

# У родині Онуфрічів любові вистачає на всіх

(Закінчення. Поч. на 5 стор.)

Графік чергування Наталії Миколаївни та Дмитра Івановича збігається лише раз на два тижні, і цей день припав на наші відвідини станції. Завітали ми на робоче місце Дмитра Івановича. Але у тунель він нам не дозволив зайти, та й взагалі не дуже хотів розповідати про свою роботу, адже тунель – об'єкт підвищеної охорони. І навіть наші журналістські посвідчення не справили на нього переконливого враження. Сторонні – є сторонні...

Проте згодом Дмитро Іванович таки розповів нам про тунель, який має багату історію, але, на жаль, і доволі сумну.

– У воєнізованій охороні я працюю з 1977 року і вже 33 роки охороняю цей тунель, – розповідає Дмитро Іванович Онуфріч (на фото). – За розповідями діда, тунель будували італійські полонені і наймані робітники. Працювали вручну три роки – з 1896-го по 1899 роки. Трагедія цього будівництва полягає в тому, що полонені тут сотнями гинули від смертельної недуги – чуми. Мерців ховали по 50 осіб в одній ямі. Було чимало випадків, коли хоронили ще живих, бо бачили, що й ті вже захворіли на чуму. Ховали їх неподалік у лісі. На тому місці донині стоять три поламани хрести. А територію поховань ми обгородили, щоб худоба не ходила, все ж такі небезпечно це місце. А з однієї сторони тунелю ще досі збереглися фрагменти фундаменту бараків, у яких проживали робітники.

Відомий цей тунель ще й тим, що під час його будівництва застрілився німецький інженер. Він зробив необхідні розрахунки і тунель почали копати з двох сторін. Але в зазначений день обидві сторони тунелю “не зустрілися”. Інженер почекав ще добу і подумав, що зробив неточні розрахунки. Його знайшли мертвим під смерекою із вогнепальною раною. Але робітники не припиняли робіт, і через два дні тунель таки зійшовся з обох боків, а похибка становила лише один метр. Напевно на те, що тунель не стикувався у зазначений термін вплинула висока смертність серед



працівників, яка вплинула на сповільнення темпів робіт. Та попри трагічний випадок, про інженера залишилася добра пам'ять. Після того, як два кінці тунелю стикувалися, робітники святкували два тижні.

Частина тунелю побудована за допомогою тьубінгів, а частина – з бетону. Камінь для будівництва возили вузькоколіійкою з гори Кливки, що знаходиться неподалік. Рубали і обробляли його також вручну за допомогою зубил. Бетонну сторону побудовано при реконструкції тунелю в 1961 році. Реконструкцію робили, бо нові паровози не поміщалися в тунель. До реконструкції його висота становила 5,4 метра, а зараз 6,2 метра. Зараз це один із найдовших тунелів. Щоправда, до війни він був довший на 100 метрів. Коли німці тікали з цього краю, то зруйнували вхідні портали тунелю, відтак тунель скоротився з однієї сторони на 60 метрів, а з іншої – на 40. Хоча німці планували зруйнувати його повністю, для цього всередину загнали 4 платформи із фугасами, але підірвати їх не встигли.

Розповідаючи про роботу, Дмитро

Іванович зазначив, що завдяки залізниці познайомився зі своєю дружиною.

– Ми жили в одному селі, але у протилежних кінцях села, – розповідає Дмитро Онуфріч. – Тому раніше я її не бачив. Вперше я побачив свою майбутню дружину, коли в село приїхав вагон-клуб, і всі зібралися на перегляд кінофільму. Прийшов і я. Дивлюся – така гарна дівчина сидить, підійшов і познайомився. Дуже вона мені припала до душі. Батьки добре відгукувалися про її родину і господарство, і моя родина теж була не останньою в селі. Тому довго не роздумував – застав сватів. Так ми й одружилися у 1977 році. Це було справжнє гуцульське весілля. За роки спільного життя нажили четверо прекрасних доньок, а зараз взяли ще двох на виховання.

– Свої діти вже виросли, а незотраченої любові у нас ще багато, тому ми подумали і вирішили взяти на виховання чужих дітей, до яких доля не була ласкавою, – продовжує розмову Наталя Миколаївна. – Хочемо, щоб вони зростали щасливими, щоб у них було більше шансів на гідне

життя, щоб вони здобули хорошу освіту. Знаєте, у центрі реабілітації мені пропонували подивитися на трьох дівчаток, але я сказала, щоб заходили по одній. Було таке відчуття, якщо зайдуть утрюх, то візьму всіх трьох. Вийшла Данута, назвала мене мамою і вже сил не було дивитися на інших дівчат. Це вже була моя дитина. Так 9-річна дівчинка оселилася в нас. Вона швидко адаптувалася до сільської місцевості, дуже любить тварин. А минулого року ми взяли на виховання ще одну дівчину – Євдокію. Тому в нас зараз шість донечок.

– Нам зателефонували і запитали, чи не хочемо ми взяти на виховання ще одну дитину, – пригадує Дмитро Іванович. – Ми погодилися, не роздумуючи. Так нас стало більше. Можна було взяти і хлопців на виховання, думаю ми б впоралися, але маємо досвід виховання доньок, то й узяли дівчат. Та й доньки виросли хорошими і добрими. (Тут Дмитро Іванович, мабуть, усвідомив, що доньки вже дорослі, навіть просльозився).

– Ми спочатку не розуміли, навіщо нам іще сестрички, адже нас і без того четверо, – ділиться враженням донька Наталя. – Але потім самі так захопилися, що батьків підганяли, щоб швидше забрали і привезли дівчат додому. Коли приїхала Данута, то це було справжнє свято. Вона була дуже скромна і не знала, як себе поводити. Ми їй допомогли – підказали, навчили, показали і вона дуже швидко адаптувалася. Тепер ми не уявляємо, як жили раніше без сестер. У цьому велика заслуга наших батьків, бо вони усіх люблять однаково, ми не відчуваємо різниці у ставленні до кожного з нас. Їхньої любові вистачає на всіх.

Дмитро ПЕЛИХ  
Фото автора

**Редакція газети “Львівський залізничник” висловлює подяку голові територіального комітету профспілки Івано-Франківської дирекції залізничних перевезень Богданові Йосиповичу Грицаку за сприяння у підготовці цього матеріалу.**

## Історична екскурсія станціями Львівської залізниці

(Закінчення. Поч. на 3 стор.)

Швидкій відбудові сприяло те, що Коломия стояла на перехресті великих торгових шляхів і мала виняткове право торгувати та користувалася власною вагою.

У 1772 році покутські землі разом із Коломиєю відійшли до Австрії. Невдовзі почали впроваджувати реформи з підняття економіки краю, зароджувалися акціонерні та приватні підприємства, місцеві видобувні, лісопильні та цегляні промисли, цей період започаткував національне відродження в Галичині і зокрема в Коломиї.

Особливий етап розвитку Коломиї почався після введення у 1866 році залізничного сполучення Львів–Чернівці та побудови станції Коломия, а у 1886 році залізничних гілок Коломия–Печеніжин і далі – до Слободи-Рунгурської та Коломия–Княздвір, які донині не збереглися. В 1899 році була побудована залізнична колія Делятин–Коломия–Стефанешти, що з'єднала Закарпаття і Поділ.

Княздвір знаходиться над Прутом за 10 км на схід від Коломиї. Відомий тим, що тут, біля села Верхнє – найбільший в Європі тисовий заповідник. В Княздворі та



в селі Дятківці за два кілометри від Коломиї діяли великі водяні млини.

Залізнична колія довжиною 26 км від Коломиї через Печеніжин до Слободи Рунгурської пролягла до нафтових родовищ, розробку яких розпочав ще у 1879 році “батько” нафтової промисловості Галичини Станіслав Шипановський, син директора руху залізниці Львів–Чернівці–Ясси. У Печеніжині в 1889 році було закладено нафтопереробний завод англійської фірми “Паркінс і Макінтош”, який у 1904 році було перенесено до Стрия. Завдяки цій лінії Коломия стала єдиним галицьким містом, у якому була колія міського потя-

га (парового трамвая), як у Відні, Інсбруку чи Мілані. Ось як описує путівник початку ХХ століття цю колію: “Колія локальна до Слободи Рунгурської біжить по вулиці і ринку – потяги посуваються дуже повільно, дзвонять весь час, а кондуктор, який крокує попереду потяга, зганяє з тору перехожих та тварин”.

Скасування панщини в Австрії (1848 р.) сформувало в Коломиї національно-патріотичне середовище – Коломиїську окружну раду на чолі з педагогом М. Верещинським. У 1848 році тут заснували перший в Галичині театр та читальню. У 1864 році в Коломиї відкрилася друкарня імені М. Білоуса, в 1865 році поча-

ла виходити перша газета “Голос народний”. У 1861 році відкрито гімназію, в 1875 році – гончарну школу, надалі вона називалася художньо-промисловою школою. Праці її учнів і народних майстрів Гуцульщини були відзначені золотою медаллю на Всесвітній виставці 1900 року в Парижі. Колишній залізничний службовець Володимир Кобринський створив у Коломиї музей народного гуцульського мистецтва. У 1880 році під час ув'язнення в місцевій тюрмі Іван Франко написав твір “Вічний революціонер”.

Нелегкі та драматичні події пережила Коломия під час Першої світової війни, у боротьбі за Західноукраїнську Народну Республіку. Впродовж 1919-1939 років громадсько-політичне життя в місті було дуже активним, тут діяли українські партії, товариства та громадські організації, місто стало другим після Львова культурно-політичним центром Галичини. З приходом Червоної армії у житті коломиїців відбулися докорінні соціальні і політичні зміни.

Під час німецької окупації чимало українських патріотів та осіб з числа єврейського населення було знищено, третина Коломиї спалена. Після звільнення радянськими

військами 28 березня 1944 року місто поступово повстало з руїни. У повоєнні часи на базі колишніх дрібних майстерень виросли підприємства деревообробної, машинобудівної та будівельної промисловостей. З'явилися нові вулиці, межі міста Коломия значно розширилися.

Коломия – великий залізничний вузол, тут працює відновлений вокзал, локомотивне, вагонне депо, дистанція колії, відомий своїми досягненнями спортивний клуб “Локомотив”. Сучасна Коломия – місто обласного підпорядкування, в якому є дві музичні і одна художня школа, три училища, п'ять коледжів, два інститути, драматичний театр. Із чотирьох коломиїських музеїв, діє єдиний в світі Музей писанки. Архітектурна споруда музею виконана у формі яйця-писанки, яка образно відображає зміст колекції музею, що нараховує понад десять тисяч творів цього декоративно-прикладного виду народної творчості.

Місто з 70-тисячним населенням має дві власні літературні премії, три видавництва.

**Продовження теми в наступних випусках газети**

**Фото з домашнього архіву Юрія ТОМІНА**