

ІВАН МИРОН

Народився 1857 р. у селі Залуква коло Галича у дяківській родині. Середню освіту здобув у Станиславівській гімназії, а вищу – у Віденському університеті. Проводив значну громадську роботу в Станиславові: очолював місцеві осередки українських товариств “Сокіл” і “Бесіда”, був скарбником філії “Просвіти”. З переходом влади у місті до українців 31 жовтня 1918 р. очолив управління залізниці Станиславівської дирекції, якій підпорядковувалася залізнична сітка Галичини.

1 листопада 1918 р. І. Мирон разом з лікарем В. Яновичем та ін. забезпечили перебрання влади в Станиславівському повіті. Його патріотизм, організаторські здібності, високий професіоналізм стали визначальними при обранні членом УНРади. 9 листопада 1918 р. ввійшов до складу першого українського уряду – Тимчасового Державного секретаріату як державний секретар шляхів. На початку січня 1919 р. І. Мирон став державним секретарем шляхів, пошти і телеграфу (комунікацій) уряду ЗУНР на чолі з С. Голубовичем.

Державному секретаріату підпорядковувалася Дирекція залізниць у Станиславові, а у повітах і містах – начальні повітові уряди залізничних шляхів. Після об’єднання з Державним секретаріатом пошти й телеграфу він отримав нову назву – Державний секретаріат комунікацій. І. Мирон організовував і керував роботою Дирекції пошти та телеграфу, а у повітах – поштово-телеграфних урядів (відділів), забезпечував кур’єрський зв’язок. Секретаріат видавав свій друкований орган – “Вістник Державного Секретаріату шляхів”, де повідомлялося про кадрові призначення службовців, публікувалися накази та службові інструкції.

Завдяки своїй енергії та організаторським здібностям І. Мирон зумів у складній тодішній ситуації забезпечити функціонування залізниці. Адже у той час на залізниці, пошті й телеграфі працювали переважно поляки, які часто саботували розпорядження української влади, сподівалися на розлад управління залізничним

господарством і державою загалом. Тому вже 7 грудня 1918 р. Секретаріат шляхів і 19 грудня 1918 р. Секретаріат пошти та телеграфу видали розпорядки про прийняття службовцями присяги на вірність Західно-Українській Народній Республіці. Всіх, хто не прийняв службової присяги, звільнили з роботи. Згідно з розпорядженням Секретаріату пошти і телеграфу від 19 грудня 1918 р., колишні австрійські емблеми, написи на установах, їхні печатки були замінені українськими: на телеграфі ввели українську мову.

І. Мирон неодноразово, виступаючи на засіданнях уряду та УНРади, ставив питання про відбудову залізничного господарства та соціальний захист залізничників. Зокрема на засіданні Ради державних секретарів 15 лютого 1919 р. він категорично поставив питання про відновлення у поточному році 30 відсотків залізниці, в т.ч. рухомого складу, полотна, будівель. Початок цих робіт потребував 20 млн, а загалом – 100 млн корон. Бракувало вугілля, бо австрійці, відчуваючи кінець свого урядування, не надали відповідної кількості палива навіть таким станціям, як Стрий, Станиславів, Тернопіль, Чортків та іншим. Тому через нестачу вугілля паровози часто опалювалися дровами, хоча й з деревом було складно. Однак завдяки енергійним заходам І. Мирона налагодився залізничний рух на території краю (відбудовано і відремонтовано мости та переїзди, станції, рухомий склад). Виступаючи на засіданні УНРади 7 лютого 1919 р., він наголошував: “Залізничники серед найтяжчих умов сповнили великий подвиг і важкий обов’язок”.

У зв’язку з нестачею машиністів, західноукраїнський уряд звернувся за допомогою до уряду Директорії УНР. Міністерство шляхів УНР надіслало до Галичини машиністів та інших відповідних фахівців, а також виділило значні кошти: 16 січня 1919 р. – 5 млн гривень на ремонт вузькоколіюк, а 28 лютого – 17 млн гривень для експлуатації залізниць, заготівлю палива, металу та ін. Для хоча б часткового вирішення кадрової проблеми на залізничному транспорті у Станиславові відкрили тримісячні залізнично-технічні курси.

І. Мирон домігся суттєвого збільшення платні залізничникам, підвищення пенсії пенсіонерам, вдовам і сиротам залізничників.

Він гостро критикував на засіданні УНРади “харчові уряди”, які “навіть не зволили відгукнутися” щодо забезпечення продовольством працівників залізниці. Крім того, у воєнний час були певні зловживання, зокрема випадки хабарництва у Тернополі. Тому І. Мирон на засіданні УНРади наголошував: “Карати не тільки того, що хабар бере, а й того, що дає – і то ще тяжче”. Він, хоча й з великими труднощами, старався поновити роботу пошти й телеграфу. Адже тільки на лютий 1919 р. для підтримки належного зв’язку необхідно було відновити 2000 телеграфних стовпів. Проте на той час вже надійно запрацювала пошта. Як висловився державний секретар, “вже можна буде посилати поштою пакунки”.

Секретаріат, очолюваний І. Мироном, безпосередньо відповідав за організацію кур’єрського зв’язку, створеного згідно з розпорядком уряду від 10 січня 1919 р., який охоплював усі повіти ЗУНР з головними станціями у Красному, Тернополі, Станиславові, Стрию і Самборі.

Після зайняття Східної Галичини поляками І. Мирон оселився в селі Дора (біля Яремча), брав участь у роботі місцевої “Просвіти”, а також – осередку Українського національно-демократичного об’єднання (УНДО).

Оцінюючи його працю в 1930-х рр., “Станиславівський вісник” писав, що І. Мирон “людина чистого, як скло характеру, весь свій труд, знання і маєток віддав на услуги улюбленому селу”. Помер І. Мирон 1940 р. у Дорі, де й похований.

Література: Літопис Червоної Калини. – Львів, 1935. – № 5; Енциклопедія українознавства. Т. 1. – Львів, 1993; Західно-Українська Народна Республіка. 1918–1923: Історія. – Івано-Франківськ, 2001; Західно-Українська Народна Республіка. 1918–1923: Документи і матеріали. Т. 1, 2. – Івано-Франківськ, 2001–2003; Тищик Б. Західно-Українська Народна Республіка (1918–1923). Історія держави і права. – Львів, 2005.

Іван Патер