

Заліщицький районний краєзнавчий музей

ГОМІН ВІКІВ

Випуск п'ятий

ГОМІН ВІКІВ

Науково-краєзнавчий літописний
збірник Заліщанщини

Випуск п'ятий

Заліщики
2020

Транспортна система Заліщиків у контексті європейських дипломатичних відносин міжвоєнної доби

Заліщики здавна перебували на перехресті вигідних торгових шляхів. Підтвердженням цьому служить розвинута транспортна інфраструктура міста, яка сформувалась впродовж багатьох століть. Так, і сьогодні, через містечко над Дністром проходять автомобільні дороги державного значення (у тому числі й міжнародна) та важливі залізничні маршрути.

Розквіт Заліщиків як важливого транспортного вузла настав після Першої світової війни 1914-1918 рр. Тоді, перебуваючи в складі Другої Речі Посполитої регіон став її південно-східними „воротами” майже на 20 років. На протилежному від Заліщиків березі р. Дністер розташовувались території тогочасної королівської Румунії, а трохи далі – на схід – українські землі під владою СРСР.

Хоч війна й принесла чимало шкоди усій території Західної України, сильно постраждали і найважливіші транспортні комунікації Заліщиків – мости через р. Дністер було знищено. Ріка стала не лише державним кордоном між Польщею та Румунією, а й природною перешкодою на шляху бурхливого розвитку торговельних відносин краю в 1920-х рр.

Проте, зважаючи на геополітичні зміни, які принесла Перша світова, виникли нові елементи в системі європейської безпеки на зразок Малої Антанти чи двосторонніх угод між державами. Прикладом таких взаємин може стати взаємодія на міжнародній арені Румунії та Польщі в 1918-1939 рр. Попри певні незгоди між урядами двох амбітних держав, багато спільних планів все ж вдалося втілити в життя. Різних прикладів такої співпраці є чимало, але значна їх частина стосувалася саме подолання проблем транспортної мережі на території краю.

Так, впродовж міжвоєнного періоду успішно вирішувались питання надання взаємної військової допомоги (операція з окупації Покуття 1919 р. румунською

армією) [12, 761-762] і встановлення польсько-румунського кордону [11, 255-270]. Керівництво держав Антанти пропонувало румунському прем'єр-міністру І. Бретіану погодитися на створення спільного польсько-румунського антибільшовицького фронту. А Польща, в умовах складних перипетій війни проти Західноукраїнської Народної Республіки, домогалась від Румунії здійснення рішучих антиукраїнських військових акцій [1, 356]. 28 травня 1919 р. після зустрічі командира 8-ої румунської дивізії генерала Я. Задіка з польським генералом Кралічеком вирішено створити спільне військове командування в м. Коломиї та цивільну адміністрацію. Наприкінці травня 1919 р. польське керівництво скерувало на Покуття й Галицьку Гуцульщину свої частини [2, 232-233].

З метою запобігання взаємному проникненню інфекційних захворювань через румунсько-польський кордон 20 грудня 1922 р. у Варшаві між Польщею і Румунією була підписана Санітарна конвенція, яка набрала чинності з 12 серпня 1923 р. Відповідно до угоди, сторони зобов'язувалися негайно інформувати одне одного про виникнення вогнищ інфекційних хвороб, їх місце, кількість хворих, характер епідемії та вжиті заходи [4, 1-4]. Польські прикордонні воєводства (Тернопільське та Станиславівське) щомісяця інформували Генеральний санітарний інспекторат Румунії про кількість інфекційних захворювань [5, 1-37].

Оскільки проблемою першочергового вирішення все ж залишалося транспортне сполучення між двома державами поблизу Заліщиків, то розуміючи це, керівництво Тернопільського воєводства дало дозвіл місту збудувати і утримувати впродовж 10 років паромну переправу через Дністер між Заліщиками й Кострижівкою. Але у разі завершення реконструкції мосту, зруйнованого бойовими діями під час Першої світової війни, воєводство могло скасувати

свій дозвіл. Про це Консульство Польської Республіки у Чернівцях повідомило буковинську владу в березні 1925 р. [6, 3].

Була запропонована гнучка тарифна сітка за користування паромом. Плата стягувалася польськими та румунськими грошима. Планувалося перевезення людей, возів, запряжених 1-2 кіньми (з вантажем і без), великої рогатої худоби, свиней, кіз, овець. Після погодження цін з Кабінетом державного міністра Буковини паром почав діяти. На жаль, за архівними матеріалами не вдалося встановити точну дату початку роботи переправи, проте можна припустити, що це був 1925 р. [6, 1-3].

Багато ускладнень урядам Румунії та Польщі в 20-30-х рр. минулого століття принесла й залізниця. Її мережа в обох державах поблизу Заліщиків дісталась у падаючий від Австро-Угорщини і тому розташування основних маршрутів не відповідали вимогам часу та новій державній приналежності територій Галичини й Буковини. Через нові кордони, було утруднене сполучення між Заліщиками й Городенкою – містами, які належали Польській Республіці. А вже відтинок залізничного полотна на даному напрямку пролягав територією колишньої Румунії [3, 23-39]. Гостро стояло питання відбудови залізничного мосту через р. Дністер, який би з'єднував дві європейські держави поблизу Заліщиків [9, 3].

Залізничне сполучення Заліщиків стало предметом жвавих дискусій між представниками Польщі та Румунії, які відбувалися в 1929 р. На спільній нараді делегацій, що завершилась 29 квітня було вирішено надати Польщі коридор на румунській території від с. Кострижівка через с. Стефанешти в напрямку на Городенку [10, 1]. „Через 8 км, якими будуть польські потяги на Буковинській території переїжджати, будуть супроводжати польські залізничники і не відбуватиметься жадна ревізія” [10, 1]. Після підсумкових оглядин новобудованого мосту через Дністер, що з'єднав польські і румунські території та заключної наради у Заліщиках було вирішено розпочати рух на ділянці з початку січня 1930 р. [9, 3].

Та найбільш гучним у співпраці Польщі та Румунії в міжвоєнний період був

спільний проект будівництва каналу Балтійське море – Чорне море [13, 581-590], який мав проходити р. Дністер і, цілком зрозуміло, поряд із Заліщиками. Задум мав вагоме економічне та військово-стратегічне підґрунтя. Адже доставка вантажів, для прикладу, із берегів Балтійського моря до Туреччини займала багато часу сухоходом, а морем – треба було б плисти через Гібралтарську протоку, огинаючи всю Західну Європу. А, у випадку існування трансконтинентальної водної магістралі через територію тогочасних Польщі та Румунії, багато проблем, пов'язаних із транспортом у Європі було б вирішено. Крім того, поряд із поглибленням економічної інтеграції між державами і посиленням їх ролі в господарській структурі Європи, з будівництвом каналу зростало і їх значення в регіоні у випадку протистояння із Радянським Союзом (канал мав проходити вздовж Західного кордону СРСР).

Подібні проекти не втратили актуальності й активно розробляються і у наші дні. Зокрема, Нідерланди можуть надати підтримку Україні в реалізації проекту Е-40 – поєднання Чорного й Балтійського морів через Дніпро, Прип'ять та Віслу. Про це у жовтні заявив посол України в Нідерландах Всеволод Ченцов. Прем'єр-міністр України Олексій Гончарук заявляв, що Україні, Польщі та Білорусі необхідно скоротити водних шляхів, щоб з'єднати Балтійське і Чорне моря [8]. „Головним завданням подальшої співпраці між Україною та Республікою Білорусь є розвиток річкового судноплавства на річках Прип'ять і Дніпро, зокрема в рамках реалізації проекту водного шляху Е-40”, зазначили в українському уряді [7].

Перші проекти гілки Балтійське море – Чорне море було розроблено одразу після Першої світової війни. Великий інтерес до проекту із самого початку проявляла польська Ліга Морська і Колоніальна („Liga Morska i Kolonialna”). А. Конопкою, головним інженером Міністерства Громадських Робіт було запропоновано три водні маршрути з Балтики у Чорне море. Перший, Вісла-Буг-Прип'ять-Дніпро (довжиною 2160 км). Другий, Вісла-Сян-Дністер (2070 км). Третій, Вісла-Дністер-Прут-Дунай

(1560 км). Планувалося, загалом, скористатися існуючими водними артеріями, а там, де необхідно – поглибити русла рік або прорити з'єднувальні канали. Одразу ж пріоритетним було визнано третій план, оскільки він зачіпав територію винятково Польщі та Румунії (інші два – торкалися річок, що протікали в межах СРСР). Втіленню задуму в життя перешкодила Велика депресія 1929-1933 рр., яка перервала поступальний розвиток господарства Польщі та Румунії після Першої світової війни.

Альтернативний проект було запропоновано 1930 р. У ньому детально розплановано всі ділянки будівництва каналу, підраховано видатки. Довжина шляху складала 1894 км, з яких 1168 км – польською територією, а 726 – румунською. Будівництво каналу мало складатися з восьми головних відтинків: 1) вільне русло р. Вісла (до злиття із р. Сян – 650 км); 2) поглиблене русло р. Сян – 137,7 км; 3) канал до р. Дністер – 110 км; 4) поглиблене русло р. Дністер (від Розвадова до Заліщиків – 269,6 км); 5) канал р. Дністер – р. Прут (від Заліщиків до Чернівців – 44,4 км); 6) поглиблене русло р. Прут (від Чернівців до Скулень – 288 км); 7) вільне русло р. Прут – до р. Дунай (260 км); 8) вільне русло р. Дунай до виходу у Чорне море (134 км). Існувало два плани поглиблення русел річок: із розрахунком на проходження 150-200 тонних або 600-700 тонних кораблів. Загальна вартість робіт сягала майже пів мільярда польських злотих.

1939 р. гігантський проект сторони почали втілювати в життя. У Польщі створено Комітет для організації Товариства з будівництва каналу. Очолив Комітет полковник Ковалевські, який мав зв'язки з потенційними кредиторами проекту у Лондоні, Парижі й Амстердамі.

Причиною того, що останній проект, як і перший, залишився на папері є відсутність вільних коштів у бюджетах обох країн, а також бойові дії Другої світової війни, які перервали роботи.

Отже, міждержавний польсько-румунський діалог 1920-1930 рр. невпинно демонстрував позитивну динаміку, що добре відобразилося у тому числі й на стані транспортної мережі Заліщиків. А маловідомий в історіографії факт існування спільного польсько-румунського проекту будівництва каналу Балтійське море – Чорне море у міжвоєнний період є суттєвим підтвердженням посиленого інтересу згаданих держав до окремих територій, зокрема й міста Залішки. У разі реалізації проекту регіон отримував значні перспективи зміцнення своєї ролі в транспортній мережі, системі безпеки та господарської співпраці на континенті.

Ось так, Залішки, знаходячись за кілька сотень кілометрів від географічного центру Європи, могли стати одним із найважливіших економічних та військово-стратегічних пунктів Європи ще майже 100 років тому. Разом з тим, зважаючи на активізацію міждержавної співпраці у трикутнику Балтійське – Адріатичне – Чорне море у наші дні (мова, насамперед, про Ініціативу трьох морів або Тримор'я), все ще може бути попереду. Адже ключовими перевагами, що їх надає взаємодія з країнами Ініціативи трьох морів є можливість залучити значні інвестиції у розвиток інфраструктурних проектів та посилити геополітичну роль, що особливо актуально як для нашої держави загалом, так і для окремих її територій. Тим паче, що Україна не раз заявляла про зацікавлення у приєднанні до Ініціативи.

1. Західно-Українська Народна Республіка, 1918–1923: Ілюстрована історія. – Львів; Івано-Франківськ: Манускрипт – Львів, 2008. – 524 с.
2. Кройтор К. Проблема Покуття під час польсько-української війни // Україна: культурна спадщина, національна свідомість, державність / Національна академія наук України, Інститут українознавства ім. І. Крип'якевича. – Вип. 6: Західно-Українська Народна Республіка: історія і традиції. – Львів, 2000. – С. 231-235.
3. Державний архів Чернівецької області (далі – ДАЧО). – Ф. 242. – Оп. 1. – Спр. 140. – 59 арк.
4. ДАЧО. – Ф. 286. – Оп. 1. – Спр. 28. – 22 арк.
5. ДАЧО. – Ф. 286. – Оп. 1. – Спр. 684. – 37 арк.
6. ДАЧО. – Ф. 1240. – Оп. 1. – Спр. 287. – Арк. 3.
7. Ключове завдання співпраці з Білоруссю – реалізація проєкту Е-40 – Криклій // <https://www.eurointegration.com.ua/news/2019/10/3/7101516/>
8. Нідерланди допоможуть Україні поєднати Чорне й Балтійське моря – посол // <https://www.eurointegration.com.ua/news/2019/10/23/7102189/>
9. Польсько-румунські наради в Заліщиках // Рідний край. – 1930. – № 2(164). – С. 3.
10. Польські потяги через Буковину // Час. – 1929. – № 169. – С. 1.
11. Anghel F. Despre o problemă aproape necunoscută: frontiera româno-polonă în perioada interbelică, 1918-1939 // Revista istorică. – 1997. – Т. VIII. – № 3-4. – Р. 255-270.
12. Anghel F. O dilemă teritorială și un debut diplomatic. Ocuparea Pocuției de către armata română (24 mai – începutul lunii august 1919) și debutul relațiilor româno-polone // Revista istorică. – 1995. – Т. VI. – № 9-10. – Р. 761-762.
13. Anghel F. Un model strategic româno-polon: canalul marea Baltică – marea Neagră în perioada interbelică // Revista istorică. – București: Editura Academiei Române. – 1996. – № 7-8. – Р. 581-590.



ПОСТАТІ

Ігор КУЛАЧКОВСЬКИЙ

Євген Кохан – актор, режисер, стрілець УГА.....79

Віталій КАСПРУК

**Леонтій Скибіцький – краєзнавець із Лисичників
(до 125 – річчя з часу народження).....80**

Оксана РОТАР

**Науковий та творчий доробок Омеляна Поповича
у фондах Чернівецького обласного краєзнавчого музею.....82**

Микола ПРОЦІВ

Осип Маковей у філателії.....84

ФОЛЬКЛОР

[Олег ВІСТОВСЬКИЙ]

Легенди Іване-Золотого.....88

ЕКОНОМІКА

Олена ПАВЛОВА, Костянтин ПАВЛОВ, Микола СТРИШЕНЕЦЬ

**Соціально-економічне становище Заліщанщини
у 1672 – 1699 роках.....90**

Олександр РУСНАК

**Транспортна система Заліщиків у контексті європейських
дипломатичних відносин міжвоєнної доби.....94**

РЕЦЕНЗІЇ

Василь СЛОБОДЯН

Василь Олійник. Костел святого Станіслава в Заліщиках.....98

ВІДОМОСТІ ПРО АВТОРІВ.....100