

Однак промисловий переворот, розпочавшись пізніше, ніж у підросійській Україні, здійснювався значно повільніше і до початку XX ст. ще не вступив у завершальну стадію.

## 5. Залізничне будівництво та розвиток транспортної інфраструктури

Збільшення обсягів торгового обороту вимагало суттєвого покращення транспортування товарів, переважно сировинних (враховуючи відсутність бази для їх перероблення) в центр та промислових товарів на західноукраїнські землі й за кордон. Австрійський уряд приділяв чималой уваги підтриманню у належному стані важливих транспортних ліній. Із розвитком нафтового промислу, зокрема у Дрогобицькому окрузі, було розпочато в 1855 р. будівництво крайових доріг.

Однак центральне місце у розвитку системи комунікацій посів, безперечно, залізничний транспорт. Гузовий транспорт уже не міг справитися із задоволенням потреб фабрично-заводської промисловості. Будівництво залізниць на західноукраїнських землях мало для Австрії також важливе стратегічне значення.

Спочатку планувалося побудувати залізницю із Гамбурга до Одеси. Частиною цієї великої магістралі мала бути Галицька залізниця. Професор Віденського політехнічного інституту Ф.Ріплъ запропонував протягнути ділянку з Відня до Бохні як першу чергу цього великого проекту. Для її будівництва було засновано акціонерне товариство «Північної залізниці імені імператора Фердинанда». У 1840 р. вирішено продовжити будівництво Галицької залізниці з Бохні через територію Галичини до австрійсько-російського кордону. Для підготовки проекту створено комісію, до якої увійшли сім великих промисловців і землевласників Галичини на чолі із Л.Сапегою, професор Львівської політехніки Е.Томашек та інженер залізничного транспорту Ф.Бретшнайдер<sup>53</sup>.

Галицькі магнати і впливові діячі на чолі з Л.Сапегою і А.Потоцьким організували акційне товариство «Цісарсько-королівської привілейованої Галицької залізниці імені Карла Людвіга», яке 7 квітня 1857 р. отримало концесію на будівництво магістралі. Наступного року товариство набуло права на вже побудовану (у 1847 р.) першу на теренах краю залізничну лінію Мисловице–Краків, а у 1859 р. приступило до будівництва залізничної гілки Перемишль–Львів<sup>54</sup>. У 1861 р. будівництво було завершене і міністерство дало дозвіл відкрити рух на залізниці Перемишль–Львів, яка поєднала Львів через Прагу та Брно із Віднем. У 1869 р. вона була доведена до Золочева і Бродів (через Красне), у 1871 р. – до Підволочиська (через Тернопіль).

Залізниця Львів–Красне–Броди, досягнувши російського кордону, з'єднала Галичину з Волинню. Продовжена до Волочиська (Львів–Красне–Золочів–Тернопіль–Підволочиськ), вона стала не лише першою колією, що поєднала Галичину зі Східною Україною, а й першою міжнародною лінією для регіону, що сполучила Чорне море з Балтійським, а Львів – з Одесою. Це була пряма артерія Одеса–Гамбург (через Краків і Вроцлав)<sup>55</sup>.

Віддалена від центру Буковина виборолала у 1862 р. право продовжити залізницю ім. Карла Людвіга зі Львова до Чернівців, яке й було реалізоване у 1866 р. Залізниця інтенсивно розбудовувалася. Уже в 1868 р. вона з'єднала Чернівці (через Кучурів) з Сучавою, що сприяло закупівлі зернових та інших товарів із цього регіону. Отже, стратегічною підставою для залізничної розбудови був, з одного боку,

вихід на кордон із Дунайськими князівствами та Росією, а з другого – можливість транспортування худоби та дешевих зернових зі Східної Галичини та Буковини на Захід. Це означало, що Буковина як аграрна прикордонна провінція монархії на сході мала стати не лише посередником у торгівлі між Австрією з Румунією та Росією, а й джерелом постачання сільськогосподарської продукції у промислові провінції.

Відкриття залізниці давало змогу збільшити обсяги та зробити ввіз/вивіз товарів вигіднішим для споживачів, побічно долаючи ізольованість буковинського ринку та зрівнюючи ціни в межах монархії. Проте реалізація цієї стратегічної мети мала певні проблеми. Якщо у 1864 р. було утворено товариство, яке розбудувало залізницю через Сучаву до Ясс (1870), поєднавши у такий спосіб Чернівці з Бухарестом, то Росія у 1865 р. відмовилася від створення спільної залізниці. Залізничне відгалуження до Новоселиці відкрили лише в 1884 р.

В Австро-Угорщині функціонували приватні (збудовані здебільшого на кошти приватних акціонерів) і державні залізниці. Будівництво перших державних залізниць вимагало реорганізації центральної державної адміністрації. Австрійські державні колії не поділилися на менші підрозділи, за винятком дирекцій залізниць (у Галичині: Львів, Краків і Станіславів), і управлялися централізовано як єдине підприємство. На формування мережі залізниць вирішальний вплив мала політика віденської влади, зокрема бюджетна й оборонна. У залізничній політиці уряду спостерігалось кілька періодів, які розрізнялися ступенем залучення державної адміністрації в діяльність залізниць, результатом чого стала часткова націоналізація окремих залізничних ліній. Із розвитком адміністрації та державної залізничної служби державою прийнято в управління частину приватних колій. Спершу майже усі залізниці Галичини були приватними (залізниця ім. Карла Людвіга, Львівсько-Чернівецько-Ясска), однак до кінця XIX ст. вони стали державними<sup>56</sup>. На кошти держави були прокладені й утримувалися залізниці: Хирів–Стрий, Дрогобич–Борислав (1875), Станіславів–Бучач, Львів–Стрий–Станіславів, Бучач–Гусятин (1884), Стрий–Бескид (1885), Львів–Чернівці (1889), Краків–Львів, Львів–Підволочиськ, Красне–Броди–Радивилів, Ярослав–Сокаль (1892), Станіславів–Воронянка (1894), Стрий–Ходорів (1899).

25 травня 1880 р. Державна рада затвердила законопроект, що остаточно врегулював на теренах австрійської частини імперії появу і функціонування нового типу колій. Цим відкривалися нові можливості для розширення мережі залізниць. Так постали локальні залізничні лінії: Долина–Вигода (1883), Коломия–Печеніжин–Слобода-Рунгурська–Копальні (1886), Львів–Белзєць (1887), Львів–Янів–Яворів (1895), Тернопіль–Копичинці (1896), Підвисоке–Острів–Березовиця (1897), Галич–Підвисоке (1897), Ходорів–Підвисоке (1897), Біла Чортківська–Заліщики (1898), Десятин–Коломия–Стефанівка (1899).

Про стан будівництва доріг у Галичині свідчать такі дані: якщо на початку 1860-х рр. тут налічувалося близько 15 тис. км, то наприкінці XIX ст. – більше 20 тис. км доріг (залізничних, шосейних та ін.). 1847 року в коронному краї було всього 55 км залізничних доріг, у 1865 р. – 555, у 1875 р. – 1236, на початку XX ст. – 4147 км<sup>57</sup>.

Характер мережі залізниць на теренах Галичини визначався військово-стратегічними й економічними поглядами. На локалізацію і детальне прокладення за-

лізничної лінії істотно впливали також географічно-топографічні умови, від яких залежали фінансові видатки на будівництво нових колій (йдеться про необхідність зведення певної кількості інженерних споруд – мостів, віадуків, тунелів). Іноді прокладення відтинків залізниці диктувалося локальними громадськими ініціативами, котрі були викликані зацікавленням у тому, щоб конкретне місто не лишилося осторонь нових комунікаційних шляхів, позаяк це могло б позбавити його шансів на успішний розвиток<sup>58</sup>.

Закарпаття було гірше забезпечене залізницями. Наприкінці XIX ст. протяжність залізниць на Закарпатті становила 500 км. Важливу роль у розвитку промисловості та торгівлі регіону відігравала побудована в 1872 р. залізниця з Ужгорода до Чопа, Рахова, В. Березного. У 1875 р. побудовано наступну гілку Ужгород–Мукачеве. В 1870-х рр. вперше сполучено Галичину з Закарпаттям і побудовано залізницю Хирів–Стрий–Станіслав (Івано-Франківськ)–Гусятин. У 1894 р. завершено будівництво залізниці Сігет–Ясіня. В останні три десятиріччя XIX ст. стали до ладу залізничні лінії, які пов'язували Закарпаття з Галичиною і центральною Угорщиною і, зокрема, Чоп з Ужгородом і Береговим. Важливий торговий і стратегічний шлях було прокладено зі Львова через Стрий і Карпатський перевал до Мукачєвого. Роботи в цьому напрямку завершено в 1875 р.

На відміну від Галичини, й особливо Буковини, на Закарпатті широко розвинулася мережа вузькоколіїних залізниць, що пояснювалося інтенсивним розвитком лісового господарства. Всього в Українських Карпатах наприкінці XIX – на початку XX ст. діяло 44 вузькоколіїки загальною довжиною понад 1400 км, з них 27 – на Закарпатті (61,3%, довжина ліній близько 1 км), 16 – у Галичині (36,6%) і лише 1 – на Буковині<sup>59</sup>.

Завдяки впровадженню в дію залізниць стало можливим швидке і водночас відносно дешеве переміщення товарів на значні відстані. Унаслідок цього з'явилися нові промислові осередки, які ставали менш залежні від водної транспортної мережі, як і торгові дороги – від географічних умов. Отже, розвиток залізничного транспорту, з одного боку, стимулював економічний і соціальний прогрес окремих регіонів, а з другого – сам був тісно пов'язаний зі станом продуктивних сил у регіонах, котрі претиналися залізничними гілками.

## 6. Внутрішня і зовнішня торгівля

На терені західноукраїнських земель домінуючою формою організації торгівлі спочатку залишались ярмарки. У Східній Галичині, Північній Буковині та Закарпатті проходило щороку близько тисячі ярмарків. Вони відбувалися в усі пори року, однак найменше ярмарків було навесні, а найбільше – восени, що безпосередньо пов'язувалося з наявністю товарної продукції у селянських і поміщицьких господарствах.

Великі спеціалізовані ярмарки у Східній Галичині та Північній Буковині відбувались у найбільших торгово-промислових центрах – Львові, Бродях, Тернополі, Станіславові, Чернівцях. У Львові проходили знамениті святоюрські та вовняні ярмарки, Бродях і Тернополі – великі ярмарки коней, Станіславові й Чернівцях – полотна і худоби. На всю Галичину і за її межами славилися протягом XIX ст. універсальні ярмарки в Улашківцях та Уневі (раз на рік), що тривали два-три тижні. У