

Дмитро ПУГАЧ

аспірант

кафедри новітньої історії України ім. М. Грушевського

Львівського національного університету ім. І. Франка

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5044-1005>

e-mail: dmpgch@gmail.com

СТАН КОМУНІКАЦІЙ У РУДКІВСЬКОМУ ПОВІТІ ЗУНР (ЛИСТОПАД 1918 РОКУ – ТРАВЕНЬ 1919 РОКУ)

Розглянуто стан комунікацій у Рудківському повіті Західноукраїнської Народної Республіки впродовж листопада 1918 р. – травня 1919 р. Простежено значення засобів зв'язку для функціонування держави та суспільства, зацентовано увагу на кризових явищах у цій галузі та досліджено причини їхнього виникнення. Встановлено, що налагодити ефективне залізничне сполучення в повіті вдалося не відразу з низки причин.

З одного боку, помічено такі загальнодержавні проблеми як кадровий, паливний і матеріальний голод, надужиття державних органів та дезорганізація руху. Із другого – вказано, що функціонування місцевої залізниці мало свої особливості: внаслідок втрати Львова тривалість і довжина пересування суттєво збільшилися, у повіті не було зафіксовано розкрадання залізничного майна, проте траплялися випадки саботажу серед залізничників. Розкрито заходи, до яких вдався уряд задля вирішення кризи.

Продемонстровано, що інші засоби пересування, насамперед звичайні дороги, попри ремонтні роботи військової адміністрації та цивільного населення, перебували в незадовільному стані через природні лиха, недбалість чи зловживання місцевих жителів. На прикладі функціонування локальних мереж пошти, телеграфу й телефона показано відображення таких загальнодержавних тенденцій, як охорона та відновлення телеграфних ліній, повільне створення поштових станцій та урядів і труднощі з українізацією державної емблематики в регіональному масштабі.

Ключові слова: Західноукраїнська Народна Республіка, Рудківський повіт, засоби комунікації, залізниця, поштове сполучення, телеграфні та телефонні мережі.

У наукових працях, присвячених проблематиці Західноукраїнської Народної Республіки (ЗУНР) – Західної області Української Народної Республіки (ЗО УНР), домінує тема державотворчої, мілітарної та дипломатичної історії молодого галицької республіки. Такий звужений політично-військовий фокус не дає змоги повністю розкрити життя місцевого населення і реальні соціально-економічні та побутові проблеми, з якими воно стикалося. Адже специфіку утворення і функціонування ЗУНР визначав не лише перебіг законодавчої роботи та дипломатичних переговорів, а й наслідки Першої світової і польсько-української війн, які спричинили аграрну, продуктову, фінансову, гуманітарну, епідеміологічну кризи. Крім соціального виміру, уваги

потребують регіональні студії, позаяк історія сільських громад і провінційних містечок (на відміну від таких міст, як Станіславів чи Коломия¹) ще не має комплексного й цілісного аналізу. Тому мета статті – розкрити стан комунікацій у Рудківському повіті ЗУНР, показавши крізь призму практичних проблем і законодавчих та нормативних ініціатив для їхнього вирішення ті труднощі, які виникали у функціонуванні органів влади ЗУНР і житті її населення.

Тематика засобів комунікації короткотривалої Західноукраїнської держави практично не досліджена. Попри те, що узагальнені згадки про нестачу матеріальних ресурсів і складнощі в організації залізничного руху, відновлення телеграфних та телефонних мереж, українізацію марок та абетки, існування режиму перепусток присутні в кількох синтетичних монографіях², спеціального комплексного дослідження цієї проблематики немає.

Вибір територіальних меж дослідження – Рудківського повіту ЗУНР – не випадковий, адже він мав статус прифронтового – неподалік проходила лінія польсько-українського протистояння, що дає змогу показати особливості впливу війни й військових на комунікації; а також його можна означити як «провінція» – невеликий негустонаселений регіон лише з двома містечками, що дає можливість дослідити практичну локальну реалізацію ініціатив, які виходили з центру. Останнє, втім головне, – історія цього повіту добре задокументована. Дослідження ґрунтується на неопублікованих матеріалах фонду Рудківського повітового комісаріату, що зберігаються у Державному архіві Львівської обл. Серед них – листування між центральною, місцевою та військовою адміністраціями, чернетки розпоряджень влади, звіти і скарги громадських комісарів та населення, фінансова документація тощо, які уможливають різностороннє і на найнижчому рівні дослідження проблеми. Доповнює джерельну базу, поряд із пресою та опублікованими офіційними документами, низка спогадів і щоденників Івана Карпинця³, військового організатора та старшини Української Галицької армії (УГА), що воював на території Рудківського повіту; Андрія Чайковського⁴, повітового комісара сусіднього регіону; Івана Макуха⁵, державного секретаря внутрішніх справ ЗУНР; Миколи Чубатого⁶, державного

¹ Станіславів у часи Західно-Української Народної Республіки. Документальні свідчення, спогади, оголошення, накази революційної доби / уклад. І. Монолатій. Івано-Франківськ: Лілея-НВ, 2008. 175 с.; Вітенко М. Повсякденне життя Станіславова в період існування ЗУНР. *Вісник Прикарпатського університету. Історія*. Івано-Франківськ, 2014. Вип. 25. С. 29–36; Монолатій І. Місто двох республік і диктатури. Коломийські сцени Української революції. Івано-Франківськ, 2018. 656 с.

² Литвин М., Науменко К. Історія ЗУНР. Львів, 1995. 368 с.; Макарчук С. Українська республіка галичан. Нариси про ЗУНР. Львів, 1997. 192 с.; Західно-Українська Народна Республіка. 1918–1923: Історія / кер. авт. кол. та відп. ред. О. Карпенко. Івано-Франківськ, 2001. 628 с.

³ Карпинець І. Історія 8 галицької бригади (давнішої «Групи Рудки» або «Групи Гофмана»). *Літопис Червоної Калини*. 1932–1935.

⁴ Чайковський А. Чорні рядки. *Спогади. Листи. Дослідження*: у 3 т. Львів, 2002. Т. 1. С. 207–274.

⁵ Макух І. На народній службі. Детройт, 1958. 628 с.

⁶ Чубатий М. Державний лад на Західній Області Української Народної Республіки. *Записки наукового товариства ім. Шевченка*. Нью-Йорк; Париж; Сідней; Торонто, 1987. Т. 205: У пошуках історичної правди. Збірник на пошану Миколи Чубатого 1889–1975 / ред.: Г. Лужицький та Я. Падох. С. 1–50.

урядовця; Мирона Кордуби⁷, відомого державного діяча і делегата Української Національної Ради (УНРади); Рубена Фана⁸, секретаря Східногалицької Жидівської Національної Ради в першій половині 1919 р.

Справність функціонування державного апарату комунікації між різними установами та регіонами ЗУНР і швидка мобілізація військових ресурсів суттєво залежали від належного стану шляхів сполучення. Найважливішим із них була залізниця – порівняно новий та достатньо швидкий спосіб зв'язку, без якого важко уявити тогочасну модерну державу. Через Рудківський повіт завдяки географічному розташуванню пролягала залізнична гілка Львів–Самбір завдовжки понад 30 км. Безпосередньо на його території розташовувалися три зупинки (Конюшки Семянівські, Коропуж та Порічне Задвірне) і стільки ж станцій (Хлопчиці, Рудки та Комарно-Бучали). Відповідно до спогадів Івана Карпинця, залізниця на момент розпаду Австро-Угорської імперії перебувала в задовільному стані, станції були обладнані спеціальними рампами і лише станційний будинок у Рудках потребував ремонту⁹.

Незважаючи на важливість залізничного сполучення, складні та несприятливі обставини творення ЗУНР і військові дії призвели до низки об'єктивних та суб'єктивних проблем, що перешкоджали налагодженню стабільного й безперервного руху потягів у молодій Українській державі¹⁰. По-перше, унаслідок розпаду імперії і зміни влади на початку листопада 1918 р. залізничне сполучення перестало справно функціонувати (як на галицькому¹¹, так і рудківському відтинках¹²), а подорожі стали небезпечними. Крім цього, через поразки в боях за Львів українська влада наприкінці листопада 1918 р. втратила контроль над важливим вузловим центром, позаяк галицька столиця сполучала відразу кілька залізничних гілок. Це позначилося як на швидкості пересування у загальнодержавному масштабі, так і на локальному вимірі. Зокрема, І. Макух констатує, що для того, щоб доїхати з Рудок до Тернополя, потрібно було проїхати Самбір, Стрий, Дрогобич, Станіславів та Бучач (зробивши своєрідне велике півколо, на відміну від прямого маршруту через Львів), що робило подорож довшою у п'ятеро¹³.

Поряд із цим гостро відчувався брак опалювального й інших матеріалів, адже запаси вугілля були недостатніми, а перехід на нафтопродукти – технічно складним¹⁴. Матеріальний стан вагонів через брак фінансів і наслідки воєнних дій – незадовільним. «Моя подорож була дуже томляча. Вози брудні, з повибиваними вікнами, неопалені. Довжезні постої задля нестачі палива по стаціях», – так описував обставини

⁷ Кордуба М. Щоденник 1918–1925. Львів: Вид-во Українського католицького університету, 2021. 688 с.

⁸ Фан Р. Історія Єврейської національної автономії в період Західно-Української Республіки / пер. з їдиш і комент. А. Фруман; наук. ред., упоряд., вст. ст. О. Павлишин. Львів, 2019. 272 с.

⁹ Карпинець І. Історія 8 галицької бригади... *Літопис Червоної Калини*. 1932. Ч. 6. Червень. С. 8.

¹⁰ Пугач Д. Державний секретаріат шляхів. *Західно-Українська Народна Республіка 1918–1923. Енциклопедія*. Івано-Франківськ: Манускрипт; Львів, 2018. Т. 1: А–Ж. С. 518–519.

¹¹ Чубатий М. Державний лад на Західній Області... С. 39.

¹² Карпинець І. Історія 8 галицької бригади... *Літопис Червоної Калини*. 1932. Ч. 7–8. Липень–серпень. С. 12, 14.

¹³ Макух І. На народній службі... С. 235.

¹⁴ Чубатий М. Державний лад на Західній Області... С. 40.

мандрівки А. Чайковський¹⁵. Зрештою, залізниці були перевантажені транспортуванням іноземних демобілізованих вояків, які масово поверталися із фронтів Першої світової війни додому. Українська влада намагалася щонайшвидше повернути комбатантів не лише з гуманітарних, а й практичних міркувань, передовсім побоюючись поширення хвороб. Таких заходів вжили й у Рудківському повіті: 14 лютого Державний секретаріат внутрішніх справ наказав місцевому комісаріату зібрати та перевезти до Стрия усіх полонених італійців, яких, проте, як виявилось, у повіті не було¹⁶.

Наступною, та не менш вагомою проблемою було питання кадрового забезпечення залізниці – українцям бракувало власних спеціалістів. Єврейські працівники залізниці та поштової служби здебільша залишилися на своїх місцях¹⁷, натомість польські, які переважали кількісно, поставилися до утворення ЗУНР неоднозначно: частина залишилася, частина ж відмовлялася співпрацювати з новою владою¹⁸. Показово поведінку таких залізничників на місцях ілюструє сюжет зі спогадів повітового комісара А. Чайковського, що описує ситуацію, яка склалася у сусідньому Самбірському повіті: «Зараз з початку зааранжував в огрівальні збори залізничників. Пішов і я на віче. Я представив їм у чому річ, відтак говорив д-р Скибінський польською. Опісля виступив один грубезний залізничник в робітничій блюзі – грубий, мов бочка. Він говорив, що йому байдуже, чия буде влада, бо все ж робити треба, і щоб лише був порядок, і “жеби муй бжух бил пелни”. Кінець кінців усі погодилися остати в службі й надалі. Та це тривало дуже коротко. Хтось їм інакше порадив, бо всі заштрайкували і лишили нас на леді»¹⁹.

Водночас адміністрація залізничного сполучення у Рудках стикнулася з подібними кадровими проблемами. 20 листопада 1918 р. начальник станції Хлопчичі повідомив повітовий комісаріат, що працівники підзвітного йому відтинку дороги без поважної причини не з'являються на роботу. Зважаючи на особливу потребу в робітниках у зимову пору, управлінець просив силою привести порушників²⁰. Оскільки серед 10 поіменно названих робітників (2-х чоловіків і 8-ми жінок із розташованих неподалік сіл Підгайчики та Колбаєвичі) бачимо прізвища різного походження, тому визначати таку поведінку міг радше не національний чинник, а погана організація управління у перші тижні існування ЗУНР. Варто додати, що випадки порушення трудового порядку не були поодиноким явищем, про що свідчить озвучена на засіданні Ради державних секретарів 16 лютого 1919 р. пропозиція Івана Мирона, державного секретаря шляхів, створити спеціальні дисциплінарні палати²¹.

¹⁵ Чайковський А. Чорні рядки... С. 226.

¹⁶ Державний архів Львівської області (Держархів Львівської обл.). Ф. 1259. Оп. 1. Спр. 1. Арк. 47.

¹⁷ Фан Р. Історія Єврейської національної автономії... С. 100–101.

¹⁸ Детальніше див.: Павлишин О. Організація цивільної влади ЗУНР у повітах Галичини (листопад–грудень 1918 року) *Україна модерна*. Київ; Львів, 1999. Ч. 2–3. С. 132–193; Павлишин О. Польське населення Східної Галичини під владою Західно-Української Народної Республіки. *Вісник Львівського університету. Серія історична*. Львів, 2005. Вип. 39–40. С. 212.

¹⁹ Чайковський А. Чорні рядки... С. 221–222.

²⁰ Держархів Львівської обл. Ф. 1259. Оп. 1. Спр. 12. Арк. 14.

²¹ Західно-Українська Народна Республіка 1918–1923. Документи і матеріали: у 5 т. / уклад.: О. Карпенко, К. Мицан. Івано-Франківськ, 2001. Т. 2. С. 68.

Поряд із кадровим голодом ще однією значною проблемою західноукраїнської залізниці стали крадіжки й несанкціоноване розбирання обладнання. 24 квітня директор державних залізниць ЗУНР видав розпорядження про перевірку всіх секцій і станцій. Попередня ревізія окремих відтинків залізниці виявила, що багато рейок, дротів, ливів, дерев'яних каналів і навіть кольорових скелець до світлофорів украдені або непридатні для використання, що створює безпосередню загрозу для потягів. Відтак урядовець наказав усунути всі несправності під страхом особистої відповідальності місцевих начальників²². 5 травня 1919 р. державний секретар внутрішніх справ І. Макух видав подібне звернення, у якому констатував випадки грабунку сигнальних ліхтарів, лляних і залізних матеріалів, розбирання бараків, вирубування дерев біля шляхів; ушкодження залізничних рейок тощо²³. Центральне керівництво спонукало місцеву владу боротися зі зловживаннями: 12 лютого повітовий комісаріат Рудок отримав розпорядження Державного секретаріату внутрішніх справ, де міністерство суворо забороняло комісаріату самовільно розбирати та продавати залізничні рампи й бараки. Втім, як видно з подальшого листування між урядами Рудок і Комарна, таких випадків на території повіту не траплялося²⁴.

Зазначені труднощі змусили українську владу вдатися до особливих заходів. 5 грудня 1918 р. уряд підвищив плату за проїзд осіб із багажем у півтора рази, а за передачу пакунків залізницею – у два, пояснюючи такі дії проблемами транспортування і зростання витрат на матеріали й заробітну плату працівників²⁵. Зрештою, з 20 лютого 1919 р. Державний секретаріат військових справ заборонив будь-який рух потягів через залізничну гілку Самбір–Львів (охопно зі шляхами в Рудківському повіті), окрім як за спеціальним дозволом місцевої військової команди²⁶.

Інший засіб тогочасної комунікації – звичайні дороги. Центральним у Рудківському повіті був «цісарський гостинець»*, що з'єднував Львів і Самбір. Він ішов паралельно до однойменної залізниці та пролягав через два мости – р. Стривігор у с. Конюшки Сем'янівські й р. Вишню у Рудках. Ще один локальний битий шлях з'єднував повітовий центр із с. Орховичі Мостиського повіту та містечком Судовою Вишнею. Крім цього, Рудеччина була покрита мережею менших доріг: Рудки–Комарно, Рудки–Райтовичі, Рудки–Мокряни Великі, Конюшки Сем'янівські–Самбір із мостом на р. Дністер тощо, які з'єднували цю місцевість із Мостищиною, Самбірщиною та Дрогобиччиною²⁷.

Транспортні артерії пересування – один із важливих компонентів ведення успішної та ефективної модерної війни. Зважаючи на це, українське військове керівництво передовсім дбало, щоб у Рудківському повіті як прифронтівій зоні дороги були в належному стані. 23 лютого 1919 р. командування 3-го Галицького корпусу через настання весняної відлиги надіслало наказ привести всі місцеві шляхи до порядку. Конкретизуючи вказівки,

²² Західноукраїнська Народна Республіка в документах і матеріалах Наукової бібліотеки Львівського національного університету імені Івана Франка: альбом-каталог / упоряд.: Ю. Лисий, М. Ільків-Свидницький. Львів, 2018. С. 99.

²³ Західно-Українська Народна Республіка 1918–1923. Документи і матеріали. Т. 2. С. 385.

²⁴ Держархів Львівської обл. Ф. 1259. Оп. 1. Спр. 1. Арк. 36, 42, 54.

²⁵ Західно-Українська Народна Республіка... С. 48.

²⁶ Держархів Львівської обл. Ф. 1259. Оп. 1. Спр. 1. Арк. 66.

* Битий шлях, збудований за державний кошт під час існування Австрійської монархії.

²⁷ Карпинець І. Історія 8 галицької бригади... *Літопис Червоної Калини*. 1932. Ч. 6. Червень. С. 8.

повітовий комісаріат Рудок зобов'язав усі сільські громади розчистити дороги від снігу, позасипати ями та відремонтувати мости, які переважно перебували в занедбаному стані та не мали поручнів. Цікаво, що до виконання роботи рекомендували залучати все цивільне населення, а оплачувати його працю за відповідними списками мала військова інтендантура²⁸. Крім загального ремонту й утримання шляхів, військове командування могло наказувати привести до ладу і конкретні відтинки. Так, 16 лютого 1919 р. військова команда Рудок просила повітовий комісаріат видати спеціальне розпорядження, щоб до 6-ї ранку наступного дня розчистити дорогу Рудки–Гошани від снігу²⁹.

Водночас підтримування шляхів у належному стані було певною мірою складним і проблематичним, зважаючи на низку об'єктивних та суб'єктивних чинників. По-перше, традиційна зимова чи весняна негоди обмежували справне пересування транспорту. До прикладу, 13 лютого Самбірський комісар будівництва рекомендував Рудківському повітовому комісаріату прибрати сніг із доріг, щоб ними могли проїжджати «самоходи». Для цього урядовець пропонував залучити спеціальних «до-рожників» і підпорядкувати їм певну кількість робітників із відповідних локацій³⁰.

По-друге, шкоди транспортним системам завдали зловживання місцевих селян. Частина з них наводив згаданий будівничий комісар із Самбора в листі до Рудківського комісаріату від 6 березня 1919 р. Так, жителі с. Долобова, за спостереженнями урядника, використовують небезпечний і непризначений для перевезень людей міст на Дністрі, попри те, що поблизу був справний; селяни з Колбаєвич та Конюшок Острівських зрубали або пошкодили поруччя при дорогах, що використовувалися для безпеки пересування; населення ще трьох інших сіл несанкціоновано викосило державні луги, лоза з яких служила матеріалом для регулювання руслу Дністра³¹.

По-третє, на місцях подекуди не вистачало відповідного матеріалу для належного ремонту шляхів. Зокрема, 6 травня 1919 р. комісар с. Ятвяги повідомляв повітову владу, що вже використав шість куп хворосту з найближчого лісу, проте для наведення сполучення потрібно більше. Як наслідок, констатує службовець, місцеві дороги й мости занепали так, що ними неможливо проїхати³².

Однією з особливостей поїздок у ЗУНР були обмеження у вільному пересуванні та намагання центральної адміністрації контролювати як мандрівки, так і самих подорожніх. Причин для цього було кілька. Під час засідання Ради державних секретарів 25 лютого 1919 р. Сидір Голубович та Іван Макух повідомляли Симону Петлюрі, що нещодавно у Станіславові з'явилося багато осіб із Наддніпрянщини, частина з яких приїжджає без належної легітимації та поширює більшовицьку пропаганду, чим провокує неспокій у суспільстві³³. Аналогічно на велику кількість «закордонців» у столиці ЗУНР скаржився у щоденнику М. Кордуба, повідомляючи, що вони, «сиплячи грішми без розбору», спричиняють інфляцію³⁴.

²⁸ Держархів Львівської обл. Ф. 1259. Оп. 1. Спр. 1. Арк. 67.

²⁹ Там само. Спр. 12. Арк. 21.

³⁰ Там само. Арк. 20.

³¹ Там само. Арк. 30.

³² Там само. Арк. 63.

³³ Західно-Українська Народна Республіка 1918–1923. Документи і матеріали. Т. 2. С. 74.

³⁴ Кордуба М. Щоденник 1918–1925... С. 202.

Суголосно та більш деталізовано таку ситуацію описує обіжник Державного секретаріату військових справ, виданий 16 лютого 1919 р. Міністерство інформує Державний секретаріат внутрішніх справ, що в Тернопільському окрузі перебуває значна кількість осіб з УНР, які подекуди прибули сюди без дозволів від влади, а випадки безкарності їхніх злочинів, незаконного присвоєння офіцерського звання та прокомуністичної агітації деморалізують місцеве населення. Як наслідок, Державний секретаріат військових справ наказав посилити контроль на кордоні, всім прибулим мати при собі легітимації, а окружним військовим командам пограничних територій (куди входив і Рудківський повіт) прозвітувати до 28 лютого про стан справ на відповідному відтинку кордону³⁵.

Окрім посилення безпекових заходів, пов'язаних із зовнішнім сполученням, уряд також обмежив пересування і всередині ЗУНР. Надіслана 4 березня телеграма державного секретаря І. Макуха до повітового комісаріату Рудок та подальші інструкції місцевої влади детально ілюструють порядок таких подорожей. Так, у межах повіту пересуватися можна лише з посвідкою свого громадського уряду, де мають бути вказані прізвище, ім'я, по батькові й особисті дані мандрівника. У прифронтовій території їй потрібно додатково візувати у військової влади. Натомість поза межі повіту подорожувати дозволено з посвідкою повітового комісаріату. Над «чужинцями», тобто особами, що не проживають у цій місцевості, наказано встановити контроль і зобов'язати їх реєструватися у громадському уряді³⁶.

Водночас уведення суворого контролю спричинило низку зловживань із боку урядовців. Соломон Гольдман, колишній член Української Центральної Ради, писав: «Ані проїхати за пару кілометрів куди-небудь, ані перевезти щось без перепустки не можна. А без хабару перепустки не одержує ніхто, а особливо Жиди. А що тут робиться з закордонними паспортами, то це щось вже жахливе: найдрібніша урядовка, що має занести нас в реєстр, вимагає 200–300 корон, і платять. Плачуть, а дають. А чим вище ранг урядовий, тим дорожче. Без паспорту не попадеш за кордон, не будеш мати чим торгувати, а значить: заробляти. В країні ніяких товарів нема, виробництво стоїть, лише привозним і гандлюють»³⁷.

Не менш важливим для забезпечення ефективного функціонування держави, оперативного передавання наказів і комунікації між населенням було телеграфне й телефонне сполучення. Центральним органом, що завідував цими мережами, був Державний секретаріат пошти і телеграфу, а з січня 1919 р. – відповідна дирекція у структурі Державного секретаріату комунікацій. Поряд із проведенням українізації (запровадженням української мови, нових печаток, емблем та гербів і призначенням на керівні посади українців) у роботі телеграфного й телефонного сполучення відчувався кадровий, фінансовий та матеріальний голод³⁸. Втім, як свідчать збережені документи листування між центральними урядовими установами й рудківською

³⁵ Держархів Львівської обл. Ф. 1259. Оп. 1. Спр. 1. Арк. 132.

³⁶ Там само. Арк. 85–87.

³⁷ Павлишин О. Суспільно-політична криза в ЗУНР у першій половині 1919 року. *Україна: культурна спадщина, національна свідомість, державність*. Львів, 2009. Вип. 18. С. 120.

³⁸ Вітенко М. Державний секретаріат пошти і телеграфу. *Західно-Українська Народна Республіка 1918–1923. Енциклопедія*. Івано-Франківськ: Манускрипт; Львів, 2018. Т. 1: А–Ж. С. 511–512; Чубатий М. Державний лад на Західній Области... С. 41.

адміністрацією, саме телеграфні повідомлення були основним засобом комунікації, що водночас може свідчити про їхній справний стан.

Однак на місцях Державний секретаріат зіткнувся із проблемою збереження цілісності телеграфних і телефонних мереж. Так, 27 січня 1919 р. Державний секретаріат внутрішніх справ видав розпорядження повітовим комісарам (що надійшло в Рудки 7 лютого), у якому констатував випадки нищення такого сполучення місцевим населенням. Уряд зобов'язав місцеві громади охороняти мережі, а станиці жандармерії – стежити за виконанням наказу й карати порушників аж до притягнення до кримінальної відповідальності³⁹. Про те, що місія збереження телеграфних і телефонних проводів була покладена на місцеве населення, свідчить й обіжник рудківської повітової адміністрації до сільських комісарів від 23 лютого 1919 р. Повідомляючи про ліквідацію міліції, Олександр Марітчак принагідно інформує громади, що вони повинні дбати про телеграфні лінії «як про власне добро» та в разі ушкодження самим виділяти кошти на ремонт. Додатково повітовий комісар нагадує, що вони зобов'язані, згідно з урядовим розпорядком від 10 лютого, вибрати відповідного громадського сторожа⁴⁰. Те, що комісар повторно (як видно з тексту розпорядження) дає такий наказ поселенням, може свідчити, що покладення охорони телеграфного сполучення на громади навряд чи було ефективним.

Державний апарат ЗУНР дбав і про відновлення телеграфних та телефонних мереж. 14 лютого державний секретар І. Макух повідомив повітовий комісаріат Рудок, що дирекція залізниць спорядила спеціальні колони для наведення телеграфних ліній. На місцеву адміністрацію (повітових і громадських урядовців) міністр покладав обов'язок забезпечити їм підводи, які згодом оплатить Державний секретаріат пошти та телеграфу⁴¹. Відомо, що всього на території ЗУНР протягом січня–лютого 1919 р. було встановлено 2 000 телеграфних стовпів⁴².

Іншим засобом комунікації залишалось поштове сполучення. Втім, через утворення нової держави й формування українських органів влади поштовий рух наприкінці 1918 р. та на початку 1919 р. був доволі незначним. Долаючи труднощі, центральний провід ЗУНР призначив керівників вищих т. зв. ереріальних поштових урядів і зорганізував при більшості значних відділів курси для нижчої ланки службовців, що поєднувалися із практикою. Як наслідок, у січні 1919 р. пошта функціювала у звичному режимі, а всі центральні станції були відкриті⁴³. Така ситуація спостерігалася і в Рудківському повіті. Як свідчить листування між повітовим комісаріатом та поштовим урядом у Конюшках Сім'янівських, не всі відділки запрацювали відразу: якщо найнижча ланка – станція у с. Купновичі Старі – функціювала щонайменше із грудня 1918 р., то поштовий уряд у Конюшках Сім'янівських, якому підпорядковувалася зазначена установа, був утворений щойно 25 лютого 1919 р.⁴⁴ Також перші відомості про функціонування пошти в Комарні датовані кінцем грудня 1918 р.⁴⁵. Кадрове

³⁹ Держархів Львівської обл. Ф. 1259. Оп. 1. Спр. 1. Арк. 32–33.

⁴⁰ Там само. Арк. 56.

⁴¹ Там само. Арк. 48–49.

⁴² Вітенко М. Державний секретаріат пошти і телеграфу... С. 512.

⁴³ Чубатий М. Державний лад на Західній Области... С. 41.

⁴⁴ Держархів Львівської обл. Ф. 1259. Оп. 1. Спр. 12. Арк. 51.

⁴⁵ Там само. Спр. 41. Арк. 4.

ж питання місцева влада вирішувала, залучаючи до служби колишніх австрійських урядовців, – після встановлення української влади в Рудках начальником пошти залишився П. Яновський⁴⁶, а в сусідньому Самбірському повіті керівництво комунікаціями перебрав поштовий урядник Я. Хоміцький (ім'я не встановлено)⁴⁷.

Попри відсутність значної кількості документів, які б цілісно відображали картину функціонування пошти в Рудківському повіті, все ж окремі джерела дають змогу підняти низку питань. З утворенням ЗУНР поштова служба зазнала українізації: розпочато випуск власних марок⁴⁸ чи стемпелювання старих австрійських новим гербом, із 19 грудня 1918 р. запроваджено україномовні написи, нові емблеми й печатки⁴⁹ тощо. Водночас повну реалізацію реформи на місцях можна поставити під сумнів, адже ще 12 квітня 1919 р. поштовий уряд у Конюшках Сім'янівських використовував стару печатку із зображенням імперського двоголового орла⁵⁰.

Окремі повітові джерела також дають змогу підняти питання про належне фінансування поштових інституцій. Зокрема, відомо, що окружний комісаріат у Комарні 6 січня 1919 р. виплатив «почти місячний зачет» – 1 437 крон, що приблизно співмірно зі сумами, які комісаріат щомісяця виділяв для одного постерунку (відділу) жандармерії⁵¹. Водночас можна припустити, що заробіток рядового службовця не був надто високим. До прикладу, Грицько Жук, поштовий урядник станції у Купновичах Старих, отримав від повітового комісаріату Рудок плату по 68 крон за грудень 1918 р. і січень 1919 р. відповідно⁵². Для порівняння: добові члена УНРади становили 50 крон, службовці центральних урядів отримували від 500 до 2 000 крон за місяць, а залізничний робітник – 400 крон, що, на думку державного секретаря І. Мирона, було надто мало⁵³.

Оскільки в перші місяці після встановлення української влади пошта не функціувала належно, уряд 10 січня 1919 р. вирішив запровадити спеціальну кур'єрську службу для комунікації з регіонами. У відповідному міністерському розпорядженні, що надійшло в Рудки на початку березня, повідомлялося про необхідність разом із найближчими повітами обрати кур'єра, організувати його регулярні поїзди та видати відповідні легітимації. 17 березня Рудківський комісаріат прозвітував, що їхню та урядову пошту зі Самбора, Стрия та Турки доставлятиме у Станіславів Микола Рибус зі Самбора⁵⁴.

Отже, період ЗУНР став серйозним випробуванням для комунікаційних можливостей влади та населення, які страждали від матеріально-технічного й кадрового голоду, ускладнень у налагодженні державної організації, зловживання урядовців і місцевих жителів. Ці проблеми, поряд із аграрною, продовольчою, фінансовою та гуманітарною кризами, дають підстави схарактеризувати історію ЗУНР не лише

⁴⁶ Установлення влади У. Н. Р. в краю. *Діло*. 1918. 14 листопада. С. 2.

⁴⁷ Чайковський А. Чорні рядки... С. 222.

⁴⁸ Литвин М., Науменко К. Історія ЗУНР. Львів, 1995. С. 98.

⁴⁹ Західно-Українська Народна Республіка 1918–1923. Документи і матеріали. Т. 2. ... С. 134.

⁵⁰ Держархів Львівської обл. Ф. 1259. Оп. 1. Спр. 12. Арк. 51.

⁵¹ Там само. Спр. 41. Арк. 6.

⁵² Там само. Спр. 12. Арк. 51.

⁵³ Західно-Українська Народна Республіка 1918–1923. Документи і матеріали. Т. 2. С. 53, 63, 68, 214.

⁵⁴ Держархів Львівської обл. Ф. 1259. Оп. 1. Спр. 12. Арк. 80, 113.

як приклад зразкового державотворення та мілітарної слави, а й побачити складне, сповнене труднощів, соціальне життя її мешканців.

REFERENCES

- Chaikovskiy, A. (2002). Chorni riadky. In *Spohady. Lysty. Doslidzhennia: in 3 vol. Vol. 1*. Lviv (in Ukrainian).
- Chubaty, M. (1987). Derzhavnyi lad na Zakhidnii Oblasty Ukrainiskoi Narodnoi Respubliki. *Zapysky naukovoho tovarystva im. Shevchenka. T. 205: Uposhukakh istorychnoi pravdy. Zbirnyk na poshanu Mykoly Chubatoho 1889–1975*. New York, Paris; Sidney; Toronto, 1–50 (in Ukrainian).
- Fan, R. (2019). *Istoriia Yevreiskoi natsionalnoi avtonomii v period Zakhidno-Ukrainiskoi Respubliki*. Lviv (in Ukrainian).
- Karpenko, O. (Ed.). (2001). *Zakhidno-Ukrainska Narodna Respublika 1918–1923. Dokumenty i materialy. In 5 vol. Vol 2. Derzhavotvorchi ta administratyvno – orhanizatsiini protsesy*. Ivano-Frankivsk (in Ukrainian).
- Karpenko, O. (Ed.). (2001). *Zakhidno-Ukrainska Narodna Respublika. 1918–1923: Istoriia*. Ivano-Frankivsk (in Ukrainian).
- Karpynets, I. (1932–1935). *Istoriia 8 halytskoi bryhady (davnishoi «Hrupy Rudky» abo «Hrupy Hofmana»)*. Litopys Chervonoi Kalyny (in Ukrainian).
- Korduba, M. (2021). *Shchodennyk 1918–1925*. Lviv (in Ukrainian).
- Lysi, Yu., Ilkiv-Svydnytskyi, M. (Ed.) (2018). *Zakhidnoukrainska Narodna Respublika v dokumentakh i materialakh Naukovoї biblioteky Lvivskoho natsionalnoho universytetu imeni Ivana Franka: albom-kataloh [Catalogue]*. Lviv (in Ukrainian).
- Lytvyn, M., Naumenko, K. (1995). *Istoriia ZUNR*. Lviv (in Ukrainian).
- Makarchuk, S. (1997). *Ukrainska respublika halychan. Narysy pro ZUNR*. Lviv (in Ukrainian).
- Makukh, I. (1958). *Na narodnii sluzhbi [For public services]*. Detroit (in Ukrainian).
- Monolatii, I. (2018). *Misto dvokh republik i dyktatury. Kolomyiski stseny Ukrainiskoi revoliutsii*. Ivano-Frankivsk (in Ukrainian).
- Monolatii, I. (Comp.). (2008). *Stanislaviv u chasy Zakhidno-Ukarinskoi Narodnoi Respubliki. Dokumentalni svichennia, spohady, oholoshennia, nakazy revoliutsiinoi doby*. Ivano-Frankivsk (in Ukrainian).
- Pavlyshyn, O. (1999). Orhanizatsiia tsyvilnoi vldy ZUNR u povitakh Halychyny (lystopad-hruden 1918 roku). *Ukraina moderna*, 2–3, 132–193 (in Ukrainian).
- Pavlyshyn, O. (2005). Polske naseleння Skhidnoi Halychyny pid vladoiu Zakhidno-Ukrainiskoi Narodnoi Respubliki. *Visnyk Lvivskoho universytetu. Serii istorychna*, 39–40, 203–252 (in Ukrainian).
- Pavlyshyn, O. (2009). Suspilno-politychna kryza v ZUNR u pershii polovyni 1919 roku. *Ukraina: kulturna spadshchyna, natsionalna svidomist, derzhavnist*, 18, 119–130 (in Ukrainian).
- Puhach, D. (2018). Derzhavnyi sekretariat shliakhiv. In *Zakhidno-Ukrainska Narodna Respublika 1918–1923. Entsyklopediia. Vol. 1 (A–Zh)*. Ivano-Frankivsk, 518–519 (in Ukrainian).
- Ustanovlennia vldy U.N.R. v kraiu. (1918, Lystopad 14). *Dilo*, 261, 2 (in Ukrainian).

Vitenko, M. (2014). Povsiakdenne zhyttia Stanyslavova v period isnuvannia ZUNR. *Visnyk Prykarpatskoho universytetu. Istorii*, 25, 29–36 (in Ukrainian).

Vitenko, M. (2018). Derzhavnyi sekretariat poshty i telehrafu. In *Zakhidno-Ukrainska Narodna Respublika 1918–1923. Entsyklopediia*. Vol. 1 (A–Zh). Ivano-Frankivsk, 511–512 (in Ukrainian).

Dmytro PUHACH

postgraduate student

at the M. Hrushevsky Department of Modern History of Ukraine

I. Franko National University of Lviv

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5044-1005>

e-mail: dmpgch@gmail.com

THE STATE OF COMMUNICATIONS IN THE RUDKIV DISTRICT OF WUPR (NOVEMBER 1918 – MAY 1919)

The article analyzes the state of communications in the Rudkiv District of the West Ukrainian People's Republic during November 1918 – May 1919. It highlights the importance of the means of communication for the functioning of the state and society; pays attention to crisis phenomena; and investigates the reasons for their occurrence. It is revealed that, for a number of reasons, it was not possible to establish an effective railway connection in the county immediately.

On the one hand, the article notices such problems of a state scale as personnel, fuel and material hunger, abuse of power by civil servants, and disorganization of the movement. On the other hand, it is indicated that the functioning of the local railway had its own peculiarities: as a result of the loss of Lviv, the duration and length of travel significantly increased; there was no record of theft of railway property in the district; but there were cases of sabotage among railway workers. The measures taken by the government to resolve the crisis are revealed.

It is demonstrated that other means of transportation, primarily ordinary roads, despite the repair work of the military authorities and the civilians, were in an unsatisfactory condition due to natural disasters, negligence, or negligence of local residents. The example of the functioning of local post, telegraph and telephone networks shows the reflection of such national trends as the protection and restoration of telegraph lines, the slow creation of post offices and governments, and difficulties with the Ukrainization of state emblems on a regional scale.

Keywords: Western Ukrainian People's Republic, Rudkiv District, means of communication, railway, postal service, telegraph and telephone networks.