



ІСТОРИЧНЕ КРАЄЗНАВСТВО

УДК 656.2: 94(477.83/86) (477.85/87) "1886/1914"

РОЗВИТОК ЗАЛІЗНИЧНОЇ МЕРЕЖІ НА ПОКУТТІ І ГАЛИЦЬКІЙ ГУЦУЛЬЩИНІ НАПРИКІНЦІ ХІХ – НА ПОЧАТКУ ХХ ст. (ЗА МАТЕРІАЛАМИ ЧАСОПISУ «ДІЛО»)

Андрій КОРОЛЬКО

*Карпатський національний університет імені Василя Стефаника,
кафедра історії України і методики викладання історії,
бул. Шевченка, 57, 76018, Івано-Франківськ, Україна
e-mail: andrii.korolko@pnu.edu.ua
DOI: 10.15330/gal.38.155-169
ORCID: 0000-0001-7435-5806*

Світлана ГАЛЕМЧУК

*Карпатський національний університет імені Василя Стефаника,
кафедра історії України і методики викладання історії,
бул. Шевченка, 57, 76000, Івано-Франківськ, Україна
DOI: 10.15330/gal.38.155-169
e-mail: halemchuks@gmail.com
ORCID: 0000-0001-8880-289X*

У статті охарактеризовано розвиток залізничної мережі на Покутті і Галицькій Гуцульщині наприкінці ХІХ – початку ХХ ст. на основі виявлених матеріалів у часописі «Діло». Виокремлено звістки про спорудження окремих залізничних гілок на території краю, проаналізовано боротьбу за права української мови на залізниці, звернуто увагу на перешкоди в розвитку залізничної мережі Покуття і Галицької Гуцульщини у зв'язку з стихійними лихами та інфекційними захворюваннями, простежено перебіг локальних залізничних пригод, висвітлено перепони місцевої влади для виїзду залізничним транспортом на сезонні роботи. Наголошується, що джерелознавча цінність газетних публікацій «Діла» полягає в тому, що тут поміщувалися змістовні інформативні матеріали з питань формування і розвитку залізничної інфраструктури на місцях.

Ключові слова: залізниця, інфраструктура, Покуття, Галицька Гуцульщина, газета «Діло», залізничний вокзал, повінь, залізнична катастрофа, еміграція.

ХІХ століття ознаменувалось багатьма видатними винаходами людства, серед яких паровоз та залізнична тяга. Розбудовуючи добротні шляхи сполучення, австрійський уряд прагнув забезпечити військово-політичні та народногосподарські потреби держави. Саме тому серед перших кроків і намірів, які передбачалося здійснювати на новоприєднаних теренах Галичини та Буковини, були заходи з побудови комунікацій. Без цього неможливе було ні чітке адміністрування цих територій, ні їхній нормальний подальший економічний розвиток, ні надійна оборона цих земель.

4 листопада 1861 р. залізничне сполучення прийшло до м. Львова. Уряд запроваджував значні нововведення, щоб ідея Львівсько-Чернівецької залізниці була втілена в життя, оскільки її будівництво розглядалося як важливий стабілізуючий чинник на крайньому сході Австро-Угорської монархії. Зважаючи на внутрішньополітичні завдання, залізниця стала унаочненням піклування центру про окраїни.

Метою статті є дослідження розвитку залізничної мережі на Покутті і Галицькій Гуцульщині наприкінці ХІХ – початку ХХ ст. на основі виявлених матеріалів у часописі «Діло». Досягнення мети передбачає вирішення таких завдань: виокремити звістки про спорудження окремих залізничних гілок на території краю; охарактеризувати боротьбу за права української

мови на залізниці; звернути увагу на перешкоди в розвитку залізничної мережі Покуття і Галицької Гуцульщини у зв'язку з природними стихійними лихами та інфекційними захворюваннями; простежити локальні залізничні пригоди; висвітлити перепони місцевої влади для виїзду за допомогою залізничного транспорту на сезонні роботи.

Вивчення розвитку залізниць на території Східної Галичини кінця XIX – початку XX ст. знаходиться у полі зору П. Гранкіна¹, В. Клапчука², М. Панюса³ та ін. Змістовною є колективна праця *«Перша колія: До 150-річчя Львівської залізниці»*, перший розділ якої *«Від зародження до Першої світової війни»* авторства Ю. С. Томіна присвячений розвитку залізниці в австро-угорський період⁴.

Розбудова залізниць та її інфраструктури на території Східної Галичини активно висвітлювалася тогочасною українською газетною періодикою. У часописах *«Батьківщина»*, *«Свобода»*, *«Громадський голос»*, *«Галичанин»*, *«Русская Рада»* багато уваги приділялося розвитку залізничної мережі, боротьбі за права української мови на залізниці, виїзду населення за межі держави тощо. Загалом, джерелознавча цінність публікацій досліджуваного періоду полягає в тому, що тут поміщувалися пов'язані із соціально-економічним розвитком коронного краю інформативні матеріали, які потребують більш уважного ставлення. Серед них і з вивчення розбудови залізничної мережі Покуття і Галицької Гуцульщини кінця XIX – початку XX ст.

Важливим джерелом для відтворення цієї ділянки життя краю є газета *«Діло»*. Свого часу, видатний педагог і науковець Степан Сірополко так високо оцінив діяльність часопису з нагоди 50-річчя виходу його першого числа: *«Праця українського громадянства на полі політики, церкви, школи, кооперації, науки, просвіти, театру, музики і т. д. завше знаходить свій відбиток на сторінках «Діла», а тому ні один історик нашого минулого... не може пройти мимо того матеріалу, що містять у собі річники «Діла»»*⁵.

Корисними для підготовки проопонованої статті стали матеріали до біобібліографістики десяти томної праці *«Часопис «Діло» (Львів, 1880–1939 рр.)»* Костянтина Курилишина. Кожна з книг серії містить вступну частину, розділи *«Некрологи»*, *«Біо-бібліографічні публікації»*, іменний та географічний покажчики, словнички маловживаних і слів іншомовного походження. Загалом у всіх складових серії збережено однаковий підхід у викладі матеріалу щодо публікацій на шпальтах *«Діла»*. Томи розпочинаються зі вступних частин, підготовлених на основі публікацій часопису за відповідні періоди⁶.

Пильну увагу часопис приділяв характеристиці розвитку залізничного будівництва на території краю, зокрема його інфраструктури, боротьби за права української мови на залізниці, виїзду населення за межі держави тощо. Загалом, джерелознавча цінність газетних публікацій *«Діла»* полягає в тому, що тут поміщувалися змістовні інформативні матеріали з питань формування і розвитку залізничної мережі на місцях.

У пропонованій статті Покуття та Галицька Гуцульщина, як історико-географічні регіони, окреслені територією сучасних Коломийського, Косівського, Надвірнянського, Верховинського, Івано-Франківського (без північної частини) районів Івано-Франківської області. На той

¹ Львівська залізниця : Історія і сучасність / [П. Є. Гранкін, П. В. Лазечко, І. В. Сьомочкін, Г. І. Шрамко]. Львів : Центр Європи, 1996. С. 9–135.

² Клапчук В. Залізниці Галичини. *Вісник Прикарпатського університету. Історія*. 2012. Вип. 22. С. 10–20; його ж. Вузькоколейки Галичини кінця XIX – першої третини XX століть. *Україна: культурна спадщина, національна свідомість, державність*. 2017. Вип. 29. С. 331–342.

³ Панюс М. Розвиток мережі залізниць Галичини австро-угорського періоду (1861–1918). *Історія науки і біографістика. Електронне наукове фахове видання*. 2012. № 4. URL: https://inb.dnsgb.com.ua/2012-4/12_panus.pdf.

⁴ Перша колія: До 150-річчя Львівської залізниці / Ю. С. Томін, Ю. О. Романишин, Р. Ф. Коритко, І. М. Паращак. Львів : ЗУКЦ, 2011. 496 с.

⁵ Сірополко С. Піввікова служба «Діла» українській культурі. *Діло*. 1930. 14 січня. Ч. 9. С. 10.

⁶ Соляр І., Артимишин П. (рец.). Курилишин К. Часопис «Діло» (Львів, 1880–1939 рр.): матеріали до біобібліографістики : у 10 т. Дрогобич : Коло, 2015–2020. Т. 1–6. *Український історичний журнал*. 2021. Ч. 5. С. 219.



час до складу Покуття і Галицької Гуцульщини входили Коломийський, Снятинський, Городенківський, Товмацький, Печеніжинський, Косівський і Надвірнянський повіти.

У досліджуваній період з переходом у державне володіння активно розбудовувалися залізничні шляхи на Прикарпатті, зокрема на Покутті й Галицькій Гуцульщині. У 1883 р. побудовано лінію Долина – Вигода, 1884 р. – Станиславів – Гусятин, 1886 р. – Коломия – Печеніжин – Слобода Рунгурська та Коломия – Княждвір⁷, 1890 р. – Тлумач – Палагичі, 1894 р. – Станиславів – Вороненка (Ворохта), 1899 р. – Делятин – Коломия – Городенка – Стефанешти⁸. Було побудовано низку вузькоколіїних залізниць коштом підприємців.

Для порівняння, в інших регіонах Східної Галичини до початку 1880-х рр. було споруджено залізничні шляхи: побудовано лінію Перемишль – Львів (1861 р.), Львів – Чернівці (1866 р.), Львів – Красне – Золочів і Красне – Броди (1869 р.), Золочів – Тернопіль (1870 р.), Тернопіль – Підволочиськ (1871 р.), Перемишль – Хирів, Хирів – Кросценько, Хирів – Стрий і Дрогобич – Борислав (1872 р.), Львів – Стрий (1873 р.), Стрий – Станиславів (1875 р.). На території Східної Галичини за крайні тридцять років (1884–1914) перед початком Першої світової війни було прокладено ще більше двадцяти залізничних ліній⁹.

У 1892 р. було утворену нову дирекцію державних залізниць у м. Станиславові, у відання якої входили і залізничні гілки Покуття і Галицької Гуцульщини. У 1898 р. після відкриття лінії від Станиславова до Вороненки та передачі частини колій від Львівської дирекції Станиславівській дирекції підпорядковувалося вже 1490 км колій. Дирекції у м. Станиславові підпорядковувалося також керівництво руху (як зараз би сказали – підвідділок) у м. Чернівцях¹⁰.

У 1914 р. був затверджений проєкт будівництва ще однієї залізничної гілки – Бучач – Турка – Коломия протяжністю 110 км та вартістю будівництва 25 млн крон. Спорудження цієї лінії австрійський парламент і Галицький крайовий сейм визнали за конче потрібне. Але будівництву завадила Перша світова війна¹¹.

На початку 1910 р. довжина австрійських державних залізниць сягала 16 тис. км. Залізничний парк охоплював 4562 локомотиви, 9076 пасажирських, 91 587 товарних та 3 274 поштових і службових вагонів тощо. У 1909 р. було перевезено понад 93 млн пасажирів і близько 63,5 млн тонн різноманітних вантажів. Чистий прибуток становив майже 68 тис. корон. Дотація держави вимірювалася сумою понад 114,6 млн корон¹².

Загальний економічний розвиток сприяв розбудові транспортної інфраструктури Галичини і Буковини, зокрема і на території Покуття і Галицької Гуцульщини. Про інтенсивний розвиток її залізничної складової свідчили повідомлення у часописі «Діло» про планування і будівництво залізничних колій, відкриття нових станцій, зміну тарифів¹³.

Інтенсивний економічний розвиток потребував наявності відповідної транспортної інфраструктури, зокрема залізничної. На будівництво нових колій центральний уряд почав щороку виділяти десятки мільйонів корон, у результаті чого залізничні шляхи сполучення успішно утримували першість у транспортних перевезеннях¹⁴.

⁷ Зелѣзница зъ Коломыѣ до Слободы Рунгурской. *Дѣло*. 1885 (1886) 28 грудня (9 сѣчня). Ч. 142. С. 3. Рубр.: Новинки; Зелѣзна дорога з Коломыѣ на Печенѣжинѣ до Ропы и изъ Коломыѣ до Княждвора... *Дѣло*. 1886. 31 липня (12 серпня). Ч. 84. С. 2.

⁸ Перша колія: До 150-річчя Львівської залізниці... С. 131.

⁹ Там само.

¹⁰ Там само. С. 47.

¹¹ Там само.

¹² Австрійські залѣзници в 1909 р. *Діло*. 1911. 20 (7) сѣчня. Ч. 13. С. 7. Рубр.: Економічно-торговельні вісти.

¹³ Нова тарифа особова на залѣзницяхъ державныхъ. *Дѣло*. 1895. 15 (27) марта. Ч. 60. С. 2–3; Справозданье зъ админістраціи державныхъ залѣзниць... *Дѣло*. 1895. 26 мая (7 червня). Ч. 115. С. 2. Рубр.: Господарство, промыслъ и торговля; Новѣ залѣзницѣ льокальнѣ. *Дѣло*. 1898. 4 (16) падолиста. Ч. 246. С. 3. Рубр.: Новинки; Краєві залѣзницѣ льокальнѣ. *Дѣло*. 1898. 24 падолиста (6 грудня). Ч. 262. С. 2; Отворене руху на залѣзници Делятинѣ – Коломыѣ – Стефанѣвка... *Дѣло*. 1899. 22 жовтня (3 падолиста). Ч. 238. С. 2. Рубр.: Новинки.

¹⁴ Нові залѣзници в Галичинѣ. *Діло*. 1903. 30 мая (12 червня). Ч. 119. С. 3. Рубр.: Новинки.

Процедура прокладання нових колій передбачала процес попереднього викупу селянських земель у місцях планованого будівництва. Газета «Діло» попереджала земельних власників про зловживання чиновників під час укладання угод, які полягали в заниженні вартості землі. Якщо селяни не погоджувалися і навзаєм вимагали виділення рівноцінного земельного наділу в іншому місці, то їм погрожували судом. Також траплялися зловживання при оплаті праці робітникам, найнятим для виконання робіт із прокладання колій¹⁵.

У цьому контексті в газеті «Діло» черпаємо таку інформацію щодо формування і розбудови залізничної мережі на Покутті й Галицькій Гуцульщині. Так, улітку 1891 р. адвокат з м. Коломия Гольдфарб намагався отримати концесію для проведення попередніх технічних робіт щодо початку будівництва локальної залізниці з м. Косів через м. Кути до залізничної станції Залуччя на Буковині¹⁶. На початку 1890-х рр. була побудована локальна залізниця з м. Коломиї до м. Печеніжин. Проте на одній з її ділянок проходив «гостинець» – дорога, по якій часто їхали вози і сані, що пошкоджували залізничне полотно. Тому керівництво залізниці прийняло рішення остаточно призупинити на цій ділянці рух гужового транспорту¹⁷.

З вересня 1902 р. був запроваджений податок на залізничні квитки, грошовий еквівалент якого залежав від класу вагона і дальності поїздки¹⁸. Загалом, статистика свідчила про постійне зростання прибутків галицьких залізниць¹⁹.

На місцевому рівні представники єврейської національної спільноти намагалися збільшити свої статки, використовуючи для цього призалізничну територію. Зокрема, у 1900 р. єврей з містечка Отинія Товмацького повіту біля залізничного вокзалу поставив додаткову «рогатку» для сплати крайового мита. Через встановлення цього митного поста жителі Отинії та дванадцять довколишніх сіл були відтіняті від пошти, телеграфу, аптеки, послуг лікаря, приміщення жандармерії та скарбової варті²⁰.

Для українців використання залізничного транспорту супроводжувалося постійною боротьбою за право української мови як крайової бути відображеною на залізничних квитках, таблицях та оголошеннях у вокзальних приміщеннях, а також у спілкуванні з касирами, кондукторами та іншими службовцями залізниці²¹.

У 1909 р. розгорілася боротьба за права української мови на залізниці, а саме за наявність україномовного тексту (поруч з німецьким і польським) на залізничних квитках, що було передбачено чинним законодавством. Однак польське керівництво залізничних дирекцій у містах Львові та Станиславові не поспішало виконувати зобов'язуючі приписи. Тож газета «Діло» закликала українців при придбанні квитка вимагати його українського варіанта, а відмову обов'язково фіксувати в книзі скарг. Офіційну відповідь на скаргу з поясненням, що україномовних квитків немає, треба було пересилати на адресу одного з послів – наприклад Євгена Левицького, який був членом залізничної комісії. Окреме звернення рекомендувалося адресувати Міністерству залізниць²².

¹⁵ Хлопська кривда при будові залізниці Львів – Самбір. *Діло*. 1902. 3(16) липня. Ч. 146. С. 2. Рубр.: Новинки.

¹⁶ Нова залізниця. *Діло*. 1891. 25 липня (6 серпня). Ч. 166. С. 2. Рубр.: Новинки.

¹⁷ Комунікаційна особливість. Локальна залізниця коломийська на шляху до Печеніжина ... *Діло*. 1895. 13 (25) марта. Ч. 58. С. 3. Рубр.: Новинки.

¹⁸ Податок від залізничних білетів. *Діло*. 1902. 20 серпня (2 вересня). Ч. 185. С. 1.

¹⁹ Доходи з галицьких залізниць. *Діло*. 1903. 5 (18) грудня. Ч. 275. С. 3. Рубр.: Новинки.

²⁰ Отинієць. Зь Отинії пишуть намъ ... *Діло*. 1900. 7 (20) марта. Ч. 54. С. 3. Рубр.: Новинки.

²¹ Въ справѣ руского письма на залѣзничяхъ... *Діло*. 1902. 18 (31) сѣчня. Ч. 15. С. 3. Рубр.: Новинки; Гакатизм на залѣзничях. *Діло*. 1903. 6(19) лютого. Ч. 29. С. 3. Рубр.: Новинки; Як відомо нашим читателям ц. к. міністерство залѣзниць державних ще торік... приказало... щоби з днем 1 н. ст. марта 1903 залѣзничі білети були виготовлені в трех мовах... *Діло*. 1903. 31 мая (13 червня). Ч. 120. С. 2. Рубр.: Новинки.

²² Курилишин К. Вступ. *Курилишин К. Часопис «Діло» (Львів, 1880–1939 рр.): матеріали до біобібліографістики* / НАН України, Львівська національна наукова бібліотека України ім. В. Стефаника. Дрогобич : Коло, 2019. Т. 5: 1905–1909 рр. С. 59.



Окрім того, у розмовах із залізничним персоналом керівництво колії спонукало спілкуватися виключно українською мовою. Незважаючи на можливі неприємності, масовість пропонованої акції могла принести позитивні результати²³.

Те, що боротьба буде важкою, підтверджував факт планованого запровадження нових тарифів і, відповідно, друку нових бланків квитків, зразки яких не містили україномовного тексту²⁴. Однак вона почалася, і непоодинокими стали факти, коли за вимогу квитків українською мовою людей принижували, ображали, висаджували з вагона, штрафували і навіть арештовували. Зазначимо, що активними учасниками руху за український квиток були студенти.

Так, 6 червня 1906 р. на залізничному вокзалі Коломиї Андрій Шкондеюк із с. Соколівка Косівського повіту купував квиток до с. Букачівці Рогатинського повіту. Квиток коштував 3,10 корони, але касир зажадав 3,40 корони – і пасажир заплатив. А. Шкондеюк також хотів купити квиток для брата до с. Коршів Коломийського повіту. Касир відповів, що немає квитка. А коли хлопець запитав касира, чи можна поїхати без квитка, той голосно крикнув: «гони!». У цю ж хвилину «услужний портиєр» трутив з цілої сили від каси А. Шкондеюка. Відійшовши осторонь, пасажир помітив, що касир узяв за придбаний квиток зайвих 30 сотиків, і повернувся до залізничної каси. Але касир знову відігнав його від каси. Це побачив один гімназист і звернув увагу урядовця на невластиву поведінку між сторонами конфлікту, на що касир у відповідь крикнув: «*Proszę nie mieszać się do tego*» (Будь ласка, не втручайтеся в це. – *Авт.*). Тоді гімназист зі А. Шкондеюком пішли до начальника залізничного вокзалу і зажадали книгу скарг, але урядовець відігнав учня за двері і закрив їх. Після цього гімназист повернувся до каси купувати квиток до Львова і при цьому наголосив касиру, що той зобов'язаний видати книгу скарг для подорожуючих і пригрозив, що звернеться зі скаргою до дирекції залізниць. Однак касир відрубав йому: «*Ty durniu, nie mieszaj się do tego i nie groź mi!*» (Дурню, не втручайся і не погрожуй мені! – *Авт.*). Закінчилося все це тим, що касир не видав квитка для гімназиста і він мусів сідати разом з братом А. Шкондеюком у потяг без квитка та платити «*Nachzahlung*» (придбаний квиток за додаткову оплату. – *Авт.*). Щойно сівши в потяг, до гімназиста підійшли три урядовці з вартою і вимагали від нього надати всі свої персональні дані. Учень виконав їхнє прохання, але одночасно заявив, що вносить скаргу до дирекції залізниць²⁵.

Реакцією профільного міністерства на законну вимогу українців стала офіційна заява, що з 1 січня 1910 р. у Львівському і Станиславівському округах державних залізниць, а також у Чернівецькій дирекції, крім квитків з німецько-польським текстом, з'являться проїзні документи з німецько-польсько-українським текстом²⁶. Однак після визначеної дати нічого не змінилося. Законні вимоги українських пасажирів щодо україномовного квитка не задовольнялися, що спричинювало часами досить гострі суперечки з працівниками вокзалів і провідниками.

Керівництво державних залізниць змушене було реагувати і пояснило затримку з друком тримовних квитків технічними причинами. Обіцяний термін відсувався до 1 квітня 1910 р. і супроводжувався поясненням, що поступовому запровадженню тримовних проїзних документів передуватиме реалізація наявних двомовних квитків на кожній зі станцій²⁷.

Якісному розвитку залізничної мережі краю перешкождали природні стихійні лиха та негоди. Упродовж досліджуваного періоду значні опади спричинювали розливи річок, зокрема Дністра, Пруту, Черемошу і затоплення великих площ сільськогосподарських угідь. Під водою

²³ О руські залізничні білети! *Діло*. 1909. 31 (18) серпня. Ч. 190. С. 1.

²⁴ Безсоромність! *Діло*. 1909. 7 вересня (25 серпня). Ч. 196. С. 1.

²⁵ Про нечуване варварство залізничного урядника пишуть нам ... *Діло*. 1906. 26 мая (8 червня). Ч. 106. С. 3. Рубр.: Новинки.

²⁶ Міністерство й руські залізничні білети. *Діло*. 1909. 30 (17) жовтня. Ч. 240. С. 1; Права руської мови на державних залізницях. *Діло*. 1909. 13 листопада (31 жовтня). Ч. 251. С. 2. Рубр.: Новинки; В справі руських білетів залізничних... *Діло*. 1909. 24 (11) грудня. Ч. 284. С. 3. Рубр.: Новинки.

²⁷ Триязичні білети – фікцією? *Діло*. 1910. 4 січня (1909 23 грудня). Ч. 3. С. 5. Рубр.: Новинки; Здорово обдурюють залізничні влади руську суспільність... *Діло*. 1910. 10 січня (1909 28 грудня). Ч. 6. С. 5. Рубр.: Новинки; Отже нема руських залізничних білетів. *Діло*. 1910. 14 марта (29 лютого). Ч. 56. С. 5. Рубр.: Новинки.

опинялися не тільки населені пункти, дороги, але й залізничні колії. Подолання наслідків стихій вимагало значних капіталовкладень.

Зокрема, значної шкоди завдавали повені. Кілька потужних повеней відбулися влітку 1893 р. Під час червневої негоди найбільше постраждали підгірські території Східної Галичини – від міст Дрогобича до Коломиї – і Буковина. Розмиті дороги і залізниці, знищені мости і будівлі, затоплені населені пункти і сільськогосподарські угіддя, загинула худоба характеризували її наслідки. Так, у Товмацькому повіті розлилася р. Дністер. У містечку Нижнів стояла вода понад 5,5 метрів. У селах Довге, Петрилів, Новосілка і Кутиська люди сиділи на дахах будинків і деревах та чекали порятунку²⁸.

Значних руйнувань завдала велика повінь на Коломийщині в червні 1897 р. Навіть невеличкі річки і потічки Сопівка, Люча, Пістинька вийшли з берегів і позаливали десятки тисяч моргів земельних угідь. Городини і сади вздовж дороги, яка вела з Коломиї до містечка Яблунів, були залиті водою²⁹. Також були залиті Надвірнянське, Кутське і Снятинське передмістя Коломиї. З інспекційною поїздкою приїхав оглядати наслідки повені намісник Галичини князь Сангушко³⁰.

До речі, вказана повінь спричинила залізничну аварію пасажирського потяга між с. Турка Коломийського повіту і м. Коломия, яка сталася вночі 27 червня 1897 р. Це була перша катастрофа на залізниці не тільки на Покутті, але й у всій Східній Галичині. Після сильного буревію і зливи були пошкоджені насип і міст, який завалився під час проходження пасажирського поїзда³¹. Загинули 10 осіб, поранень зазнали 13, з яких троє перебували у важкому стані³². Останню жертву катастрофи було виявлено лише через десять днів³³. Рух товарних поїздів на залізничній ділянці Коршів – Коломия був призупинений на 12 днів, а потім ще на кілька днів, оскільки будівельники з м. Перемишль не встигали спорудити тимчасовий залізничний міст³⁴. Відновлено залізничний рух 12 липня³⁵. На місці трагедії довгий час тривало слідство³⁶. Родини вбитих і потерпілих звернулися до дирекції державних залізниць про надання допомоги і страхових виплат³⁷. Унаслідок судового розгляду справи постраждали й родичі загиблих отримали право на матеріальне і моральне відшкодування збитків³⁸.

Великої шкоди завдала величезна повінь влітку 1900 р. Наслідком кількадечних дощів став розлив р. Прут навколо залізничного шляху Делятин – Коломия – Стефанівка. Зокрема, потік р. Любіжня, притоки р. Прут, гнав за собою велику кількість «кльоців» (колода, брус. – *Авт.*) зі складів дирекції домен і лісів. Удари цих «кльоців» розбили причілок залізничного мосту зі

²⁸ Повени и грады. *Дѣло*. 1893. 27 мая (8 червня). Ч. 116. С. 2.

²⁹ Зъ цѣлого Покутя надходятъ вѣсти о заливах и повенях. *Дѣло*. 1897. 14 (26) червня. Ч. 133. С. 3. Рубр.: Новинки.

³⁰ Про гостину намѣстника кн. Сангушка въ Коломыѣ подаемо такі близші вѣсти ... *Дѣло*. 1897. 19 червня (1 липня). Ч. 137. С. 3. Рубр.: Новинки.

³¹ Нещасте на зелѣзници пѣдъ Коломыѣю. *Дѣло*. 1897. 16 (28) червня. Ч. 134. С. 3. Рубр.: Новинки.

³² Про нещасте на зелѣзници пѣдъ Коломыѣю. *Дѣло*. 1897. 17 (29) червня. Ч. 135. С. 1; Нещасте на зелѣзници пѣдъ Коломыѣю. *Дѣло*. 1897. 19 червня (1 липня). Ч. 137. С. 3. Рубр.: Новинки.

³³ Послѣдну жертву катастрофы зелѣзничои пѣдъ Коломыѣю... *Дѣло*. 1897. 30 червня (12 липня). Ч. 145. С. 3. Рубр.: Новинки.

³⁴ Дирекція державныхъ зелѣзницъ доносить. *Дѣло*. 1897. 18 (30) червня. Ч. 136. С. 3. Рубр.: Новинки; Нещастна пригода на зелѣзници пѣдъ Коломыѣю остане ся... *Дѣло*. 1897. 21 червня (3 липня). Ч. 139. С. 3. Рубр.: Новинки.

³⁵ Въ справѣ катастрофы пѣдъ Коломыѣю одержуємо сегодня ... отсе письмо ... *Дѣло*. 1897. 27 червня (9 липня). Ч. 143. С. 1. Рубр.: Новинки; Въ справѣ катастрофы на зелѣзници пѣдъ Коломыѣю дѣстали мы слѣдуючій комуникать ... *Дѣло*. 1897. 28 червня (10 липня). Ч. 144. С. 3. Рубр.: Новинки.

³⁶ Въ справѣ катастрофы на зелѣзници пѣдъ Коломыѣю надходятъ таки нові вѣсти ... *Дѣло*. 1897. 26 червня (8 липня). Ч. 142. С. 3. Рубр.: Новинки; Въ справѣ катастрофы на зелѣзници пѣдъ Коломыѣю выточено слѣдство... *Дѣло*. 1897. 10 (22) липня. Ч. 154. С. 3. Рубр.: Новинки.

³⁷ Родини убитихъ и потерпѣвшихъ пѣдчасъ катастрофы пѣдъ Коломыѣю выступаютъ... *Дѣло*. 1897. 28 червня (10 липня). Ч. 144. С. 3. Рубр.: Новинки.

³⁸ Въ справѣ катастрофы пѣдъ Туркою затвердивъ найвысшій трибуналь у Вѣдни вырокъ... *Дѣло*. 1899. 2 (14) сѣчня. Ч. 1. С. 2–3. Рубр.: Новинки; Вѣдгомѣнь катастрофы пѣдъ Туркою... *Дѣло*. 1899. 10 (22) лютого. Ч. 31. С. 3. Рубр.: Новинки.



сторони м. Делятин, що спричинило зсунення (деформацію) залізної конструкції 3-метрового мосту. Через швидкий приплив води в потоці Солониця при його усті (впадінню) до р. Прут зупинився відплив води під залізничним мостом на 3,5 км деревиною, сіном та іншими предметами, знесеними водою. Це спричинило до зміни потоку, який повернув з усією силою поза залізничний насип, що там лежав між спадом гори і річкою Прут. Шалений напір води прорвав залізничний насип між 3,6 і 4,2 кілометром, а надмірний приплив зробив прірву в охоронному мурі, що стояв там від сторони річки. Значної шкоди р. Прут завдала с. Микуличин Надвірнянського повіту, яке опинилося під водою. У гірському населеному пункті місцевий тартак був підмунлений, залізничний шлях перерваний.

Так само в Надвірнянському повіті значної шкоди наробила інша річка Бистриця. Нова залізнична гілка в сторону с. Пасічна була дуже пошкоджена. Міст на р. Стримба завалений. Ще один міст на р. Бистриця в с. Пасічна, який коштував 100 тис. зр., заледве врятований завдяки тому, що працівники камеральної служби кожне пошкодження в підмурівку одразу ж засипали брилами каменю.

Того ж року серйозної кошти завдала річка Дністер біля містечка Нижнів Товмаського повіту. 148 будинків опинилися під водою, а 500 осіб – без хати і хліву. Села Кутиська, Ново-сілка, Петрилів, Делева, Горигляди, Будзин, Долина, Довге виявилися затопленими. Щоправда, залізничний міст через р. Дністер у м. Нижнів залишився неушкодженим³⁹.

Потужна повінь у Східній Галичині, зокрема і на частині Покуття, мала місце у квітні 1912 р. Багато населених пунктів, серед них місто Станиславів, потрапили у водяну блокаду, залізничний рух призупинено, пошкоджено мости, шляхи сполучення, затоплено сільськогосподарські угіддя. Ріка Дністер піднялася на майже 4 м. Матеріальні збитки становили десятки мільйонів корон. Повідомлялося і про людські жертви⁴⁰.

Зустрічалися також локальні залізничні пригоди і нещастя, причинами яких вбачалися перевтома залізничних працівників, їхній недостатній фаховий рівень, незадовільний технічний стан рухомого складу і колій, перевищення швидкості через недотримання графіка руху.

Так, 17 грудня 1897 р. у м. Снятин відбулася невелика залізнична пригода. Внаслідок неправильного переключення залізничних колій зіштовхнулися між собою два товарні потяги. Як результат, обидва локомотиви і дев'ять залізничних вагонів пошкоджено, десять залізничників зазнали незначних поранень⁴¹. Подібна пригода сталася на цій залізничній гілці 3 листопада 1899 р. На залізничній станції с. Видинів Снятинського повіту між Снятином та Коломиєю зіштовхнулися два локомотиви, внаслідок чого зійшли з залізничних колій два товарні вагони та поранено троє залізничників⁴². У липні 1907 р. на цій же залізничній станції с. Видинів стався нещасний випадок. Через необережність під колеса потяга потрапив залізничний асистент Андрій Романчак. Колеса локомотива відтяли йому ліву руку. Непритомного працівника відвезли до шпиталю м. Чернівці⁴³. Подібний нещасний випадок стався через місяць у серпні 1907 р. на цьому ж залізничному відтинку. Вранці потяг між с. Видинів і м. Заболотів переїхав селянина Юрка Мельничука. Потерпілий загинув на місці⁴⁴.

На початку 1900 р. профільне міністерство з метою уникнення нових залізничних катастроф, видало нові розпорядження, згідно з якими при усіх депо, а їх нараховувалося 46, запроваджувалися курси з надання першої медичної допомоги. Також було передбачено сформувати спеціально обладнані санітарні вагони, які мали бути задіяними за потреби⁴⁵.

Однак це не вберегло від ще однієї залізничної катастрофи, яка сталася 1 липня 1910 р. на станції Лоева (поблизу Надвірної). На цьому відтинку не розминулися відпочинковий із

³⁹ Повѣнь. *Дѣло*. 1900. 4 (17) липня. Ч. 148. С. 2.

⁴⁰ Катастрофа повеней. *Діло*. 1912. 10 цвітня (28 марта). Ч. 79. С. 5; Катастрофа повеней. *Діло*. 1912. 11 цвітня (29 марта). Ч. 80. С. 6. Рубр.: Новинки; Весна 1912: Повені в Галичині. *Діло*. 1912. 12 цвітня (30 марта). Ч. 81. С. 4; 13 цвітня (31 марта). Ч. 82. С. 4.

⁴¹ Двѣ новѣ пригоди на желѣзницяхъ въ Галичинѣ. *Дѣло*. 1897. 8 (20) грудня. Ч. 277. С. 3. Рубр.: Новинки.

⁴² Нова пригода на желѣзници. *Дѣло*. 1899. 22 жовтня (4 падолиста). Ч. 239. С. 3. Рубр.: Новинки.

⁴³ Дрібні вісти. Зі Снятина доносять ... *Діло*. 1907. 23 липня. Ч. 153. С. 3. Рубр.: Новинки.

⁴⁴ Нещасні пригоди. *Діло*. 1907. 24 серпня. Ч. 180. С. 2. Рубр.: Новинки.

⁴⁵ Міністерство желѣзниць видало новѣ приписы въ справѣ желѣзничихъ катастрофъ. *Дѣло*. 1900. 7 (19) сѣчня. Ч. 4. С. 3. Рубр.: Новинки.

с. Ворохта Надвірнянського повіту і товарний потяг⁴⁶. Один з пасажирів, очевидців цієї події, оповів, що він разом з родиною у неділю виїхав потягом «Ворохта – Станиславів» з с. Яремче Надвірнянського повіту до м. Надвірна. Потяг, як і всі інші поїзди, які влітку курсували за цим маршрутом у неділю та в «латинські» свята, був переповнений. На станції Лоева під час зупинки пасажирського потяга з невідомих причин три останні вагони, у яких перебували 150 пасажирів, «відлучилися» від поїзда та в'їхали на сусідній «правий шлях», на котрому стояв, а можливо розпочав свій рух у бік Ворохти товарний потяг. Внаслідок удару трьох вагонів об локомотив товарного потяга шість пасажирів були важко травмовані, а кільканадцять зазнали легких поранень. Серйозно пошкодженими виявилися локомотив товарного потяга і середній з трьох пасажирських вагонів. Невідомий очевидець події так описав у газеті *«Діло»* перші хвилини цієї трагічної події: «По катастрофі наступило страшне замішанє, зойк дїтий, женщин і мушин не дасть ся описати і ніхто не здавав собі справи, що сталося. Родичі шукали дїтий а діти питали ся за родичами, чи ще знаходять ся при житю». Серед причин залізничної катастрофи очевидець вбачав нездарність керівництва залізничної станції, оскільки місцевий вокзал не був освітлений, до того ж не було води і санітарного обладнання для надання першої домедичної допомоги. Цікаво, що серед пасажирів цього залізничного потяга було багато відомих представників української інтелігенції: посол австрійського парламенту Лев Бачинський, посол Галицького крайового сейму Дем'ян Савчак з родиною, адвокат Іван Саноцький з дружиною, адвокат Йосип Партицький та ін.⁴⁷

У газеті *«Діло»* було повідомлено, що 9 вересня 1907 р. на відділку коломийської залізниці Дятківці – Братлер стався великий вибух нафтової ропи під час її переливання з цистерни в бочки. Справа в тому, що один з робітників хотів пересвідчитися чи вже заповнена бочка і запалив сірника. Умить зайнялася вогнем ропи в бочці й у цистерні, після чого стався вибух. Два робітники – Михайло Гонорський і Антін Оставський – одразу ж загинули, згорівши живцем⁴⁸.

Ще одним випробуванням для населення краю стали інфекційні захворювання, такі як холера і тиф, що було дотичним і до розвитку залізничної мережі. Інформація про їх поширення почала з'являтися в газеті *«Діло»* в липні 1893 р., а з початку серпня стала постійною в рубриці *«Новинки»*⁴⁹.

У місті Коломия ця хвороба розповсюджувалася, як правило, у будинках, розташованих над р. Прут. У довколишніх селах спостерігалися спорадичні випадки захворювання холерою, однак жителі не виявляли бажання повідомляти про це місцеву владу. У Коломії появилось кілька відозв, у яких місцева влада закликала запідозрених у цій хворобі жителів не приймати у свої будинки родичів чи знайомих, в іншому разі ці будинки підлягатимуть п'ятиденній обсервації. Бурмістр Коломії видав оголошення про заборону вживання води з р. Прут і млинівки для пиття та купання у цій річці⁵⁰. 20 серпня 1893 р. у Коломії на залізничному вокзалі введено примусову дезінфекцію пасажирів. Касиру вокзалу заборонялося продавати квиток пасажиру, якщо останній не пред'явить лікарське свідоцтво про проведену дезінфекцію⁵¹.

Цікаво, що роком раніше, 27 липня 1892 р., до Коломії з російського м. Астрахань залізницею прибуло сім вагонів сушеної риби. Однак керівництво і жителі міста були стурбовані тим, що риба могла вже бути зараженою і могла спровокувати холеру, адже товар їхав понад

⁴⁶ Зелізнична катастрофа. На стациї Лоевій за Надвірною... *Діло*. 1910. 2 серпня (20 липня). Ч. 169. С. 5. Рубр.: Новинки.

⁴⁷ Про залізничну катастрофу в Лоевій... *Діло*. 1910. 3 серпня (21 липня). Ч. 170. С. 6. Рубр.: Новинки.

⁴⁸ Вибух нафти. З Коломії доносять... *Діло*. 1907. 13 вересня. Ч. 196. С. 3. Рубр.: Новинки.

⁴⁹ Холера. *Діло*. 1893. 26 липня (7 серпня). Ч. 165. С. 3. Рубр.: Новинки; Холера. *Діло*. 1893. 31 липня (12 серпня). Ч. 170. С. 2; Стань холеры въ Галичинѣ. *Діло*. 30 липня (11 серпня). Ч. 169. С. 1–2; Деякі гадки про холеру (Зь епідемічного повѣта). *Діло*. 9 (21) серпня. Ч. 177. С. 2. Рубр.: Новинки.

⁵⁰ Холера. *Діло*. 1893. 10 (22) серпня. Ч. 177. С. 1–2. Рубр.: Новинки.

⁵¹ Холера. *Діло*. 1893. 11 (23) серпня. Ч. 178. С. 3. Рубр.: Новинки.



три тижні. Тому магістрат, на противагу вказівкам старости, заборонив продавати рибу в місті⁵².

На початку ХХ ст. залізничні вокзали краю стали ключовими артеріями виїзду галицьких українців в еміграцію та на сезонні роботи в сусідні держави з метою заробітку і пошуку кращого життя в майбутньому. Саме вони виконували роль центральних пунктів збору, перепочинку, прощання і початку подорожі в невідоме.

Багато уваги газета «Діло» віділяла висвітленню питання про виїзд галицьких українців на сезонні роботи до Пруссії. Редакція висловлювала переконання, що зароблені кошти сприятимуть економічному піднесенню – як селянських господарств, так і всього українського народу. Греко-католицька церква й українські інституції, зокрема Народний комітет, усіляко сприяли якісній організації процедури виїзду. У Найберуні було створене руське бюро, яке виконувало посередницькі функції між працедавцями і робітниками.

Поляки, прагнучи залишити за собою цей ласий заробітчанський напрям, різними методами намагалися перешкодити виїзду українців, серед яких – затягування або й просто не оформлення дозвільних документів місцевими органами влади, поліційні заборони покидати місця проживання, незаконні арешти, скасування 50-відсоткової знижки на залізничні квитки для групи з не менше 10 заробітчан⁵³.

Такий неприємний факт з 13 чоловіками і жінками з с. Вікно Городенківського повіту, які 26 березня 1907 р. приїхали до залізничного вокзалу Коломиї і того ж самого дня мали вирушати на заробітки в м. Найберун. У Німеччині вони мали отримати у відповідному бюро документ на працевлаштування. Під час купівлі більше десяти залізничних квитків діяло правило знижки. Однак касир залізничного вокзалу в Коломиї не хотів іти назустріч пасажирам, допоки вони для підтвердження не покажуть посвідчення коломийського бюро праці, що вони їдуть на роботу, хоча мали при собі відповідні робітничі книжки. Люди змушені були піти у відповідне бюро в Коломиї для отримання цих посвідчень. Але там їм сказали, що посвідчення видадуть тільки тоді, як поїдуть на роботу і відповідне для цього бюро підготує їм документи для працевлаштування. Тоді жителі с. Вікно знову повернулися до залізничного вокзалу і повторно вимагали від касира придбання квитків («півкарти») до м. Освенцім. Але касир польською мовою відповів: «Mówiłem, że bez potwierdzenia biura pracy półkart nie dostaniecie. Półkarty wydaje się tylko jadącym na robotę w kraju, ale zagranicę nie. Jeżeli chcecie możecie iść piechotą» (Я ж тобі казав, що без підтвердження служби зайнятості ти півкарти не отримаєш. Напівкарти видають тільки тим, хто їде на роботу в країну, але не за кордон. За бажання можна піти пішки. – Авт.). Люди вже не могли довше чекати і взяли квитки до Львова, шукаючи відповідної правди там, щоб виїхати за кордон. Автор допису з цього приводу відзначав: «Се відмовляння карт через залізничних касирів має в першій мірі, як бачимо, наганяти польським бюрам повітовим руських заробітчан, що шукають праці за границями краю, а далі підкопати руське бюро в Найберуні, через котре тисячі людей дістає добрі роботи»⁵⁴.

Від 1 лютого 1908 р. ситуація з працевлаштуванням у Пруссії дещо ускладнилася через розпорядження пруського Міністерства внутрішніх справ, згідно з яким кожен заробітчанин зобов'язаний був оформити легітимаційну картку при перетині німецького кордону (уже працюючим довідка виписувалася за місцем працевлаштування). Контроль за наявністю відповідного документа покладалася на поліцію. Його відсутність означала депортацію. Для українських робітників легітимаційні картки були жовтого кольору, польських – червоного, інших національностей – білого⁵⁵.

⁵² Зь Коломиї пишуть, що тамь передь кількома днями прийшло 7 вагонів сушеної риби зь Астрахана... *Діло*. 1892. 28 липня (9 серпня). Ч. 169. С. 2. Рубр.: Новинки.

⁵³ Курилишин К. Вступ. *Курилишин К. Часопис «Діло» (Львів, 1880–1939 рр.): матеріали до біобібліографістики* / НАН України, Львівська національна наукова бібліотека України ім. В. Стефаника. Дрогобич: Коло, 2019. Т. 5: 1905–1909 рр. С. 34–35.

⁵⁴ Залізничні касири проти руської зарібкової еміграції. *Діло*. 1907. 22 цвітня. Ч. 81. С. 3. Рубр.: Новинки.

⁵⁵ Догляд над робітниками в Німеччині. *Діло*. 1908. 4 січня (1907. 22 грудня). Ч. 4. С. 2. Рубр.: Новинки; Важне для емігрантів-робітників. *Діло*. 1908. 6 лютого (24 січня). Ч. 28. С. 2; Ситуация зарібкова в

Ще однією перешкодою на еміграційному шляху стали обмеження щодо виїзду військовозобов'язаних. Так, навесні 1904 р. 18-річний житель м. Тисмениця Товмацького повіту Гриць Самаляк зібрався на заробітки до Пруссії. Відправляючи його в дорогу, мати позичила в громадській касі 15 зр. та передала синові. Проте, коли під час поїздки на залізничному вокзалі в містечку Мисловичі Г. Самаляк передав кондукторові квиток на проїзд, австрійський жандарм звелів йому показати службову книжку. Урядовець, побачивши в документі рік народження хлопця, польською мовою сказав повертатися додому, бо «ти маєш уже 20 літ і маєш іти до війська». Недосвідчений юнак послухався без найменшого опору жандарма і з залізничного вокзалу з м. Мисловичі повернувся пішки без жодної копійки до м. Тисмениця⁵⁶.

Отже, на історичний розвиток нашого краю значний вплив мав технічний поступ XIX ст., прикметною рисою якого стала поява залізниць, що ознаменувало нову еру в структурі транспорту та економіки назагал. Уряд підтримував будівництво Львівсько-Чернівецької залізниці, оскільки ця ланка транспорту розглядалася як важливий стабілізуючий чинник на крайньому сході монархії та як унаочнення піклування центру про окраїни.

Чимало уваги цьому аспекту соціально-економічного розвитку краю приділяла перша українська щоденна газета «Діло». Публікації цього часопису вказують, що наприкінці XIX – на початку XX ст. залізнична мережа з'єднала найбільш віддалені регіони краю, серед яких значилися Покуття і Галицька Гуцульщина, поміж собою та з адміністративними центрами Галичини і всієї Австро-Угорської монархії. Водночас, як засвідчують окремі газетні дописи, спостерігалися окремі труднощі щодо процедури прокладання нових колій у зв'язку зі зловживанням чиновників та небажанням селян передавати свою землю під будівництво залізниці.

Залізничний транспорт став своєрідною візитною карткою постійної боротьби за право української мови як крайової бути відображеною на залізничних квитках, таблицях та оголошеннях у вокзальних приміщеннях, а також у спілкуванні з касирами, кондукторами та іншими службовцями залізниці. Такі приклади захисту української мови можна було побачити і на залізничних вокзалах населених пунктів Покуття та Галицької Гуцульщини, про що вказувалося в газетних статтях «Діла».

На заваді якісному розвитку залізничної мережі краю ставали природні стихійні лиха, негоди та інфекційні захворювання. Як засвідчують різноманітні дописи часопису «Діло», значної шкоди завдавали повені та розливи річок Дністер, Прут, Черемош, які руйнували залізничні мості, затоплювали залізничні вокзали і станції. У газеті детально описана спричинена повинню залізнична аварія пасажирського потяга між с. Турка і м. Коломия, яка сталася вночі 27 червня 1897 р. У часописі також друкували повідомлення про локальні залізничні пригоди і нещастя, спричинені перевтомою залізничних працівників, їхнім недостатнім фаховим рівнем, незадовільним технічним станом рухомого складу і колій, перевищенням швидкості через недотримання графіка руху. Яскравим прикладом цього стала детально описана в газеті «Діло» залізнична катастрофа, що відбулася 1 липня 1910 р. на станції Лоєва поблизу Надвірної.

Залізничні вокзали були артеріями виїзду галицьких українців в еміграцію та на сезонні роботи в сусідні держави з метою заробітку і пошуку кращого життя в майбутньому. Однак, як засвідчують окремі замітки часопису «Діло», на залізничних станціях Покуття і Галицької Гуцульщини створювалися окремі перешкоди для виїзду українців, серед яких – затягування або й просто не оформлення дозвільних документів місцевими органами влади, поліцейні заборони покидати місця проживання, скасування 50-відсоткової знижки на залізничні квитки для групи з не менше 10 заробітчан, обмеження щодо виїзду військовозобов'язаних.

Таким чином, потребує ретельного вивчення розвитку залізничної мережі на Покутті і Галицькій Гуцульщині досліджуваного періоду. Доцільно матеріали тогочасної української газетної періодики (часописи «Діло», «Батьківщина», «Свобода», «Громадський голос», «Руслан», «Галичанин» та ін.) співставити з архівними матеріалами ф. 248 «Окружна дирекція державних залізниць, м. Львів» (обіжники і розпорядження Міністерства шляхів сполучення і

Прусах змінила ся. Розпочинають ся полєві роботи. *Діло*. 1908. 7 марця (23 лютого). Ч. 52. С. 3. Рубр.: Оповістки.

⁵⁶ Жандармска самоволя. *Діло*. 1904. 20 мая (2 червня). Ч. 111. С. 3. Рубр.: Новинки.



дирекції залізниць; плани, схеми, технічні описи, кошториси будівництва і ремонту залізниць, вокзалів, станцій, шлагбаумів, мостів, службових об'єктів; та ін.), ф. 146 «Галицьке намісництво, м. Львів» (інформація про реєстрацію залізничних товариств) Центрального державного історичного архіву України у м. Львові та ф. 44 «Станіславське відділення Львівської окружної Дирекції державних залізниць, м. Станіслав Станіславського повіту Станіславського воєводства» (звіти про виконання бюджету, охорону залізничних дільниць, чисельність працівників Львівської окружної залізниці; справи про розслідування нещасних випадків на виробництві; та ін.) Державного архіву Івано-Франківської області для об'єктивного вивчення розвитку залізничної мережі на Покутті і Галицькій Гуцульщині в кінці XIX – на початку XX ст.

**DEVELOPMENT OF RAILWAY NETWORK
IN THE POKUTTIA AND THE GALICIAN HUTSUL REGION
IN THE LATE 19TH – EARLY 20TH CENTURIES
(BASED ON MATERIALS FROM THE NEWSPAPER «DILLO»)**

Andrii KOROLKO

*Vasyl" Stefanyk Carpathian National University,
Department of History of Ukraine and Methods of Teaching History,
57, Shevchenko St., 76018, Ivano-Frankivsk, Ukraine,
e-mail: andrii.korolko@pnu.edu.ua
ORCID: 0000-0001-7435-5806*

Svitlana GALEMCHUK

*Vasyl Stefanyk Carpathian National University,
Department of History of Ukraine and Methods of Teaching History
57, Shevchenko St., 76018, Ivano-Frankivsk, Ukraine
e-mail: halemchuks@gmail.com
ORCID: 0000-0001-8880-289X*

Summary

The article describes the development of railway network in the Pokuttia and the Galician Hutsul region in the late 19th and early 20th centuries based on materials discovered in the newspaper «Dilo». It is noted that the historical development of the region was significantly influenced by the technical progress of the 19th century, a characteristic feature of which was the appearance of railways, which marked a new era in the structure of transport and the economy in general. The government supported the construction of the railway, as this link in transport was seen as an important stabilizing factor in the far east of the monarchy and a manifestation of the center's concern for the outskirts.

The first Ukrainian daily newspaper «Dilo» paid a lot of attention to this aspect of the region's socio-economic development. Articles and notes from this newspaper indicate that in the late 19th and early 20th centuries, the railway network connected the most remote regions of the region, including the Pokuttia and the Galician Hutsul region, with each other and with the administrative centers of Galicia and the entire Austro-Hungarian monarchy. At the same time, as evidenced by some newspaper articles, there were some difficulties with the procedure for laying new tracks due to abuse by officials and the reluctance of villagers to transfer their land for railway construction.

Railway transport has become a kind of calling card of the constant struggle for the right of the Ukrainian language as a regional language to be reflected on railway tickets, signs and announcements in station premises, as well as in communication with cashiers, conductors and other railway employees. Such examples of the protection of the Ukrainian language could be seen at the railway stations of the settlements of the Pokuttia and the Galician Hutsul region, as was also indicated in articles in the newspaper «Dilo».

Natural disasters, bad weather, and infectious diseases hindered the qualitative development of the region's railway network. As evidenced by various articles in the newspaper «Dilo», significant damage was caused by floods and overflows of the Dniester, Prut, and Cheremosh rivers, which destroyed railway bridges and flooded railway stations and stations. The newspaper describes in detail the flood-caused railway accident of a passenger train between the village of Turka and the city of Kolomyia, which occurred on the night of June 27, 1897. The newspaper also published local railway accidents and disasters caused by overwork of railway workers, their insufficient professional level, unsatisfactory technical condition of rolling stock and tracks, and

speeding due to non-compliance with the traffic schedule. A vivid example of this was the railway disaster, described in detail in the newspaper «Dilo», which occurred on July 1, 1910 at the Loeva station near the town of Nadvirna.

Railway stations were the arteries for the departure of Galician Ukrainians to emigrate and work seasonally in neighboring countries in order to earn money and seek a better life in the future. Separate notes from the newspaper «Dilo» indicate that at the railway stations the of Pokuttia and the Galician Hutsul region, separate obstacles were created for the departure of Ukrainians. Among them are delays or simply failure to issue permits by local authorities, police bans on leaving their places of residence, cancellation of a 50 percent discount on train tickets for groups of at least 10 migrant workers, and restrictions on the departure of those liable for military service.

Key words: railway, infrastructure, Pokuttia, Galician Hutsul region, newspaper «Dilo», railway station, flood, railway disaster, emigration.

REFERENCES

- Avstryiski zeliznytsi v 1909 r. [Austrian railways in 1909]. (1911, January 20 (13)). *Dilo [Work]*, no. 13, p. 7 (in Ukrainian).
- Bezsoromnist! [Shamelessness!]. (1909, September 7 (August 25)). *Dilo [Work]*, no. 196, p. 1 (in Ukrainian).
- Deiaki hadky pro kholieru (Z epidemichnoho povita) [Some thoughts about cholera (From an epidemic county)]. (1893, August 9 (21)). *Dilo [Work]*, no. 177, p. 2 (in Ukrainian).
- Dohliad nad robitnykamy v Nimechchyni [Care for workers in Germany]. (1908, January 4 (1907, December 22)). *Dilo [Work]*, no. 4, p. 2 (in Ukrainian).
- Dokhody z halytskykh zeliznyts [Revenues from Galician railways]. (1903, December 5 (18)). *Dilo [Work]*, no. 275, p. 3 (in Ukrainian).
- Dribni visty. Zi Sniatyna donosiat... [Small news. From the town of Snyatyn they report...]. (1907, July 23). *Dilo [Work]*, no. 153, p. 3 (in Ukrainian).
- Dvi novi pryhody na zeliznytsiakh v Halychyni [Two new adventures on the railways in Galicia]. (1897, December 8 (20)). *Dilo [Work]*, no. 277, p. 3 (in Ukrainian).
- Dyreksiia derzhavnykh zeliznyts donosyt [The State Railways Directorate reports]. (1897, June 18 (30)). *Dilo [Work]*, no. 136, p. 3 (in Ukrainian).
- Hakatyzm na zeliznytsiakh [Assimilation on the railways]. (1903, February 6 (19)). *Dilo [Work]*, no. 29, p. 3 (in Ukrainian).
- Hrankin, P., Lazechko, P., Somochkin, I., & Shramko, H. (1996). *Lvivska zaliznytsia: istoriia i suchasnist [Lviv Railway: history and present]*. Lviv: Tsentr Yevropy, pp. 9–135 (in Ukrainian).
- Katastrofa poveryi [Flood disaster]. (1912, April 10 (March 28)). *Dilo [Work]*, no. 79, p. 5 (in Ukrainian).
- Katastrofa poveryi [Flood disaster]. (1912, April 11 (March 29)). *Dilo [Work]*, no. 80, p. 6 (in Ukrainian).
- Khlopska kryvda pry budovi zheliznytsi Lviv – Sambir [Abuses against peasants during the construction of the Lviv – Sambir railway]. (1902, July 3 (16)). *Dilo [Work]*, no. 146, p. 2 (in Ukrainian).
- Kholiera [Cholera]. (1893, July 26 (August 7)). *Dilo [Work]*, no. 165, p. 3 (in Ukrainian).
- Kholiera [Cholera]. (1893, July 31 (August 12)). *Dilo [Work]*, no. 170, p. 2 (in Ukrainian).
- Kholiera [Cholera]. (1893, August 10 (22)). *Dilo [Work]*, no. 177, pp. 1–2 (in Ukrainian).
- Kholiera [Cholera]. (1893, August 11 (23)). *Dilo [Work]*, no. 178, p. 3 (in Ukrainian).
- Klapchuk, V. (2012). *Zaliznytsi Halychyny [Railways of Galicia]*. *Visnyk Prykarpatskoho universytetu. Istorii [Bulletin of the Precarpathian University. History]*, vol. 22, pp. 10–20 (in Ukrainian).
- Klapchuk, V. (2017). *Vuzkokoliiky Halychyny kintsia XIX – pershoi tretyny XX stolit [Narrow-gauge railways of Galicia of the late 19th – first third of the 20th centuries.]*. *Ukraina: kulturna spadshchyna, natsionalna svidomist, derzhavnist [Ukraine: cultural heritage, national consciousness, statehood]*, vol. 29, pp. 331–342 (in Ukrainian).
- Komunikatsiina osoblyvist. Lokalna zeliznytsia kolomyiska na shliakhu do Pechenizhyna... [Communication feature. Local Kolomyia railway on the way to the town of Pechenizhyn]. (1895, March 13 (25)). *Dilo [Work]*, no. 58, p. 3 (in Ukrainian).
- Kraievi zeliznytsi lokalni [Regional local railways]. (1898, November 24 (December 6)). *Dilo [Work]*, no. 262, p. 2 (in Ukrainian).
- Kurylyshyn, K. (2019). *Vstup [Introduction]*. *Kurylyshyn K. Chasopys «Dilo» (Lviv, 1880–1939 rr.): materialy do biobibliohrafiyky [Kurylyshyn K. Newspaper «Dilo» (Lviv, 1880–1939): materials for biobibliography]*, vol. 5: 1905–1909. Drohobych: Kolo, pp. 9–107 (in Ukrainian).



- Ministerstvo i ruski zeliznychi bilety [Ukrainian railway tickets and the ministry]. (1909, October 30 (17)). *Dilo [Work]*, no. 240, p. 1 (in Ukrainian).
- Ministerstvo zeliznyts vydalo novi prypysy v spravi zeliznychykh katastrof [The Ministry of Railways has issued new regulations regarding railway accidents]. (1900, January 7 (19)). *Dilo [Work]*, no. 4, p. 3 (in Ukrainian).
- Neshchasni pryhody [Unfortunate adventures]. (1907, August 24). *Dilo [Work]*, no. 180, p. 2 (in Ukrainian).
- Neshchastie na zeliznytsi pid Kolomyieiu [Accident on the railway near the city of Kolomyia]. (1897, June 16 (28)). *Dilo [Work]*, no. 134, p. 3 (in Ukrainian).
- Neshchastie na zeliznytsi pid Kolomyieiu [Accident on the railway near the city of Kolomyia]. (1897, June 19 (July 1)). *Dilo [Work]*, no. 137, p. 3 (in Ukrainian).
- Neshchastna pryhoda na zeliznytsi pid Kolomyieiu ostane sia... [The unfortunate incident near the city of Kolomyia will remain...]. (1897, June 21 (July 3)). *Dilo [Work]*, no. 139, p. 3 (in Ukrainian).
- Nova pryhoda na zeliznytsi [A new adventure on the railway]. (1899, October 22 (November 4)). *Dilo [Work]*, no. 239, p. 3 (in Ukrainian).
- Nova zeliznytsia [New railway]. (1891, July 25 (August 6)). *Dilo [Work]*, no. 166, p. 2 (in Ukrainian).
- Nova taryfa osobova na zeliznytsiakh derzhavnykh [New personal fare on state railways]. (1895, March 15 (27)). *Dilo [Work]*, no. 60, pp. 2–3 (in Ukrainian).
- Novi zeliznytsi lokalni [New local railways]. (1898, November 4 (16)). *Dilo [Work]*, no. 246, p. 3 (in Ukrainian).
- Novi zeliznytsi v Halychyni [New railways in Galicia]. (1903, May 30 (June 12)). *Dilo [Work]*, no. 119, p. 3 (in Ukrainian).
- O ruski zeliznychi bilety! [About Ukrainian railway tickets]. (1909, August 31 (18)). *Dilo [Work]*, no. 190, p. 1 (in Ukrainian).
- Otvorenie rukhu na zeliznytsy Deliatyn – Kolomyia – Stefanivka... [Opening of traffic on the Delyatyn – Kolomyia – Stefanivka railway]. (1899, October 22 (November 3)). *Dilo [Work]*, no. 238, p. 2 (in Ukrainian).
- Otniiets. (1900, March 7 (20)). Z Otniy pyshut nam... [They write to us from the town of Otinia...]. *Dilo [Work]*, no. 54, p. 3 (in Ukrainian).
- Ot zhe nema ruskykh zeliznychykh bilietiv [So there are no Ukrainian railway tickets]. (1910, March 14 (February 29)). *Dilo [Work]*, no. 56, p. 5 (in Ukrainian).
- Panius, M. (2012) Rozvytok merezhi zaliznyts Halychyny avstro-uhorskoho periodu (1861–1918) [Development of the railway network of Galicia during the Austro-Hungarian period (1861–1918)]. *Istoriia nauky i bohrafistyka. Elektronne naukove fakhove vydannia [History of Science and Biographical Studies. Electronic scientific professional publication]*, vol. 4 (in Ukrainian).
- Podatok vid zeliznychykh bilietiv [Railway ticket tax]. (1902, August 20 (September 2)). *Dilo [Work]*, no. 185, p. 1 (in Ukrainian).
- Poslidnu zhertvu katastrofy zeliznychoi pid Kolomyieiu... [The last victim of the train accident near the city of Kolomyia...]. (1897, June 30 (July 12)). *Dilo [Work]*, no. 145, p. 3 (in Ukrainian).
- Poveni i hrady [Floods and hails]. (1893, May 27 (June 8)). *Dilo [Work]*, no. 116, p. 2 (in Ukrainian).
- Povin [Flood]. (1900, July 4 (17)). *Dilo [Work]*, no. 148, p. 2 (in Ukrainian).
- Prava ruskoi movy na derzhavnykh zeliznytsiakh [Ukrainian language rights on state railways]. (1909, November 13 (October 31)). *Dilo [Work]*, no. 251, p. 2 (in Ukrainian).
- Pro hostynu namistnyka kn. Sangushka v Kolomyi podaemo taki blyzshi visti... [We present the latest news about the arrival of the governor of Prince Sangushka to the city of Kolomyia...]. (1897, June 19 (July 1)). *Dilo [Work]*, no. 137, p. 3 (in Ukrainian).
- Pro nechuvane varvarstvo zeliznychnoho uriadnyka pyshut nam... [They write to us about the unheard-of barbarity of a railway official...]. (1906, May 26 (June 8)). *Dilo [Work]*, no. 106, p. 3 (in Ukrainian).
- Pro neshchastie na zeliznytsi pid Kolomyieiu [About the accident on the railway near the city of Kolomyia]. (1897, June 17 (29)). *Dilo [Work]*, no. 135, p. 3 (in Ukrainian).
- Pro zeliznychu katastrofu v Loievii... [About the train accident in the village of Loeva]. (1910, August 3 (July 21)). *Dilo [Work]*, no. 170, p. 6 (in Ukrainian).
- Rodyny ubytykh i poterpivshykh pidchas katastrofy pidъ Kolomyieiu vystupaiut... [Families of those killed and injured in the disaster near the city of Kolomyia are speaking out...]. (1897, June 28 (July 10)). *Dilo [Work]*, no. 144, p. 3 (in Ukrainian).
- Siropolko, S. (1930, January 14). Pivvikova sluzhba «Dila» ukrainskii kulturi [Half a century of service of the newspaper «Dilo» to Ukrainian culture]. *Dilo [Work]*, no. 9, p. 10 (in Ukrainian).
- Soliar, I. & Artymyshyn, P. (2021) (review). Kurylyshyn K. Chasopys «Dilo» (Lviv, 1880–1939 rr.): materialy do bibliohrafistyky: U 10 t. Drohobych: Kolo, 2015–2020. T. 1–6 [Kurylyshyn K. Newspaper «Dilo»

(Lviv, 1880–1939): materials for bibliography: In 10 volumes. Drohobych: Kolo, 2015–2020. Vol. 1–6]. *Ukrainskyi istorychnyi zhurnal [Ukrainian historical journal]*, vol. 5, pp. 219–222 (in Ukrainian).

Spravozdanie z administratsiy derzhavnykh zeliznyts... [Report on the administration of state railways...]. (1895, May 26 (June 7)). *Dilo [Work]*, no. 115, p. 1 (in Ukrainian).

Stan kholery v Halychyni [Cholera situation in Galicia]. (1893, July 30 (August 11)). *Dilo [Work]*, no. 169, p. 1–2 (in Ukrainian).

Sytuatsiya zaribkova v Prusakh zminyla sia. Rozpochynaiut sia polevi roboty [The income situation in Prusy has changed. Field work begins]. (1908, March 7 (February 23)). *Dilo [Work]*, no. 52, p. 3 (in Ukrainian).

Tomin, Yu., Romanyshyn, Yu., Korytko, R., & Parashchak, I. (2011). *Persha koliia: Do 150-richchia Lvivskoi zaliznytsi [First track: To the 150th anniversary of the Lviv railway]*. Lviv: ZUKTs (in Ukrainian).

Tryiazynni bilety – fiktsyieiu? [Trilingual tickets – fiction?]. (1910, January 4 (1909, December 23)). *Dilo [Work]*, no. 3, p. 5 (in Ukrainian).

V spravi katastrofy na zeliznytsi pid Kolomyeiu distaly my sliduiuchii komunikat... [In the case of the railway accident near the city of Kolomyia, we received the following message...]. (1897, June 28 (July 10)). *Dilo [Work]*, no. 144, p. 3 (in Ukrainian).

V spravi katastrofy na zeliznytsi pid Kolomyeiu nadkhodiat taki novi visti... [The following new news is coming in regarding the railway accident near the city of Kolomyia...]. (1897, June 26 (July 8)). *Dilo [Work]*, no. 142, p. 3 (in Ukrainian).

V spravi katastrofy na zeliznytsi pid Kolomyeiu vytocheno slidstvo... [An investigation has begun into the railway accident near the city of Kolomyia...]. (1897, July 10 (22)). *Dilo [Work]*, no. 154, p. 3 (in Ukrainian).

V spravi katastrofy pid Kolomyeiu oderzhuemo schodnia... otse pysmo... [In the case of the disaster near the city of Kolomyia, we received today... this letter...]. (1897, June 27 (July 9)). *Dilo [Work]*, no. 143, p. 1 (in Ukrainian).

V spravi katastrofy pid Turkoiu zatverdyl naivysshii trybunal u Vidni vyrok... [In the case of the disaster near the village of Turka, the highest tribunal in the city of Vienna has approved the verdict...]. (1899, January 2 (14)). *Dilo [Work]*, no. 1, p. 1–2 (in Ukrainian).

V spravi ruskoho pysma na zeliznytsiakh... [In the case of Ukrainian writing on the railways]. (1902, January 18 (31)). *Dilo [Work]*, no. 15, p. 2 (in Ukrainian).

V spravi ruskykh biletiv zeliznychykh... [In the case of Ukrainian railway tickets...]. (1909, December 24 (11)). *Dilo [Work]*, no. 284, p. 3 (in Ukrainian).

Vazhne dla emigrantiv-robotnykiv [Important for migrant workers]. (1908, February 6 (January 24)). *Dilo [Work]*, no. 28, p. 2 (in Ukrainian).

Vesna 1912: Poveni v Halychyni [Spring 1912: Floods in Galicia]. (1912, April 12 (March 30)). *Dilo [Work]*, no. 81, p. 4 (in Ukrainian).

Vesna 1912: Poveni v Halychyni [Spring 1912: Floods in Galicia]. (1912, April 13 (March 30)). *Dilo [Work]*, no. 82, p. 4 (in Ukrainian).

Vidhomin katastrofy pid Turkoiu... [Echoes of the disaster near the village of Turka...]. (1899, February 10 (22)). *Dilo [Work]*, no. 31, p. 3 (in Ukrainian).

Vybukh nafty. Z Kolomyi donosiat... [Oil explosion. Reports from the city of Kolomyia...]. (1907, September 13). *Dilo [Work]*, no. 196, p. 3 (in Ukrainian).

Yak vidomo nashym chytateliam ts. k. ministerstvo zeliznyts derzhavnykh shche torik... prykazalo... shchoby z dnem 1 n. st. marta 1903 zeliznychi bilety buly vyhotovleni v trekh movakh... [As our readers know, the Central Committee of the Ministry of State Railways last year... ordered... that from March 1, 1903, railway tickets be produced in three languages...]. (1903, May 31 (June 13)). *Dilo [Work]*, no. 120, p. 2 (in Ukrainian).

Z Kolomyi pyshut, shcho tam pered kilkoma dniamy pryishlo 7 vagoniv sushenoi ryby z Astrakhana... [They write from the city of Kolomyia that seven wagons of dried fish arrived there a few days ago from the city of Astrakhan...]. (1892, July 28 (August 9)). *Dilo [Work]*, no. 169, p. 2 (in Ukrainian).

Z tsiloho Pokutia nadkhodiat visty o zalyvakh y poventakh [News of spills and floods is coming from all over Pokuttya]. (1897, June 14 (26)). *Dilo [Work]*, no. 133, p. 3 (in Ukrainian).

Zdorovo obduriuiut zeliznychi vlasty rusku suspilnist... [The railway management is seriously deceiving the Ukrainian public...]. (1910, January 10 (1909, December 28)). *Dilo [Work]*, no. 6, p. 5 (in Ukrainian).

Zelizna doroha z Kolomyi na Pechenizhyn do Ropy i iz Kolomyi do Kniazhdvora... [The railway from the city of Kolomyia to the town of Pechenizhyn to Ropa and from the city of Kolomyia to the village of Knyazhdvir...]. (1886, July 31 (August 12)). *Dilo [Work]*, no. 84, p. 2 (in Ukrainian).

Zeliznycha katastrofa. Na statsyi Loievii za Nadvirnoi... [Train accident. At Loeva station near the town of Nadvirna...]. (1910, August 2 (July 20)). *Dilo [Work]*, no. 169, p. 5 (in Ukrainian).

Zeliznychi kasyry proty ruskoj zaribkovo emigratsyi [Railway cashiers against Ukrainian labor emigration]. (1907, April 22). *Dilo [Work]*, no. 81, p. 3 (in Ukrainian).



Zeliznytsia z Kolomyi do Slobody Runhurskoi [Railway from the city of Kolomyia to the village of Sloboda Rungurska]. (1885, December 28 (1896, January 9)). *Dilo [Work]*, no. 142, p. 3 (in Ukrainian).

Zhandarmska samovolnia [Gendarmerie arbitrariness]. (1904, May 20 (June 2)). *Dilo [Work]*, no. 111, p. 3 (in Ukrainian).

Надійшла до редакції 19 липня 2025 р.