

ROZWÓJ TRANSPORTU W GALICJI NA PRZYKŁADZIE WOJEWÓDZTWA STANISŁAWOWSKIEGO W LATACH 1921–1939

Roman Czorneńki

ABSTRACT

THE DEVELOPMENT OF TRANSPORT ON THE EXAMPLE OF THE STANISŁAWÓW VOIVODESHIP IN THE YEARS 1921–1939

The paper examines the development of transport infrastructure in the Stanisławów Voivodeship between 1921–1939. The number of vehicles and their classification by brand was established. The functioning of the rail transport, train and bus ticket fees, as well as discount scheme and the impact of these factors on the daily life of the local population were presented. As pointed out, the most extensive transport type was the rail – available to all parts of society. However, the disadvantage of this type of transport was connected with too long and numerous stops on the local line stations. The road transport developed quite slowly because of high prices and tax rates on cars, as well as the poor condition of local roads.

Key words: transport, railway, car, ticket, Stanisławów Voivodeship

Słowa kluczowe: transport, kolej, samochód, bilet, województwo stanisławowskie

Procesy cywilizacyjne przyspieszyły rozwój nowej infrastruktury transportowej jako jednego ze środków komunikacji. Dzięki pojawieniu się nowych rodzajów transportu (kolei, samochodów, lotnictwa) zmienił się także stosunek człowieka do podróży i wędrówek, przyspieszeniu uległy przemieszczanie się i migracje ludności. Dostępność kolei dla wszystkich warstw społeczeństwa zniszczyła podstawy średniowiecznego i nowożytnego pojęcia o granicach otaczającego świata, często kończącego się na najbliższych okolicach miast lub wsi, w których człowiek mieszkał. Samochody wyeliminowały transport konny z miast.

Celem publikacji jest analiza problemu, który jeszcze nie w pełni został zbadany przez ukraińskich historyków. Zagadnienie transportu w województwie stanisławowskim podejmowano z uwzględnieniem wielu perspektyw. Przykładowo, rozwój transportu samochodowego i kolejowego w okresie międzywojennym w województwie stanisławowskim stał się przedmiotem zainteresowania krajoznawców: Michaiła Go-

łowatego i Romana Didy¹; badaniem transportu samochodowego w Stanisławowie i codziennego funkcjonowania transportu kolejowego zajmowała się natomiast Natalia Chrabatyn²; historię rozwoju bezpieczeństwa ruchu drogowego badali Bogdan Gdyczyński i Wasyli Czupryna³. Analizą rozwoju połączenia autobusowego w województwie stanisławowskim zajmował się Oleksiej Romazan⁴. O pracy stacji kolejowej w Tyśmienicy pisał zaś polski uczony Tadeusz Pelikan⁵. Pomimo opublikowania licznych opracowań, głównie popularnych lub popularnonaukowych, wspomniana problematyka wciąż jednak czeka na swojego badacza. Wynika to przede wszystkim z niewystarczającego wykorzystania materiałów archiwalnych we wcześniej powstałych publikacjach. Tymczasem na podstawie źródeł zgromadzonych w Państwowym Archiwum Obwodu Iwanofrankowskiego można o wiele dokładniej niż dotychczas prześledzić rozwój infrastruktury transportowej w województwie stanisławowskim, ustalić liczbę samochodów i ich podział według marek, naświetlić takie kwestie, jak funkcjonowanie transportu kolejowego, ceny biletów kolejowych i autobusowych, system ulg przejazdu itd. W końcu, co istotne dla tematyki niniejszego artykułu, można odpowiedzieć na pytanie: jaki wpływ wymienione czynniki miały na rozwój i funkcjonowanie miejscowej ludności?

Transport kolejowy w okresie dwudziestolecia międzywojennego był jednym z głównych środków komunikacji międzymiejskiej. Wagony pasażerskie dzieliły się na trzy klasy. Wagony pierwszej i drugiej klasy były to wagony typu *coupé* z wygodnymi kanapami do siedzenia. Różniły się one kolorem obicia – w pierwszej klasie stosowano tkaninę ciemnobordową i masywne przegrody, w drugiej klasie – materiał ciemnozielony. Wagony trzeciej klasy były otwarte, miały drewniane ławki⁶. Ponadto stacje kolejowe, odpowiednio do przepływu towarów i natężenia ruchu pasażerskiego, również dzielono na trzy klasy.

Na terenie województwa stanisławowskiego do pierwszej klasy należały dwie stacje – Stanisławów i Śniatyn-Załucie, do drugiej – pięć stacji: Halicz, Delatyn, Dolina, Kołomyja, Chryplłyn. Pozostałe stacje zaliczały się do trzeciej klasy⁷. Wśród jeżdżących wówczas pociągów pasażerskich można wydzielić dwa rodzaje – zwykłe

¹ М. Головатий, Р. Діда, *Автомобільний транспорт* [w:] *Івано-Франківськ. Енциклопедичний словник*, під ред. Г. Карась, Івано-Франківськ 2010, s. 38; М. Головатий, Р. Діда, *Залізниця* [w:] *Івано-Франківськ...*, s. 185.

² Н. Храбатин, *Станиславів автомобільний: як їздили містом сто років тому*, „Галицький кореспондент” 2011, nr 30 (309) z 28 VII, s. 14; idem, *Залізничні цікавинки*, „Галицький кореспондент” 2011, nr 4 (283) z 27 I, s. 19.

³ Б. Гдичинський, *Порядок на дорогах починався зі встановлення знаків, або як Галичина йшла у ногу з європейськими нормами автомобільного руху*, „Вечірній Івано-Франківськ” 2008, nr 18 (114) z 22 V, s. 5; В. Чуприна, *З історії безпеки руху Галичини*, „Вечірній Івано-Франківськ” 2008, nr 10 (106) z 13 IX, s. 5.

⁴ О. Ромазан, *Пасажири в Галичині, або короткий екскурс у транспортне минуле нашого краю*, „Вечірній Івано-Франківськ” 2008, nr 15 (111) z 24 IV, s. 5.

⁵ *Тисменицька залізниця: спогади залізничника Станіслава Пелікана*, ред.-упоряд. І. Постолювський, Тисмениця 2008.

⁶ T. Olszański, *Kresy Kresów. Stanisławów*, Warszawa 2008, s. 78–79.

⁷ R. Harajda, *Mój Stanisławów*, Poznań 1997, s. 34.

i pospieszne. Oprócz tego istniały pociągi mieszane – wagony pasażerskie przyczepiano do towarowych. W połączeniach lokalnych na terenie województwa stanisławowskiego wykorzystywano wagony drugiej i trzeciej klasy. W wagonach pierwszej i drugiej klasy najczęściej podróżowali ziemianie, przemysłowcy, inteligencja i bogate drobnomieszczanstwo. Trzecią klasą jeździli zazwyczaj robotnicy i inne mniej zamożne warstwy społeczeństwa.

Cena biletów była regulowana zgodnie z taryfą kolejową od 16 marca 1924 roku⁸. Koszt biletu trzeciej klasy obliczano w następujący sposób: każdy kilometr przejazdu od 1 do 200 kilometrów kosztował 5 groszy, od 201 do 400 kilometrów – 4 grosze. Cena biletu drugiej klasy była o półtora raza wyższa od ceny biletu trzeciej klasy, a bilet pierwszej klasy kosztował 2,5 razy więcej niż bilet klasy trzeciej. Bilety na pociągi pospieszne były o 1,4 razy droższe od zwykłych⁹. Cenę przewozu bagażu obliczano w następujący sposób: za każde 10 kilogramów od 1 do 200 km należało zapłacić 6 groszy, od 201 do 400 kilometrów – 5,4 grosza¹⁰. Za przejazd bez biletu przewidywano podwójną opłatę, a w przypadku podania poważnej przyczyny jazdy „na gapę” żądano zapłaty za zwykły bilet oraz 1 złotego dopłaty za zajęcie miejsca w pojeździe. Za samowolne zatrzymanie pociągu przewidziano grzywnę w wysokości 100 złotych¹¹.

Koszt przejazdu na trasie między województwami lwowskim i stanisławowskim chciałbym zilustrować na przykładzie cen biletów trzeciej klasy. Najtańszy był bilet ze Lwowa do Stryja (kosztował 1 złoty i 10 groszy), a najdroższy do Zabłotowa (płacono za niego 3 złote)¹². Zróznicowanie cen biletów kolejowych z uwzględnieniem poszczególnych klas na stacjach na terenie województwa stanisławowskiego dobrze pokazuje przykład stacji Tyśmienica i Tłumacz w latach 30. XX wieku. Najtańszy bilet trzeciej klasy z Tłumacza do Pałagiczowa kosztował 30 groszy, natomiast najdroższy bilet pierwszej klasy z Tłumacza do Warszawy – 52 złote i 40 groszy¹³. Bilety kolejowe nabywano na dworcach i stacjach kolejowych, a także w biurach podróży. Tam też można było zamówić bilety na pociągi jadące we wszystkich kierunkach, minimum tydzień przed wyjazdem¹⁴.

Do wprowadzenia taryfy kolejowej w 1924 roku ciągle rosła cena przejazdu, co wynikało z inflacji marki polskiej oraz ogólnej sytuacji gospodarczej państwa polskiego. Za typową należy uznać stu procentową podwyżkę cen biletów kolejowych z 1 listopada 1922 roku¹⁵. Wzrost kosztu przejazdu prowadził do zmniejszenia liczby pasażerów i likwidacji nierentownych tras. Najwięcej połączeń zawieszono w lu-

⁸ *Нова залізнична тарифа*, „Діло” 1924, nr 55 (10 148) z 12 IX, s. 4.

⁹ *Informator Urzędnika na rok 1927*, oprac. A. Żbikowski, Lublin 1927, s. 31–32.

¹⁰ *Księga Adresowa Polski 1928*, Warszawa 1928, s. 70.

¹¹ *Увезання в залізничних оплатах*, „Діло” 1925, nr 20 (10 403) z 29 I, s. 3.

¹² Державний архів Івано-Франківської області [dalej: ДАІФО], ф. 44, оп. 1, спр. 6, арк. 34зв.; арк. 35.

¹³ *Тисменицька залізниця...*, s. 18–19.

¹⁴ *W najbliższych dniach rozpocznie swą działalność polskie biuro podróży „Orbis”*, „Kurjer Stanisławowski” 1921, nr 1635 z 13 XI, s. 6.

¹⁵ *Залізниця дорожніє*, „Діло” 1922, nr 32 (9863) z 11 X, s. 7.

tym 1924 roku¹⁶. Zaistniałą sytuację wyśmiewano w prasie satyrycznej. Na przykład „Szczytek” żartował, rozwijając skrót PKP: „PKP – Polska Kolej Państwa, czyli Płać Kolosalne Pieniądże”¹⁷. Poza tak zwanymi całymi biletami były ulgowe, przysługujące poszczególnym kategoriom ludności. Dotyczyło to: wyjeżdżających na wakacje w okresie letnim, sportowców, żołnierzy, urzędników oraz pielgrzymów. Dzieciom w wieku do lat 14 zapewniano 75% zniżki na bilety kolejowe, ale tylko w bardzo krótkim czasie, to jest w okresie wakacji letnich od 10 do 19 lipca¹⁸. Pomiędzy 15 maja a 31 października kuracjusze, którzy wracali do domu z wakacji, mieli 56% zniżki na bilety. Ulga przysługiwała pod warunkiem, że odległość od miejscowości uzdrowskiej nie była mniejsza niż 100 kilometrów, a czas pobytu na wakacjach wynosił nie mniej niż 15 dni. Zniżka obowiązywała w takich miejscowościach, jak Worochta, Grzbieniów, Delatyn, Dora, Kosów, Mykułyczyn, Skole, Tatarów, Jaremcze¹⁹. Od lat 30. XX wieku w niedzielę i w święta rzymskokatolickie (oraz w dni bezpośrednio je poprzedzające) sprzedawano bilety ulgowe w następujących miejscowościach uzdrowskich: Worochta, Woronienka, Dora, Lubiznia, Mykułyczyn, Podlesów, Tatarów, Jamna, Jaremcza²⁰. Z przejazdu ulgowego korzystali ponadto członkowie stowarzyszeń sportowych. W zależności od okoliczności, 33% lub 50% zniżki na bilety otrzymywały poszczególne zespoły piłkarskie²¹. Na mecze wyjazdowe drużyny jeździły w wagonach trzeciej klasy²². Sędziowie piłkarscy mieli 50% ulgi na bilety kolejowe, przy czym podróż opłacały im stowarzyszenia sportowe²³. Każdorazowo między 1 grudnia a 30 kwietnia członkowie stowarzyszeń narciarskich korzystali z ulgi w wysokości 33% na przejazdy kolejowe²⁴. Urzędnicy mieli zaś 50% zniżki²⁵. Ulgi podróżne rozszerzono również na żołnierzy²⁶. Także zorganizowane grupy pielgrzymkowe, składające się w dużej mierze z robotników i chłopów, korzystały z ulg²⁷.

Najbardziej uprzywilejowaną grupą ludności, która otrzymała 80% rabatu, byli sami kolejarze. Oprócz rabatów dostawali również 14 bezpłatnych biletów na rok: 12 na zwykłe pociągi i 2 na pospieszne. Każdy członek rodziny kolejarza miał 7 bez-

¹⁶ *Ощадність чи редукція цивілізації?*, „Діло” 1924, nr 29 (10 122) z 8 II, s. 3; *Редукція цивілізації*, „Діло” 1924, nr 38 (10 131) z 21 II, s. 4.

¹⁷ *P.K.P.*, „Szczytek” 1921, nr 1 z 1 I, s. 4.

¹⁸ *Залізничні знижки для дітей*, „Діло” 1939, nr 156 (15 235) z 12 VII, s. 9–10.

¹⁹ *Полекші для недужих літників на залізницях*, „Діло” 1925, nr 135 (10 518) z 21 VI, s. 4; *Улги kolejowe dla kuracjusów*, „Echo Karpackie” 1927, nr 21 z 22 V, s. 7.

²⁰ H. Gąsiorowski, *Przewodnik po Beskidach Wschodnich*, t. 2: *Pasmo Czarnohorskie*, Lwów–Warszawa 1933, s. 4–5.

²¹ ДАІФО, ф. 424, оп. 1, спр. 23, арк. 9. Zob. też: *Lwowski klub sportowy „Pogoń” w roku 1937*, Lwów 1937, s. 40.

²² ДАІФО, ф. 424, оп. 1, спр. 4, арк. 4.

²³ ДАІФО, ф. 421, оп. 1, спр. 12, арк. 3.

²⁴ *Zniżki dla narciarzy*, „Echo Karpackie” 1928, nr 64 z 23 XII, s. 3.

²⁵ *Informator Urzędnika na rok 1927*, s. 163.

²⁶ ДАІФО, ф. 421, оп. 1, спр. 12, арк. 3.

²⁷ *Obyczaje w Polsce. Od średniowiecza do czasów współczesnych*, red. A. Chwałba, Warszawa 2006, s. 296.

płatnych biletów na rok: 6 na zwykle pociągi i 1 na pospieszny. Dla osób mieszkających w odległej miejscowości wydawano 1 bilet roczny, pozwalający na bezpłatny przejazd dwa razy w miesiącu. Z tych biletów korzystali również emeryci kolejowi, wdowy po kolejarzach, a nawet ich służący²⁸. Oprócz wymienionych osób ulgi na przejazd otrzymywali prywatni lekarze leczący kolejarzy²⁹.

Ludność województwa stanisławowskiego najczęściej kupowała bilety trzeciej klasy³⁰. Przykładowo w 1926 roku przewieziono koleją 3 534 000 pasażerów; w pierwszej klasie – 1000 (0,02%), w drugiej – 139 000 (3,9%), a w trzeciej – 3 394 000 (96%). Na 1 kilometr linii kolejowej przypadało 3,2 pasażera³¹. Ciekawy artykuł na temat przejazdu w wagonie trzeciej klasy amerykańskiej turystki D. Gosmer, podróżującej przez Polskę na rowerze, ukazał się w gazecie „Diło”. Ze Lwowa do Halicza jechała ona pociągiem, „gdzie podziwiała tłum z torbami, kłunkami, kurczętami, gęśmi i... pasażerami, którzy walczyli o dostęp do miejsc i o wyjście z wagonu”³².

Po rozważaniach wstępnych chciałbym teraz przeanalizować rozkład jazdy pasażerskiego transportu kolejowego i jego wpływ na życie codzienne miejscowej ludności. Rozkład jazdy zmieniał się dwukrotnie w ciągu roku – w sezonie letnim i zimowym. Okres letni trwał od 1 maja do 30 września, zimowy – od 1 października do 30 kwietnia³³. Rozkład ułożono w następujący sposób: w nocy i rano można było wyjechać do miejsca przeznaczenia, a w godzinach popołudniowych i wieczorem wrócić do domu. Z rozkładem jazdy zapoznawano się na łamach centralnej i lokalnej prasy periodycznej³⁴. Na dworcach, w księgarniach kolejowych „Ruch”, sprzedawano rozkład jazdy w postaci arkusza o wygodnym formacie; drukowały go również gazety lokalne jako darmowy dodatek³⁵. Jakikolwiek zmiany każdorazowo podawano do wiadomości w lokalnej prasie³⁶. Przed przygotowaniem nowego rozkładu każdy pasażer mógł złożyć swoją ofertę lub sugestię do lokalnej dyrekcji³⁷. Najczęściej pasażerowie sugerowali, by pociągi jeździły w porze obiadowej, oraz prosili o przesunięcie czasu odjazdu pociągów na późniejsze godziny wieczorne³⁸.

²⁸ *Тисменицька залізниця*, s. 19.

²⁹ T. Olszański, op. cit., s. 79.

³⁰ ДАІФО, ф. 44, оп. 1, спр. 123, арк. 6–246.

³¹ *Rocznik statystyki Rzeczypospolitej Polskiej*, 1928, Warszawa 1928, s. 177.

³² *Молода американка на колесі від Кракова до Снятина*, „Diło” 1939, nr 131 (15 210) z 11 VI, s. 10.

³³ *Spis abonentów sieci telefonicznych państwowych i koncesjonowanych w Polsce (z wyjątkiem m. st. Warszawy) 1932/33*, Warszawa 1932, s. 537.

³⁴ *Рух потягів важний від 1 червня 1924 р.*, „Diło” 1924, nr 120 (10 213) z 1 VI, s. 4; *Rozkład їзди поїздів*, „Diło” 1925, nr 128 (10 511) z 13 VI, s. 4; *Rozkład jazdy kolejq ważny od 15 maja 1927*, „Echo Karpackie” 1927, nr 21 z 22 V, s. 7.

³⁵ *Zdrojowiska i uzdrowiska Polskie. Przewodnik ilustrowany. Rocznik III na r. 1927*, Warszawa 1927, s. 252.

³⁶ *Zmiany w nowym rozkładzie jazdy*, „Kurjer Stanisławowski” 1925, nr 246 z 12 IV, s. 10; *Zміна розкладу їзди залізничних поїздів*, „Станіславівські вісті” 1937, nr 18 z 29 VIII, s. 7.

³⁷ *Zміна розкладу їзди*, „Станіславівські вісті” 1937, nr 19 z 5 IX, s. 8.

³⁸ *W sprawie rozkładu*, „Echo Karpackie” 1928, nr 3 z 1 II, s. 3.

Rozkład wywoływał niezadowolenie u rodziców uczniów, którzy dojeżdżali do szkół średnich z Tyśmienicy do Stanisławowa. Pociąg wyjeżdżał po szóstej rano, a wracał o godzinie piętnastej. Narzekano zatem, że uczniowie byli niewyspani i głodni³⁹.

Problem czasu i dokładności przyjazdu był ważny w pracy kolejowego transportu pasażerskiego. We wspomnieniach Ryszarda Harajdy i Tadeusza Olszańskiego ukazano obraz zgranej i punktualnej polskiej kolei. Pierwszy z nich zauważa, że można było sprawdzać czas na zegarze po przyjeździe pociągu i nigdy nie zdarzały się opóźnienia⁴⁰. Inni wspominali, że ilekroć pojawiała się potrzeba sprawdzenia dokładnego czasu, dzwoniło na stację kolejową⁴¹. Również najubożsi, nieposiadający zegarka, orientowali się w czasie na podstawie przejazdów pociągów⁴².

Czas przebywania pasażera w drodze zależał od odległości między miastami i rodzaju pociągu. Średnia prędkość zwykłych pociągów wynosiła 20–25 kilometrów na godzinę, a pociągów pospiesznych – 70 kilometrów na godzinę⁴³. Jeszcze w 1909 roku pociąg relacji Lwów–Czerniowce pokonywał odległość 140 kilometrów do Stanisławowa w ciągu 3 godzin i 12 minut, a zwykły pociąg do Tyśmienicy ze Stanisławowa na przejechanie 12 kilometrów potrzebował 33 minuty⁴⁴. W okresie międzywojennym pociąg ze Stanisławowa do Nadwórnej trasę 39 kilometrów pokonywał w godzinę, a z Kałusza do Stanisławowa (odległość 45 km) – w godzinę i 50 minut⁴⁵. W okresie zimowym praca transportu kolejowego ulegała komplikacjom. Pomimo ustawiania na polach, wzdłuż dróg, drewnianych zapór śnieżnych, zamiecie paraliżowały ruch kolejowy⁴⁶. Zimą na przejechanie 42 kilometrów od Horodenki do Kołomyi pociąg potrzebował nawet 6–8 godzin, a nierzadko i więcej⁴⁷. Podczas szczególnie surowych zim ruch kolejowy na niektórych trasach był całkowicie wstrzymywany. Zamiecie w lutym 1924 roku zatrzymały ruch na trasie Lwów–Stryj na linii Lwów–Łańczone i doprowadziły do masowego opóźnienia pociągów warszawskich i krakowskich⁴⁸.

W celu zapewnienia pasażerom większej szybkości przemieszczania się i komfortu używano specjalnych pociągów, których średnia prędkość wynosiła 90 kilometrów na godzinę. Największą prędkość (108 km/godz.) rozwijała „Lux-Torpeda” przewidziana

³⁹ П. Волосенко, *Тисьмениця*, Нью-Йорк 1958, s. 43.

⁴⁰ T. Olszański, op. cit., s. 78; R. Harajda, *Patrzę na fotografie... (Wspomnienia ze Stanisławowa)*, Poznań 1994, s. 46.

⁴¹ Я. Федунік, *Моя Коломия (до історії Коломийської гімназії)* [w:] *Коломия й Коломийщина: збірник споминів і статей про недавнє минуле*, під ред. Б. Романенчука, Філадельфія 1988, s. 127.

⁴² *Тисменицька залізниця*, s. 14.

⁴³ Ф. Чернявский, *По пути социализма. Деятельность Коммунистической партии по укреплению руководящей роли рабочего класса при построении основ социализма в западных областях Украинской ССР (1939–1950)*, Львов 1978, s. 67; П. Гранкін, *Львівська залізниця. Історія і сучасність*, Львів 1996, s. 153.

⁴⁴ *Przewodnik ilustrowany po c. k. austr. kolejach państwowych*, napisał i zredagował A. Inlender, Wiedeń 1909, s. 32, s. 76.

⁴⁵ H. Gąsiorowski, op. cit., s. 6; *Zmiany w nowym rozkładzie jazdy...*, s. 10.

⁴⁶ ДАІФО, ф. 6, оп. 2, спр. 347, арк. 24.

⁴⁷ Е. Дороцька-Кулик, *На дорозі у світ* [w:] *Коломия й Коломийщина: збірник споминів і статей про недавнє минуле*, під ред. Б. Романенчука, Філадельфія 1988, s. 335.

⁴⁸ *Метелиця й залізничний рух*, „Діло” 1924, nr 32 (10 125) z 13 II, s. 4.

na na 60 pasażerów, z oryginalnym hydrosystemem skonstruowanym tak jak w samochodach⁴⁹. W województwie stanisławowskim „Lux-Torpeda” z 1936 roku obsługiwała połączenie Lwów–Kołomyja – odległość 195 km, którą pokonywała w 2 godziny i 8 minut, z tym że do Stanisławowa jechała godzinę i 32 minuty. Tak podróżować, ze względu na ceny biletów, mogły tylko zamożne warstwy społeczeństwa.

Ze względu na różne okoliczności pociągi często spóźniały się na lokalnych liniach. Pasażerowie skarżyli się na powolną jazdę i systematyczne opóźnienie pociągów (szczególnie szkolnego) na linii Stryj–Skole⁵⁰. Najwięcej skarg dotyczyło transportu kolejowego na linii Chodorów–Stryj. Pociąg mieszany pokonywał odległość 42 kilometrów od Chodorowa do Stryja w 5–6 godzin; czasami prędkość wynosiła zaledwie 7 kilometrów na godzinę. Często zdarzały się długie postoje na stacjach. Naturalnie powodowało to spóźnienia pasażerów, a uczniowie nie dojeżdżali punktualnie na lekcje. W zimie pociągi często były nieogrzewane – na skargi pasażerów pracownicy kolejowi mieli odpowiadać, że szkoda im pary na ogrzewanie, dlatego że jej nie starczy do transfuzji⁵¹. Wieczne pociągi na dworcu w Stryju zatrzymywały się daleko od peronu. Pasażerowie musieli więc – jak donosiła miejscowa prasa – „wśród ciemności «egipskich» przechodzić kolej”⁵². Mieszkańcy Żydaczowa, Kochawiny, Chodowic i innych miejscowości przy linii kolejowej skarżyli się do wszystkich instancji kolejowych – bez skutku. Niekiedy opóźnienia pociągów zdarzały się wyłącznie z powodów technicznych. Przykładowo pociąg nr 1513 (Stanisławów–Czortków) na odcinku Tyśmienica–Pałahici 10 sierpnia 1936 roku spóźnił się o 2 godziny z powodu awarii lokomotywy. Następnego dnia doszło do podobnego zdarzenia: ten sam pociąg spóźnił się 45 minut. Oburzenie pasażerów było ogromne – kolejarzy oskarżono o brak kontroli technicznej przed wypuszczeniem lokomotyw na linię⁵³.

Poważnym problemem dla pasażerów okazało się długie oczekiwanie pociągów na stacjach linii lokalnych. Aby dojechać ze Stanisławowa do Stryja na linii Stryj–Czortków, trzeba było czekać od 2 do 4 godzin, natomiast w odwrotnym kierunku – ze Stanisławowa do Czortkowa – od 2 do 7 godzin⁵⁴. Długie oczekiwanie skracano tylko na wielkich stacjach⁵⁵. Na stacjach kolejowych w miejscowości uzdrowskiej czas postojów pociągów dodatkowo zwiększano⁵⁶. Pomimo dokładności kolejowych zegarów zdarzały się sytuacje, że i one nie spełniały pokładanych w nich oczekiwań. Przykładowo „Echo Karpackie”, skarżąc się na sytuację na dworcu w Stryju, pisało: „Na lokalnym dworcu każdy zegar, wystawiony na widok publiczny, pokazuje inny

⁴⁹ П. Гранкін, op. cit., s. 153; S. Kazimierski, *Lux-Torpeda*, „Kurjer Galicyjski” 2009, nr 17 (93) z 18–28 IX, s. 22.

⁵⁰ *W sprawie rozkładu...*, s. 3.

⁵¹ *Skandaliczne stosunki w dyrekcji Stanisławowskiej. O regularne pociągi na linii Chodorów–Stryj*, „Echo Karpackie” 1927, nr 2–3 z 16 I, s. 2.

⁵² *Apel do Urzędu Ruchu*, „Echo Karpackie” 1926, nr 5 z 26 XII, s. 5.

⁵³ ДАІФО, ф. 2, оп. 1, спр. 2159, арк. 56.

⁵⁴ *Postoje na linii Stryj–Czortkow*, „Echo Karpackie” 1927, nr 8 z 20 II, s. 5.

⁵⁵ *Новий розклад потягів*, „Діло” 1925, nr 44 (10 427) z 27 II, s. 4.

⁵⁶ *Z Dyrekcyjnej Rady Kolejowej*, „Kurjer Stanisławowski” 1925, nr 246 z 12 IV, s. 7.

czas i chodzi sobie, jak chce i może. Zimno – śpieszy sobie, ciepło – odstaje”⁵⁷. Elektryczny zegar według dziennikarzy spóźniał się od 2 do 5 minut, a zegar w holu nad kasami biletowymi – nawet o 15–20 minut. Wśród innych nieprzyjemności, które niekiedy spotykały pasażerów, zdarzało się niecodzienne wykorzystanie poczekalni. Przykładowo w maju 1927 roku w Łąocznem, w godzinach wieczornych, przez trzy godziny trwała tam inscenizacja teatralna. Z tego powodu pasażerowie byli zmuszeni do oczekiwania na pociąg na ulicy⁵⁸.

Na prośby pasażerów otwierano dodatkowe przystanki kolejowe, ale przede wszystkim w miejscowościach uzdrowiskowych. Na linii Stanisławów–Woronienka przy budownictwie zostało zaprojektowanych 13 stacji i przystanków, a w okresie międzywojennym dodatkowo otwarto jeszcze 6 przystanków⁵⁹. Lokalna prasa periodyczna opisywała otwarcie każdego nowego przystanku kolejowego, co zawsze przedstawiano jako wielki sukces i przykład postępu w regionie⁶⁰. Większość dodatkowych przystanków działała w okresie letnim (od 15 maja do 30 września). Najbardziej znane były dwa dodatkowe przystanki w Jaremczach – Jaremcze Wodospad i Kamień Dowbusza⁶¹. Jedynym przystankiem dodatkowym funkcjonującym przez cały rok był Podlesów, przysiółek Mikuliczyna⁶².

Ciekawa tradycja witania i żegnania pociągów istniała w miejscowościach uzdrowiskowych doliny rzeki Prut. Zaczynając od Delatyna, każdy przyjeżdżający pociąg witały tłumy odpoczywających, którzy szukali swoich znajomych lub po prostu rozmawiali z przyjeżdżającymi. Podczas przyjazdu i odjazdu pociągu cały peron i zgromadzeni pasażerowie wykrzykiwali razem „Hules!”⁶³. Według jednej z wersji zwyczaj ten pojawił się na pamiątkę pewnej Żydówki, czekającej w Jaremcze na przyjazd męża ze Lwowa. Wychodziła ona do każdego pociągu, wykrzykując jego imię⁶⁴. Według bardziej romantycznej wersji T. Olszańskiego inżynier Hules ze Stanisławowa znalazł sobie kochankę, zawiózł więc żonę do Jaremcza i powiedział, że za tydzień przyjedzie. Żona cierpliwie czekała, a później zaczęła codziennie wychodzić na stację i wołać męża. Kiedy zaś dowiedziała się o zdradzie, straciła rozsądek i utopiła się w Prucie⁶⁵.

Jedynym miastem w województwie stanisławowskim, przez którego centrum biegły tory kolejowe, była Kołomyja. Lokalna linia Kołomyja–Słoboda Rungurska miała trzy przystanki w mieście – pociąg pasażerski jeździł raz dziennie w obu kierunkach⁶⁶. Dla mieszkańców Kołomyi linia ta stanowiła nieustanne źródło problemów.

⁵⁷ *Punktualność to ważna rzecz!*, „Echo Karpackie” 1927, nr 2–3 z 16 I, s. 2.

⁵⁸ *Czy można lekceważyć publiczność?*, „Echo Karpackie” 1927, nr 20 z 15 V, s. 6.

⁵⁹ H. Gąsiorowski, op. cit., s. 1.

⁶⁰ *Прустанок в Дорі*, „Діло” 1922, nr 29 (9860) z 7 X, s. 6; *Otwarcie przystanku*, „Kurjer Stanisławowski” 1926, nr 308 z 27 VI, s. 4.

⁶¹ H. Gąsiorowski, op. cit., s. 25.

⁶² *O przystanek w Podleśniowie*, „Kurjer Stanisławowski” 1924, nr 196 z 27 VI, s. 6.

⁶³ M. Jordan, *Wakacje nad Prutem*, „Cracovia-Leopolis” 2000, nr 1 (21), s. 27; P. Андрухович, *Дорога в Україну*, Івано-Франківськ 1993, s. 107.

⁶⁴ M. Jordan, op. cit., s. 27.

⁶⁵ T. Olszański, op. cit., s. 79.

⁶⁶ H. Gąsiorowski, op. cit., s. 197; *Krótki przewodnik po Huculszczyźnie*, Warszawa 1933, s. 91.

Tory kolejowe położono bowiem zaledwie metr od chodnika, a pociąg hamował ruch uliczny, szczególnie w zimie. Z tego powodu przed lokomotywą szedł kolejarz i ostrzegał nieuważnych przechodniów⁶⁷. Szczególne trudności pojawiały się na stromej drodze do Rynku, którą nie zawsze za pierwszym razem pociąg mógł pokonać. Czasami trzeba było kilka razy rozpędzać maszynę, aby wyjechała na górę⁶⁸. Przy tym „dym wypełnia ulice, domy drżą, jak w gorączce, w domach szyby dzwonią, naczynie domowe tańczy... Mieszczanie kichają, jak od tytoniu, a chorzy zaciskają usta, aby nie uduszyć się”⁶⁹.

W transporcie kolejowym zdarzały się sytuacje niebezpieczne dla życia i zdrowia pasażerów. Najbardziej rozpowszechnione były łobuzerskie ekscesy. Z torów odkręcano śruby albo stawiano kamienie na torach, tym samym uszkadzając je⁷⁰. Najwięcej szkód zarejestrowano w 1922 roku, kiedy ukraiński ruch oporu wysadzał i minował tory oraz mosty kolejowe⁷¹. Drugim poważnym problemem okazało się wybijanie okien pociągów podczas jazdy. Zgodnie z wynikami śledztw policyjnych za takimi „wyskokami” stali przede wszystkim wiejscy pasterze. W statystykach prym wiodła jednak stołeczna Warszawa, gdzie na przykład w ciągu 1938 roku stłuczono 220 szyb⁷². W województwie stanisławowskim również dochodziło do takich wydarzeń. Najgłośniejszy przypadek odnotowano 30 stycznia 1939 roku na odcinku Hołosków Leśny–Chlebyczyn. Wówczas nieznanymi sprawcami wyrwali 3 okna w 2 wagonach pociągu pospiesznego numer 103 na linii Warszawa–Bukareszt, a jeden pasażer został ranny w rękę⁷³. Niebezpieczna dla podróżnych była jazda w pociągach mieszanych, bo na stacjach parowozy manewrowały z wagonami pasażerskimi. W takiej sytuacji niemożliwe było umieszczenie bagażu na górnych półkach, bo od wstrząsów bagaż spadał na głowy pasażerów⁷⁴. Do największej katastrofy kolejowej doszło 9 listopada 1928 roku w Chryplynie, gdy w gęstej mgle zderzyły się dwa pociągi pasażerskie. Pociąg pospieszny numer 322 linii Śniatyn–Lwów wjechał w pociąg numer 1312 linii Czortków–Stanisławów, który zatrzymał się przed semaforem. Na skutek zderzenia dwóch podróżnych odniosło ciężkie obrażenia, a 36 lekkie⁷⁵.

Zupełnie inaczej wygląda problematyka rozwoju transportu samochodowego w województwie stanisławowskim, gdyż znajdował się on w dwudziestoleciu międ-

⁶⁷ В. Нагірний, *Недавні історії давнього міста*, Коломия 2011, s. 40.

⁶⁸ Б. Лисяк, *Поляк про Коломию: за листами-репортажами М. Гінтера „Гвезда полярна”, серпень 1976* [w:] *Коломия й Коломийщина: збірник споминів і статей про недавнє минуле*, під ред. Б. Романенчука, Філядельфія 1988, s. 47; Я. Зубаль, *Княждівірський тисовий заповідник* [w:] *Коломия й Коломийщина...*, s. 671.

⁶⁹ І. Лудчак, „Льокалька” – то істинно дике підприємство, „Вісник Коломиї” 1994, nr 64 (458) z 12 XI, s. 2; В. Нагірний, op. cit., s. 40.

⁷⁰ *Залізничний замах*, „Діло” 1926, nr 96 (10773) z 2 V, s. 10; На лінії, „Станіславівські вісті” 1937, nr 8 z 20 VI, s. 8.

⁷¹ *Галицькі відносини*, „Діло” 1922, nr 26 (9857) z 4 X, s. 3.

⁷² *Дикий „спорт” біля Варшави*, „Діло” 1939, nr 18 (15 109) z 27 I, s. 9.

⁷³ ДАІФО, ф. 68, оп. 2, спр. 526, арк. 2.; *Обкидали поїзд камінням*, „Діло” 1939, nr 24 (15 115) z 3 II, s. 8.

⁷⁴ *Skandaliczne stosunki w dyrekcji stanisławowskiej...*, s. 2.

⁷⁵ Н. Храбатин, *Залізничні цікавинки...*, s. 19.

dzywojennym na dość niskim poziomie. Ta sytuacja była typowa dla całej Polski – kraj zajmował jedno z ostatnich miejsc w Europie, biorąc pod uwagę liczbę samochodów przypadających na jednego mieszkańca⁷⁶. Dla województwa stanisławowskiego w 1928 roku wskaźnik był bardzo niski – 1 samochód przypadał na 4782 osoby⁷⁷. W ogólnoprzyjętym dla polskiej międzywojennej statystyki stosunku liczby środków transportu samochodowego na 10 000 osob wskaźnik dla województwa stanisławowskiego w 1928 roku wynosił 0,2, a w 1939 roku – 3,3⁷⁸. Dla 1000 osób wskaźnik dla województwa stanisławowskiego w 1937 roku był stosunkowo niski – 0,1⁷⁹. W 1924 roku, kiedy zaczęto rejestrować środki transportu samochodowego, w województwie znajdowało się 70 sztuk. Do 1939 roku ta liczba wzrosła 10-krotnie i wyniosła 752 sztuki: 413 samochodów osobowych, 55 samochodów ciężarowych, 30 autobusów, 101 taksówek, 153 motocykle⁸⁰.

Wśród marek aut przeważały amerykańskie. W 1931 roku na 294 samochody osobowe 149 miało amerykańską markę. Najwięcej zarejestrowano pojazdów Forda (65 sztuk) i Chevroleta (59 sztuk). Drugie miejsce, według liczby, zajmowały samochody włoskiej produkcji Fiat (45 sztuk). Trzecie pod względem liczby były samochody produkcji czeskiej Tatra (18 sztuk), Praga (13 sztuk) i Škoda (3 sztuki). Pozostałe samochody osobowe reprezentowały wszystkie ówczesne europejskie i amerykańskie marki samochodów. Wśród samochodów ciężarowych i autobusów także dominowały amerykańskie marki Chevrolet i Ford. Wśród motocykli przeważały pojazdy belgijskich i angielskich marek. Z 75 motocykli 27 (36%) było belgijskiej produkcji – F.N. – Fabrique Nationale de Herstal (24 sztuki) i Gillet (3 sztuki). Angielskie marki motocykli w Stanisławowskiem to Ariel (11 sztuk), New-Hudson (3 sztuki), Rudge-Whitwort (3 sztuki). Trzecimi pod względem popularności były motocykle produkcji amerykańskiej Indian (5 sztuk) i Harley-Davidson (5 sztuk)⁸¹.

Cena nowego auta osobowego była dość wysoka. W 1928 roku za włoski samochód Alfa Romeo należało zapłacić 2600 dolarów amerykańskich, czyli 48 250 złotych⁸². Znacznie niższa okazała się cena amerykańskich samochodów Chrysler, która wyniosła 1690 dolarów, czyli 15 041 złotych⁸³. Ceny samochodów na rynku wtórnym nie były wysokie. W 1926 roku wartość używanego czeskiego samochodu Laurin-Klemen wynosiła 250 dolarów, co stanowiło 2637 złotych⁸⁴. Używane sa-

⁷⁶ J. Żarnowski, *Polska 1918–1939. Praca – technika – społeczeństwo*, Warszawa 1992, s. 180.

⁷⁷ R. Morsztyn, *Automobilizm [w:] Dziesięciolecie Polski Odrodzonej. Księga pamiątkowa 1918–1928*, Kraków–Warszawa 1928, s. 478.

⁷⁸ *Rocznik statystyki Rzeczypospolitej Polskiej, 1928*, s. 191; *Mały rocznik statystyczny, 1939*, Warszawa 1939, s. 199.

⁷⁹ B. Olszewicz, *Obraz Polski dzisiejszej*, Warszawa 1938, s. 218.

⁸⁰ ДАІФО, ф. 2, оп. 8, спр. 862, арк. 3.; *Mały rocznik statystyczny, 1939*, s. 199.

⁸¹ *Ogłoszenie Wojewody Stanisławowskiego z dnia 12 stycznia 1931 w sprawie ustalenia listy kolejności osób obowiązanych do dostarczenia środków przewozowych na rzecz wojska w czasie pokoju, samochodów i motocykli na rok 1931*, „Stanisławowski Dziennik Wojewódzki” 1931, nr 2 z 5 II, s. 11–25.

⁸² Центральний державний історичний архів України, м. Львів (dalej: ЦДІАЛ), ф. 545, оп. 1, спр. 14, арк. 10.

⁸³ ЦДІАЛ, ф. 545, оп. 1, спр. 15, арк. 3.

⁸⁴ ДАІФО, ф. 2, оп. 8, спр. 835, арк. 45.

mochody można było również nabyć podczas aukcji w państwowych instytucjach⁸⁵. Ceny motocykli były takie jak samochodów używanych. Nowe modele motocykla niemieckiego D.K.W. – Dampf-Kraft-Wagen w 1928 roku kosztowały, w zależności od konfiguracji, od 1815 do 2450 złotych⁸⁶. Cena benzyny na obszarze dawnej Galicji była najniższa w Polsce dzięki dużym złożom ropy naftowej w tym rejonie. Za litr paliwa w 1934 roku w Żydaczowie, Skolemu i Stryju trzeba było zapłacić 64 groszy, a w pozostałych powiatach województw lwowskiego, stanisławowskiego i tarnopolskiego – 66 grosze. Dla porównania: za benzynę w województwach warszawskim, łódzkim i poznańskim płacono 72 grosze⁸⁷. Na kupienie samochodu lub motocykla mogli sobie jednak pozwolić tylko najbardziej zamożni obywatele. Polscy właściciele ziemscy w województwie stanisławowskim, aby kupić nowy samochód, sprzedawali część swoich majątków – ceny okazały się bowiem wysokie nawet dla nich⁸⁸. Wśród zamożnej inteligencji oraz przemysłowców prestiżem cieszyły się osoby mające własny samochód i umiejące go prowadzić. Może dlatego co roku zwiększała się liczba kursów na prawo jazdy i ich uczestników, wśród których było wiele kobiet⁸⁹. Cena trzymiesięcznego szkolenia na kursach jazdy w Stanisławowie wynosiła 200 złotych, a dwumiesięcznego – 160 złotych⁹⁰.

Władza państwowa nie poświęcała należytej uwagi rozwojowi transportu samochodowego w Polsce. Co więcej, miała negatywny stosunek do tego zagadnienia, traktując samochód jak luksus, za jego posiadanie właściciele i nabywcy musieli płacić wysoki podatek. Wprowadzenie podatku drogowego w 1931 roku doprowadziło do zmniejszenia liczby samochodów w Polsce o 40%⁹¹. W województwie stanisławowskim urzędnicy w poszczególnych miastach określali wysokość podatku od samochodu według własnych kryteriów. W 1924 roku w Bohorodzanach i Nadwórnej wynosił on 120 złotych rocznie, w Horodence – 100 złotych⁹². Oryginalne podejście do wyliczania opodatkowania właścicieli samochodów było w Stanisławowie – płacono 1 złoty i 70 groszy od każdego konia mechanicznego mocy silnika samochodu. Oprócz tego każdorazowo przy wjeździe do miasta trzeba było zapłacić 2 złote za korzystanie z dróg miejskich⁹³. Dopiero w latach 30. XX wieku stosunek władzy państwowej do transportu samochodowego zmienił się na lepsze – wprowadzono nawet ulgi podatkowe dla nabywców samochodów⁹⁴. Niestety, przez cały omawiany okres zły stan dróg województwa stanisławowskiego nie sprzyjał rozwojowi transportu samochodowego. Sieć tras województwa wynosiła 3125 kilometrów. Większość z nich

⁸⁵ *Ogłoszenie licytacji*, „Kurier Stanisławowski” 1926, nr 308 z 27 VI, s. 8.

⁸⁶ *Motocykle DKW*, „Samochód” 1928, nr 1 z 7 X, s. 10.

⁸⁷ *Kopalnictwo naftowe w Polsce. Sprawozdanie roczne. 1934*, Borysław–Lwów 1934, s. 19.

⁸⁸ Б. Арсен, *Моя гірка правда. Я і Холокост на Прикарпатті*, Надвірна 2004, s. 17.

⁸⁹ J. Żarnowski, *Spoleczeństwo Drugiej Rzeczypospolitej. 1918–1939*, Warszawa 1973, s. 360.

⁹⁰ ЦДІАЛ, ф. 179, оп. 4, спр. 2720, арк. 8; ф. 179, оп. 4, спр. 2721, арк. 4.

⁹¹ J. Żarnowski, *Polska 1918–1939...*, s. 179.

⁹² ДАІФО, ф. 2, оп. 7, спр. 29, арк. 17, арк. 22–23.

⁹³ Ibidem, арк. 18.

⁹⁴ J. Żarnowski, *Polska 1918–1939*, s. 181.

były to drogi gruntowe. W latach 1924–1936 wybudowano zaledwie 49 kilometrów dróg z twardą nawierzchnią⁹⁵.

Z kwestią transportu samochodowego łączy się też problem międzymiastowej komunikacji autobusowej. Ta rozwijała się bardzo powoli w województwie stanisławowskim. W 1929 roku zaledwie 72 autobusy, kursujące na 41 trasach, przewiozły 2770 osób, pokonały przy tym 93 730 „pasażerokilometrów”⁹⁶. Ówczesne autobusy były przeznaczone do przewozu od 10 do 20 pasażerów. Cena przejazdu zależała od odległości. Za przejazd na trasie Kutry–Kołomyja, która wynosiła 40 kilometrów, płacono 8 złotych, a za przejazd 25 kilometrów na trasie Bogorodczany–Stanisławów – 2 złote⁹⁷. Ulgi na przejazd obejmowały dzieci i urzędników państwowych. Dzieciom w wieku do jednego roku życia przysługiwał przejazd bezpłatny, a do 6 lat – za połowę ceny⁹⁸.

Przewoźnicy jednak nie zawsze przestrzegali ustalonych norm i zasad. Często przewożono zbyt wielu pasażerów. Skarżono się, że w niektórych przypadkach ludzie jechali na stopniu autobusu, brakowało biletów dla pasażerów, a wnętrza niektórych pojazdów były brudne⁹⁹. Kierowcy powszechnie przekraczali też dozwoloną prędkość. Przykładowo mieszkańcy ulicy Kazimierzowskiej w Stanisławowie skarżyli się na zbyt szybką jazdę kierowców linii międzymiastowej Sołotwino–Stanisławów. Jeszcze bardziej oburzyła ich odpowiedź kierowców, która – według „Kurjera Stanisławowskiego” – miała brzmieć, że normy są na papierze, a u nas główna zasada: „Pozwolono w Polsce – jak kto chce”¹⁰⁰. Zresztą Stanisławów był jedynym miastem w województwie, w którym funkcjonowała komunikacja autobusowa. Prace nad organizacją ruchu autobusowego trwały aż 9 lat¹⁰¹. Uroczyste otwarcie dworca autobusowego (Dworca Gołuchowskiego) w Stanisławowie odbyło się 23 grudnia 1938 roku¹⁰².

Podsumowując, rozwój infrastruktury transportowej w województwie stanisławowskim w omawianym okresie znajdował się na niskim poziomie. W większości miast brakowało komunikacji miejskiej i zorganizowanego transportu publicznego. Stąd też ludność w miastach przeważnie chodziła na piechotę – tylko zamożniejsze warstwy najmowały prywatnych przewoźników. Najbardziej rozwiniętą infrastrukturę posiadała kolej. Z usług komunikacji międzymiastowej korzystały wszystkie warstwy społeczne. Wśród wad transportu kolejowego, zwłaszcza na liniach lokalnych, najczęściej wymieniano zbyt długi czas jazdy i częste postoje na stacjach. Rozwojowi transportu samochodowego nie sprzyjały z kolei wysokie ceny samochodów i motocykli, wygórowane podatki za ich zakup i posiadanie, a także zły stan dróg w województwie. Pomimo tych utrudnień zarówno kolej, jak i komunikacja samo-

⁹⁵ B. Olszewicz, op. cit., s. 216.

⁹⁶ O. Ромазан, op. cit., s. 5.

⁹⁷ ДАЛО, ф. 47, оп. 2, спр. 390, арк. 1, арк. 6.

⁹⁸ Ibidem, арк. 1.

⁹⁹ ЦДІАЛ, ф. 803, оп. 3, спр. 2014, арк. 4; ДАІФО, ф. 2, оп. 8, спр. 956, арк. 2.

¹⁰⁰ *Kawalerską jazdę urządzają*, „Kurjer Stanisławowski” 1926, nr 308 z 27 VI, s. 5.

¹⁰¹ ДАІФО, ф. 27, оп. 1, спр. 332, арк. 80.

¹⁰² М. Головатий, *200 вулиць Івано-Франківська*, Івано-Франківськ 2010, s. 14.

chodowa oraz autobusowa były ważnymi czynnikami, zmieniającymi warunki życia codziennego miejscowej ludności.

BIBLIOGRAFIA

Źródła archiwalne

Центральний державний історичний архів України, м. Львів

- ф. 179 Кураторія Львівського шкільного округу. м. Львів, оп. 4, спр. 2720, 2721.
- ф. 545 Фірма „Сколімовський Т. і Сулімирський Т.” – представництво іноземних автозаводів м. Львів, оп. 1, спр. 14, 15.
- ф. 803 Львівська окружна контрольна палата, оп. 3, спр. 2014.

Державний архів Івано-Франківської області

- ф. 2 Станіславське воєводське управління, м. Станіслав. 1921–1939 рр., оп. 1 Відділ громадської безпеки, спр. 2159; оп. 7, спр. 29; оп. 8, спр. 835, 862, 956.
- ф. 6 Станіславське повітове староство Станіславського воєводства. 1918–1939 рр., оп. 2, спр. 347.
- ф. 44 Станіславська окружна дирекція залізниць. 1906–1933 рр. Станіславське відділення Львівської окружної Дирекції державних залізниць, м. Станіслав Станіславського повіту Станіславського воєводства. 1934–1939 рр., оп. 1, спр. 6, 123.
- ф. 68 Станіславське воєводське управління державної поліції, м. Станіслав Станіславського повіту Станіславського воєводства. 1921–1939 рр., оп. 2, спр. 526.
- ф. 421. Станіславський окружний союз футбольних товариств, м. Станіслав Станіславського повіту Станіславського воєводства. 1929–1939 рр., оп. 1, спр. 12.
- ф. 424 Станіславський спортивний клуб «Ревера», м. Станіслав Станіславського повіту Станіславського воєводства. 1921–1939 рр., оп. 1, спр. 4, 23.

Державний архів Львівської області

- ф. 47 Окружний інспекторат праці у Львові, оп. 2, спр. 390.

Źródła drukowane

- Андрухович Р., *Дорога в Україну*, Івано-Франківськ 1993.
- Арсен Б., *Моя гірка правда. Я і Холокост на Прикарпатті*, Надвірна 2004.
- Дороцька-Кулик Е., *На дорозі у світ* [w:] *Коломия й Коломийщина: збірник споминів і статей про недавнє минуле*, під ред. Б. Романенчука, Філядельфія 1988, s. 335–342.
- Лисяк Б., *Поляк про Коломию: за листами-репортажами М. Гінтера „Гвезда полярна”, серпень 1976* [w:] *Коломия й Коломийщина: збірник споминів і статей про недавнє минуле*, під ред. Б. Романенчука, Філядельфія 1988, s. 43–52.
- Тисменицька залізниця: спогади залізничника Станіслава Пелікана*, ред.-упоряд. І. Постоловський, Тисмениця 2008.

- Федуник Я., *Моя Коломия (до історії Коломийської гімназії)* [w:] *Коломия й Коломийщина: збірник споминів і статей про недавнє минуле*, під ред. Б. Романенчука, Філядельфія 1988, s. 112–131.
- Gąsiorowski H., *Przewodnik po Beskidach Wschodnich*, t. 2: *Pasmo Czarnohorskie*, Lwów–Warszawa 1933.
- Narajda R., *Mój Stanisławów*, Poznań 1997.
- Narajda R., *Patrzę na fotografie... (Wspomnienia ze Stanisławowa)*, Poznań 1994.
- Informator Urzędnika na rok 1927*, oprac. A. Żbikowski, Lublin 1927.
- Jordan M., *Wakacje nad Prutem*, „Cracovia–Leopolis” 2000, nr 1 (21), s. 19–20.
- Kopalnictwo naftowe w Polsce. Sprawozdanie roczne. 1934*, Borysław–Lwów 1934.
- Krótki przewodnik po Huculszczyźnie*, Warszawa 1933.
- Księga adresowa Polski 1928*, Warszawa 1928.
- Mały rocznik statystyczny, 1939*, Warszawa 1939.
- Olszański T., *Kresy Kresów. Stanisławów*, Warszawa 2008.
- Przewodnik ilustrowany po c. k. austr. kolejach państwowych*, napisał i zredagował A. Inlender, Wiedeń 1909.
- Rocznik statystyki Rzeczypospolitej Polskiej, 1928*, Warszawa 1928.
- Spis abonentów sieci telefonicznych państwowych i koncesjonowanych w Polsce (z wyjątkiem m. st. Warszawy) 1932/33*, Warszawa 1932.
- Zdrowiska i uzdrowiska Polskie. Przewodnik ilustrowany. Rocznik III na r. 1927*, Warszawa 1927.



- „Вечірній Івано-Франківськ” 2008
- „Вісник Коломиї” 1994
- „Галицький кореспондент” 2011
- „Діло” 1922
- „Станіславівські вісті” 1937.
- „Echo Karpackie” 1926–1928
- „Szczutek” 1921
- „Kurjer Galicyjski” 2009
- „Kurjer Stanisławowski” 1921, 1924–1926
- „Samoход” 1928
- „Stanisławowski Dziennik Wojewódzki” 1931

Opracowania

- Волосенко П., *Тисьмениця*, Нью-Йорк 1958.
- Головатий М., *200 вулиць Івано-Франківська*, Івано-Франківськ 2010.
- Головатий М., Діда Р., *Автомобільний транспорт* [w:] *Івано-Франківськ. Енциклопедичний словник*, під ред. Г. Карась, Івано-Франківськ 2010, s. 38.
- Головатий М., Діда Р., *Залізниця* [w:] *Івано-Франківськ. Енциклопедичний словник*, під ред. Г. Карась, Івано-Франківськ 2010, s. 185.

- Гранкін П., *Львівська залізниця. Історія і сучасність*, Львів 1996.
- Зубаль Я., *Княждвірський тисовий заповідник [w:] Коломия й Коломийщина: збірник споминів і статей про недавнє минуле*, під ред. Б. Романенчука, Філядельфія 1988, s. 665–672.
- Нагірний В., *Недавні історії давнього міста*, Коломия 2011.
- Чернявский Ф., *По пути социализма. Деятельность Коммунистической партии по укреплению руководящей роли рабочего класса при построении основ социализма в западных областях Украинской ССР (1939–1950)*, Львов 1978.
- Morsztyn R., *Automobilizm [w:] Dziesięciolecie Polski Odrodzonej. Księga pamiątkowa 1918–1928*, Kraków–Warszawa 1928, s. 477–481.
- Obyczaje w Polsce. Od średniowiecza do czasów współczesnych*, red. A. Chwalba, Warszawa 2006.
- Olszewicz B., *Obraz Polski dzisiejszej*, Warszawa 1938.
- Żarnowski J., *Polska 1918–1939. Praca – technika – społeczeństwo*, Warszawa 1992.
- Żarnowski J., *Spółczeństwo Drugiej Rzeczypospolitej. 1918–1939*, Warszawa 1973.

