонту тієї дороги перед літнім сезоном. Пропонувалося засипати камінням і шутром ями й вибоїни задля нормального зростання туристичного руху в Східних Карпатах.

З переписки воєводського міжкомунального зв'язку з різними організаціями дізнаємося: у стані побудови або ремонту

були в 1935–1939 рр. дороги на таких відрізках: Жаб'є – Бистрець, Ворохта – Воро-ненка, Ворохта – Яблуниця, Ворохта – Космач, Косів – Татарів; при гмінних і курортних дорогах, готуючись до літнього сезону, мали роз-містити інформаційні таблиці, очистити шосе і вулиці від болота, а задля очищення повітря від пилу, бактерій та з естетичною метою висадити вздовж доріг дерева, кущі, живопліт [4].

У 1920–1930-х рр. для туристичного руху використовувалися й вузькоколіїні залізниці, збудовані на межі ХХ ст. Зазвичай, вузького-лійки проклали від станцій державних залізниць для перевезення деревини, каміння та ін. Лісові потяги «впрягали» в різну тягу, яка залежала не стільки від тогочасних досягнень науково-технічного прогресу, скільки від економічної доцільності. На магістральних ліні-ях використовували танк-паровози. Дрезинами перевозили людей, а відгалуження, прокладені в найглухіші карпатські закутки до складів або лісозаготівель, функціонували на кінській тязі. Парк вузькоколіїної залізниці мав причепний склад «на всі випадки життя» – кілька вагонів для робітників, товарні вагони, двигунні дрезини для особи-вого руху та перевезення туристів [1]. Дрезину на три особи завжди можна було винайняти, подорожуючи з Надвірної до Рафайлової, сплачуючи по 50 гр. за кілометр. Оскільки відстань між цими пункта-ми становила 33 км, то за дрезину необхідно було заплатити 16,5 зол., що на одну особу складало 5,5 [4].

Література та джерела

1. Швагуляк-Шостак О. Ще раз про «Карпатський трамвай» / О.Швагуляк-Шостак // Вечірній Івано-Франківськ. – 2006. – № 11. – С. 14.
2. Przewodnik po Polsce. – Warszawa, 1937. – Т. II. Polska południowo-wschodnia. – S. XVII–XLVI.
3. ДАІФО. – Ф. 369, оп. 1, од. зб. 15, арк. 14.
4. ДАІФО. – Ф. 369, оп. 1, од. зб. 17, арк. 27–45.
5. ДАІФО. – Ф. 369, оп. 1, од. зб. 25, арк. 2–3.