

Транспортна система Волинського воєводства у міжвоєнний період як складова туристичної інфраструктури краю

У статті охарактеризовано основні види транспорту, якими користувались подорожуючі, а також проаналізовано стан шляхів сполучення Волинського воєводства.

Ключові слова: Волинське воєводство, Польська республіка, туризм, турист, туристична інфраструктура, транспорт.

Міжвоєнний період в історії розвитку туристичної сфери Волині, коли її землі входили до складу Польської республіки, має особливе значення, адже саме тоді розпочалось зародження та становлення туризму як окремої галузі.

Повноцінний розвиток туристичної галузі неможливий без наявності добре налагодженої транспортної системи, що є однією із обов'язкових складових туристичної інфраструктури. У Польській республіці міжвоєнного періоду подорожуючі користувались залізничними, автобусними та автомобільними, повітряними, водними засобами пересування. Досить вагомим значенням при виборі того чи іншого виду транспорту у конкретній місцевості мав стан доріг.

Запропонована тема є майже недослідженою у сучасній історичній науці. Наявні лише дотичні до досліджуваної теми праці, у яких головна увага акцентується на розвитку туризму в цілому. Серед таких варто відзначити праці польських дослідників М. Доривальського [1], М. Венгрецького [2], О. Жавроцького [3], У. Ковеської [4], Л. Шиманського [5], Є. Волошиновського [6] та Л. Гродзіцького [7].

Основу джерельної бази даної статті складають матеріали фондів архівів Нових Актів у Варшаві, Польської академії наук та Польської академії знань у Кракові, державного архіву Волинської області, нормативно-правові акти вищих органів державної влади Польської республіки, щорічники із статистичними відомостями, публікації у міжвоєнній періодиці, путівники.

На час входження території Волині до складу Польської республіки дороги перебували у дуже поганому стані. Більшість із них були побудовані ще до часів Першої світової війни росій-

ською владою без урахування локальних особливостей регіону. Варто відмітити той факт, що польська адміністрація, починаючи з 1924 р., питанню облаштування та будівництва шляхів сполучень у Волинському воєводстві приділяла особливу увагу. На цю галузь було виділено значні кошти.

Найбільш популярним та зручним серед туристів, що прибували на Волинь, був залізничний транспорт. Це був єдиний вид транспорту, котрим можна було дістатись на територію воєводства з інших регіонів Польщі без пересадок.

Однак, залізнична система Волинського воєводства на початку 20-х рр. ХХ ст. була досить незручною і потребувала удосконалення. Залізничні шляхи були побудовані за часів, коли Волинь входила до складу Російської імперії. При їх будівництві не були враховані локальні особливості і потреби населення [8]. У багатьох містах залізничних шляхів взагалі не існувало, а у деяких містах залізничні станції були дуже віддаленні від самого міста. Наприклад, від Луцька і Кременця до залізничної станції відстань складала 3 км, Дубно – 6 км, Олики – 12 км, Клевани – 4 км, Острога – 12 км. Цей ряд можна продовжувати. Лише з Острога та Олики курсували маршрутні автобуси до залізничних станцій, до решти потрібно було дістатись самостійно [9].

Досить незручними на деяких станціях були розклади руху потягів, вони не пристосовувались до розкладу місцевого транспорту.

Проте незважаючи на усі незручності, залізнична система Волині перебувала у значно кращому стані, ніж у сусідніх воєводствах. Протяжність залізничних колій із кожним роком у воєводстві зростала. Станом на 1935 р. їх до-

вжина становила 1 202 км [10]. Ця цифра, у порівнянні з іншими східними воєводствами Польської республіки (Новогрудським, Тернопільським, Поліським), була досить високою (табл. 1).

Таблиця 1

Воєводство	Протяжність, км
Волинське	1 202
Віленське	1 064
Новогрудське	659
Поліське	1 009
Львівське	1 506
Станіславське	885
Тернопільське	874

На території східних воєводств Польської республіки проходило 3 головних залізничних лінії: 1) Варшава – Ковель – Рівне – Здолбунів; 2) Варшава – Люблін – Рєвець – Львів – Станіслав – Снятин; 3) Краків – Перемишль – Львів – Тернопіль – Підволочиськ [11]. Як бачимо, перша перетинала майже усе Волинське воєводство.

У тогочасній Польщі існувало 4 види потягів – швидкі, прискорені, спальні та спеціальні туристичні [12].

Швидкі потяги курсували лише по головних залізничних лініях. На досліджуваній території до такого роду відносився потяг Здолбунів – Рівне – Ковель – Люблін – Варшава. Зупинки він робив лише на перелічених станціях. До нього приєднувались безпересадочні вагони з Кременця, Луцька та Сарн [13].

Більш поширеними та зручними для туристів були прискорені потяги. Вони, на відміну від перших, зупинялись на більшій кількості зупинок, плата була значно нижчою, а час подорожі відрізнявся несуттєво. Такі потяги курсували через Ковель, Володимир, Луцьк, Ківерці, Сарни, Острог, Кременець та Рівне [14].

Спальні вагони передбачалися для подорожуючих на далекі відстані (в основному це були міжнародні сполучення). По території Волинського воєводства вони не курсували.

У вихідні та святкові дні, починаючи з 1931 р., до найбільш відвідуваних міст Польської республіки курсували спеціальні туристичні потяги

з вагонами 3-го класу. Вони користувались великою популярністю серед туристів, оскільки були швидкими, а коштували майже удвічі дешевше. У 1938 р. в Польщі нараховувалось 1335 таких вагонів для 805 000 туристів [15]. На території Волині регулярно ці потяги не курсували, лише в окремих випадках під час проведення туристичної акції «Літо на Східних землях», або під час Волинських торгів у Рівному тощо [16].

У 1932 р. були введені т. зв. популярні потяги, які вмещували до 300 осіб і були призначені для поїздок суто на туристичні заходи. У 1936 р. такого роду потяги перевезли близько 600 000 туристів [17].

У 1939 р. з'явився ще один різновид туристичних потягів. Вони призначалися для поїздок тільки для туристів на довготривалий термін (не лише на вихідні). На кожній станції потяг робив зупинку від 3-х до 10-ти днів для того, щоб подорожуючі могли ознайомитись із туристичними об'єктами місцевості. Вагони у такому потязі відзначалися комфортабельністю та були обладнані для довготривалих поїздок. Такі потяги курсували з Варшави до Янкової Долини і Кременця [18].

Окрім цього постійно курсували потяги між містами воєводства – з Луцька до Кременця, зі Львова до Вільна через Рівне, а з 1931 р. зі Львова через Красне, Броди до Рівного, Острога та Кременця [19].

Якщо порівняти залізничну систему та сполучення Волині з іншими сусідніми воєводствами Польської республіки, слід зазначити, що воно було краще. Найгірша ситуація із залізницею була на Тернопільщині, адже для того, щоб із Тернополя потрапити до Варшави, потрібно було їхати спочатку до Львова або Здолбунова, а потім робити пересадку.

Польська державна залізниця змінювала розклад руху тричі на рік залежно від сезону. Літній сезон тривав із середини травня до кінця серпня, осінній – із вересня до початку грудня, зимовий – з грудня до середини травня [20]. Про зміни розкладу руху потягів в обов'язковому порядку повідомляли через засоби масової інформації, а також видавались спеціальні брошури для подорожуючих, у яких окрім розкладу ще й вмещувалась досить корисна інформація про розклад руху іншого транспорту, тарифи на вартість квитків тощо [21].

На кожній залізничній станції діяли спеціальні кіоски, у яких можна було взяти вище окреслені брошури з розкладом, а також відправити телеграми.

Польська залізниця знаходилась у підпорядкуванні Міністерства комунікації, при якому було створений Департамент Державної польської залізниці. Саме це міністерство займалось встановленням цін на квитки. Варто відмітити таку закономірність, що до 30-х рр. ХХ ст. знижок для туристів на користування залізничним транспортом не було, за винятком 1923 р., коли для осіб, які їхали відпочивати у санаторії та курорти, існувала знижка у 30% [22].

Після ліквідації Міністерства публічних робіт у 1932 р. та підпорядкування сфери туризму Міністерству комунікації, одразу запроваджуються систематичні знижки на квитки залізничного транспорту. Головним ініціатором знижок став віце-міністр О. Бобковський [23].

У 1934 р. проведено реформу, згідно з якою вводились постійні пільги для туристів на проїзд у залізничному транспорті. Зокрема, пільгами мали право користуватись особи, які їхали відпочивати (для цього потрібно було представити підтверджуючий документ), члени туристичних та гірськолижних товариств, групи подорожуючих. Окрім цього робились масові знижки для усіх громадян під час проведення різноманітних туристичних заходів [24].

Найбільші знижки робились туристам, що відпочивали у східних воєводствах Польської республіки. Це був один із засобів пропаганди туризму у даному регіоні. Під час проведення туристичної акції «Літо на Східних землях», знижка сягала 45-75% від загальної вартості квитка [25].

Варто також згадати про тарифи на залізничні квитки. Так, проїзд у прискореному потязі коштував 6 злотих 66 грошей за кожні 130 км з однієї особи. Для туристів існували спеціальні 15-денні проїзні квитки, які мали необмежену дію на території всієї Польщі. Їх вартість складала: I клас – 200 злотих, II – 150 злотих, III – 100 злотих [26].

Другим видом транспорту у Волинському воєводстві були маршрутні автобуси. Курсували вони регулярно майже між усіма містами до-

сліджуваного регіону. Зокрема, на постійній основі існували рейси з Ковеля до Луцька, Ратно, Бреста, Мельниці; із Луцька до Рівного, Дубно, Торчина, Ківерців, Колків; із Рівного до Корця, Тучина, Межиричів, Дубно, Млинова, Демидівки, Берестечка та Острога; з Дубно до Кременця, Почаєва, Вишнівця, Шумська, Млинова, Демидівки, Берестечка, Бродів та ін. [27], а також регулярно по декілька разів на день були рейси до залізничних станцій з Острога, Степані та Березного [28].

З Оженіно відвідувачі до міста їхали автобусом дорогою, яка була збудована у 1927 р. До того часу, відвідувачі діставались до міста через залізничну станцію Кривин, яка знаходилась у 20-ти км від Острога, а звідти автобусом до міста. З кінця 1920-х рр. вранці і ввечері почав ходити автобус за маршрутом Острог–Оженіно. Організацією транспортних перевезень в околицях Острога займалось підприємство «Ванда», яке очолював Й.Фінкельштейн. Автобуси фірми долали 12-кілометрову відстань за 20 хв. [29].

Ціна квитка у маршрутних автобусах становила 10-15 грошей за кілометр з однієї особи. При цьому враховувались відстань проїзду і сам маршрут, вид дороги, по якій їде автобус [30].

Автомобільні дороги у залежності від покриття були двох видів – ґрунтові та із твердим покриттям [31]. У залежності від значення вони також поділялись на державні, воєводські, повітові та гмінні. Протяжність кожного виду доріг можемо побачити у Табл. 2-3. Відповідно до таблиці також можна порівняти протяжність доріг у інших східних воєводствах Польської республіки [32].

Таблиця 2

Воєводство	Дороги із твердим покриттям				
	Державні	Воєводські	Повітові	Гмінні	Разом
Волинське	720	245	139	123	122
Віленське	607	232	201	662	1702
Новогрудське	703	133	222	781	1839
Поліське	635	89	136	81	941
Львівське	1 196	1 047	2 598	420	5 261
Станіславське	631	635	1 717	127	3 110
Тернопільське	783	649	1 248	470	3 150

Таблиця 3

Воєводство	Ґрунтові дороги			
	Державні	Воє- водські	Повітові	Разом
Волинське	822	886	1 285	2993
Віленське	745	1 121	718	2584
Новоґрудське	526	245	634	1 405
Поліське	907	594	1 169	2 670
Львівське	51	—	1 174	1 225
Станіславське	—	9	50	59
Тернопільське	46	2	125	173

До 1924 р. доріг із твердим покриттям було дуже мало. Усі вони побудовані за часів Російської імперії і проходили повз міста, у яких розташовувались фортеці – Луцьк, Рівне, Дубно тощо. Ці дороги будувалися для стратегічних цілей Російської імперії, а тому були непристосовані для потреб локального руху, вони розташовувались далеко від населених пунктів.

Прикладом вищезазначеного була траса Рівне – Корець. Усі населені пункти, які знаходились вздовж траси, розміщувались на далекій відстані. І це були непоодинокі випадки. Так, Млинів теж знаходилося за декілька кілометрів від дороги. Працівники, які були задіяні на будівництві шляхів, не дотягнули також дорогу до Берестечка, закінчивши її будівництво за декілька кілометрів від нього.

Після встановлення польської адміністрації на західноукраїнських землях, тут починається активне будівництво доріг із твердим покриттям. Зокрема, Волинському воєводству відводилося особливе місце. Протягом 1924-1934 рр. було прокладено 271 км траси [33], що майже у 2,5 рази більше ніж у Львівському, 12 – ніж Станіславському та 3,5 – ніж у Тернопільському воєводствах (Табл. 4).

Таблиця 4

Воєводство	Протяжність доріг, км		
	Стан на 1.04.1924 р.	Збудовано у 1924-1934 рр.	Стан на 1.04.1934 р.
Волинське	931	271	1 202
Львівське	5 159	107	5 266
Станіславське	3 065	23	3 089
Тернопільське	3 099	82	3 181

У 1928 р. було збудовано трасу Кременець – Вишнівці, Дубно – Броди, Кременець – Катербург [34]. М. Орлович вказує, що нові дороги, які будували поляки, є значно ширшими та зручнішими від тих, що були побудовані раніше росіянами [35].

Протягом усього досліджуваного періоду населення та відвідувачі воєводства користувались ґрунтовими дорогами. Однак вони були доступні лише у суху погоду. Під час дощів, особливо в осінню пору, до деяких населених пунктів (Горохів, Вишнівці та ін.) проїзду не було. Траплялись випадки, коли до них по декілька тижнів навіть не доходила пошта.

Адміністрація повітів намагалась самостійно, із власних ресурсів ремонтувати та прокласти шляхи сполучення між окремими містами воєводства. Зокрема, поблизу Корця видобували граніт, а біля Берестечка – базальт. Саме із цих матеріалів наприкінці 20-х рр. ХХ ст. були прокладені дороги з Олики до Клевая, Гощі та Мізоча до Острога, а також з найближчих сіл до Корця та Берестечка [36].

У таких містах як Рівне, Луцьк, Ковель, Дубно, Кременець, Володимир та Острог можна було скористатись послугами таксі. Проїзд у них коштував 50 грошів за км [37].

Окрім залізничного та автобусного транспорту, для того щоб дістатись на територію Волинського воєводства, можна було скористатись повітряним. Однак, аеропорт функціонував лише у Луцьку, і регулярних рейсів він не обслуговував, а лише приватні (індивідуальні) [38]. Найближчий аеропорт, де існували постійні рейси, був у Львові.

Розгалуженою на Волині була річкова система. Однак стала річкова комунікація була лише на півночі досліджуваного регіону, звідки можна було дістатися до міст сусіднього Поліського воєводства. Окрім того, на найбільших річках всієї Волині подорожуючим пропонувалось скористатись послугами приватних власників човнів, каяків і допливти до найближчих населених пунктів [39].

Таким чином, проаналізувавши транспортну систему Волинського воєводства, можна зробити висновок, що вона була представлена залізничними, автобусними та автомобільними, повітряними, водними засобами пересування. Найбільшою популярністю серед туристів користувалися залізниця та автобуси. На початку

20-х рр. ХХ ст. у досліджуваному регіоні функціонувала транспортна комунікація (як залізнична так і автомобільна), збудована ще за часів Російської імперії. Вона була створена без урахування локальних особливостей краю і була досить незручною. Із середини першого повенного десятиліття польська адміністрація питанню прокладання нових шляхів, особливо автомобільних, приділяла велику увагу, внаслідок

чого за 10 років (1924 – 1934 рр.) було введено в експлуатацію 271 км доріг із твердим покриттям. Усі види транспорту у Польській республіці підпорядковувались Міністерству комунікації. Після передання усіх справ, пов'язаних із сферою туризму, у 1932 вказаному міністерстві, ініціюється і запроваджується постійна система пільг на проїзд транспортними засобами для туристів.

Джерела та література

1. Dorywalski, M. Wodne tereny sportowo-turystyczne w Polsce / M. Dorywalski // *Wychowania fizyczne*. – 1930. – № 7-9. – S. 306-313.
2. Węgrzecki, M. Turystyka / M. Węgrzecki // *Kalendarz Ziemi Wschodnich na rok 1935*. – Warszawa : Wydawnictwo zarządu głównego T. R. Ziemi W., 1934. – S. 282-288.
3. Żawrocki, O. Wstępne czynności przy organi-zowaniu wycieczek i obozów / O. Żawrocki // *Wychowania fizyczne*. – 1931. – № 4. – S. 170-175.
4. Kowieska, U. Wczasy pracownice w Polsce w okresie międzywojennym (w świetle programów działania instytucji państwowych, samorządowych i organizacji społecznych) / U. Kowieska // *Z najnowszej historii kultury fizycznej w Polsce, «Studia i Monografie AWF we Wrocławiu»*. – 1993. – № 37. – S. 109-120.
5. Szymański, L. Kultura fizyczna w polityce II Rzeczypospolitej / L. Szymański. – Wrocław : Akademia Wychowania Fizycznego w Wrocławiu, 1997. – 312 s.
6. Wołoszynowsky J. Województwo Wołyńskie w świetle liczb i faktów / J. Wołoszynowsky. – Luck : [b.n.w.], 1929. – 249 s.
7. Grodzicki, L. Jaki potrzeby pod względem inwestycji komunikacyjnych Ziemi Wschodnich / L. Grodzicki // *Rocznik Ziemi Wschodnich. Kalendarz na rok 1937*. – Warszawa : Wydawnictwo zarządu głównego Towarzystwa Rozwoju Ziemi Wschodnich, 1936. – S. 40-51.
8. Grodzicki, L. – S. 47.
9. Orłowicz, M. Ilustrowany przewodnik po Wołyniu / M. Orłowicz. – Luck : Nakł. Wołyńskiego towarzystwa krajoznawczego i Opieki nad zabytkami przeszłości, 1929. – S. 90-100.
10. *Rocznik Ziemi Wschodnich. Kalendarz na rok 1937* / pod. red. L. Grodzickiego. – Warszawa : Wydawnictwo zarządu głównego Towarzystwa Rozwoju Ziemi Wschodnich, 1936. – S. 13.
11. *Przewodnik po Polsce w 4 tomach: Polska Południowo-Wschodnia* / [pod. red. S. Lenartowicz]. – Warszawa : [b.n.w.], 1937. – T. 2. – 540 s.
12. *Wiadomości turystyczne: Województwo Wołyńskie*. – 1932. – № 1. – Styczeń. – S. 18.
13. Державний архів Волинської області (далі – ДАВО), ф. 46 Волинське воєводське управління, м. Луцьк, оп. 6, спр. 2405. Протоколи засідання туристичної комісії та переписка з повітовими відділами і іншими установами по обліку місцевості, пригодної для туристів, арк. 7.
14. Wołoszynowsky J. – S. 183-185.
15. Szymański, L. – S. 11.
16. ДАВО, ф. 46, оп. 9, спр. 1842. Sprawozdanie Wołyńskiego Towarzystwa krajoznawczego i opieki nad zabytkami Przeszłości za rok 1932, арк. 3.
17. ДАВО, ф. 46, оп. 6, спр. 2405, арк. 8.
18. Wycieczki wagonami campingowymi nową formą turystyki // *Jedziemy*. – 1939. – № 21. – S. 3-4.
19. ДАВО, ф. 46, оп. 6, спр. 2393. Розпорядження, циркуляри і програми воєводського управління про будівництво доріг на Волині, арк. 10.
20. Rozporządzenie Ministra Robót Publicznych w przedmiocie regulaminu Komitetu drogowego przy Ministerstwie Robót Publicznych // *Dziennik Praw Państwa Polskiego*. – 1919. – Nr. 39. – Poz. 286. – S. 1.
21. Archiwum Akt Nowych w Warszawie (далі – ААН), Zespół 8 Prezydium Rady Ministrów w Warszawie, Rektyfikat 59. Organizacji kolej. 1919-1930, t. 5 Sprawozdania Ministerstwa Komunikacji. 1926, 1927, s. 3.
22. *Turystyka Komisji sejmowej // Wierchy. Rocznik poświęcony górcom i góralszczyźnie*. – Lwów : Księgarnia wydawnicza H. Altenberga, 1923. – S. 287.
23. ААН, Zespół 8, Sygn. 94. Drogi – administracja, s. 14.
24. Kowieska, U. – S. 112.

25. Kalendarz Ziemi Wschodnich na rok 1936. – Warszawa : Wydawnictwo zarządu głównego T. R. Ziemi W., 1935. – S. 145.

26. Ułgowe przejazdy autobusami // Ziemia Wołyńska. – 1939. – № 3. – S. 48; Bilety okręgowe i ich opłacalność dla nabywców // Jedziemy. – 1939. – № 14. – S. 7.

27. Rozporządzenie Wojewody Wołyńskiego z dnia 3 listopada 1931 r. o ruchu autobusów na obszarze Województwa Wołyńskiego // Dziennik Wojewódzki Wołyński. – 1931. – № 18. – Poz. 189. – S. 423-424.

28. Kolejowo-autobusowe bezpośrednie bilety uzłazisk // Jedziemy. – 1939. – № 17. – S. 1.

29. Ostróg. Ilustrowany przewodnik krajoznawczy. – Ostróg : Nakł. Dyrektora Gimnazjum Państwowego im. M. Konopnickej w Ostrogu, 1934. – 49 s.

30. Żawrocki, O. – S. 172.

31. ДАВО, ф. 36 Луцьке повітове староство, м. Луцьк Волинського воєводства, оп. 6, спр. 139. Список гмінних доріг повіту, арк. 7.

32. Rocznik Ziemi Wschodnich. Kalendarz na rok 1937... – S. 11.

33. ДАВО, ф. 46, оп. 6, спр. 2404. Рішення воєводи про затвердження проектів будівництва доріг у воєводстві в 1937 р. і переписка з повітовими до-

рожними управліннями каменоломні в «Яновій Долині» про доставку каміння на будівництво доріг, арк. 35; AAN, Zespół 1048 Ministerstwo Robót Publicznych w Warszawie, Sygn. 2. Ogólnie warunki budowy zatwierdzone przez Ministra Robót Publicznych rozporządzeniem z dnia 24.04.1928 r. i uzupełnione rozporządzeniem Ministra z dnia 28.05.1929 r. oraz okólnikiem Ministerstwa z dnia 21.06.1932, s. 40; Rocznik Ziemi Wschodnich. Kalendarz na rok 1937... – S. 11.

34. AAN, Zespół 8, Rektyfikat 26. Sprawozdanie ministerstw. 1923 – 1930, t. 13 Województwo Wołyńskie – materiały dotyczące spraw urzędów ziemskich, inspekcji pracy, opieki społecznej, stany skarbowości, s. 71.

35. Orłowicz, M. Ilustrowany przewodnik... – S. 89.

36. Węgrzecki, M. – S. 284.

37. Archiwum PAN i PAU w Krakowie, Dział I. Materiały PAU, towarzystw naukowych oraz innych instytucji naukowych, Zespół K I – 6 Państwowa Rada Ochrony Przyrody, Sygn. IV. Współpraca z władzami oraz organizacjami i instytucjami społecznymi i naukowymi, T. 287. Wojewódzkie komisje turystyczne i referaty turystyki, 1926 – 1938, s. 29.

38. Gaj, J. Zarys historii turystyki w Polsce w XIX i XX wieku / J. Gaj. – Poznań : AWF, 2001. – S. 134.

39. Dorywalski, M. – S. 308.

Татьяна Ковальчук

Транспортная система Волинского воєводства в межвоенный период как составляющая туристической инфраструктуры края

В статье охарактеризованы основные виды транспорта, которыми пользовались путешественники, а также проанализировано состояние путей сообщения Волинского воєводства.

Ключевые слова: Волинское воєводство, Польская республика, туризм, турист, туристическая инфраструктура, транспорт.

Tetiana Kovalchuk

Transport system of the Wo y Voivodeship in the Interbellum as constituent of tourist infrastructure of edge

The basic types of transport, that was used by travelling, are described in the article, and also the state of ways of report of the Wołyń Voivodeship is analysed.

Key words: Wołyń Voivodeship, Polish Republic, tourism, tourist, tourist infrastructure, transport.

