



ПАНИЮС
Марія Василівна,
пошукач Державного
економіко-технологічного
університету транспорту
(м. Київ)

РОЗВИТОК МЕРЕЖІ ЗАЛІЗНИЦЬ ГАЛИЧИНИ АВСТРО-УГОРСЬКОГО ПЕРІОДУ (1861–1918)

У статті досліджуються історичні, стратегічні та економічні аспекти формування мережі залізниць Галичини. У хронологічному порядку вибудовано схему введення в експлуатацію залізничних магістралей та гілок локальних залізниць у Галичині Австро-Угорського періоду.

В статье исследуются исторические, стратегические и экономические аспекты формирования сети железных дорог Галичины. В хронологическом порядке выстроена схема введения в эксплуатацию железнодорожных магистралей и веток локальных железных дорог в Галичине австро-венгерского периода.

The historical, strategic and economic aspects of forming of trackage of Galichina are investigated in the article. In the chronologic order lined up the chart of introduction to exploitation of railway highways and branches of local railways in Galichina of austria-hungarie period.

Значним фаховим дослідженням проблем залізничного транспорту в Галичині та на Буковині австро-угорського періоду була робота Е. Ціффера «Локальні залізниці в Галичині і Буковині» (1891) [1]. Автор, фахівець у залізничній галузі (але не історик) маючи у своєму розпорядженні значний фактичний матеріал, висвітлив тогочасний стан функціонування локальних залізниць Буковини з декількох аспектів: зайнятість населення у будівництві локальних залізниць, деякі прогресивні зрушення в інфраструктурі залізниць, організації залізничної справи, діяльності фахових і кооперативних організацій, підвищення рівня забезпеченості залізничною технікою, підкреслив позитивну роль залізничного транспорту для розвитку народного господарства Галичини і

Буковини. Водночас в роботі коротко змальовано кризову ситуацію, яка склалася на початку 80-х років XIX ст. внаслідок нестачі капіталів для розбудови локальних залізниць Буковини. Загалом спеціальні дослідження місцевих (локальних) залізниць Буковини цією науковою розвідкою й вичерпуються, бо всі інші публікації австро-угорського періоду тільки зовні близькі до окресленої нами проблеми, але стосуються здебільшого або суміжної тематики, або історії Галичини і Буковини.

Питаннями будівництва залізниць в Галичині і Буковині займалися польські вчені другої половини XIX – початку XX ст. (Ваютинський А., Гошковський Р., Пашковський Л., Щепановський С.) [2–5].

Загальним для досліджень польських вчених був характерний заклик до економічного розвитку Галичини і Буковини через будівництво залізниць без врахування реальної обстановки в коронних краях Австро-Угорської імперії.

Серед українських авторів австро-угорського періоду, які б висвітлювали питання розвитку мережі залізниць Галичини в кінці 80-х років XX ст. побачили світ декілька статей П. Лазечка, які зачіпають питання історії будівництва залізниць у Східній Галичині. А в 1990 р. П. Лазечком була захищена кандидатська дисертація на тему «Будівництво залізниць та його вплив на соціально-економічний розвиток Східної Галичини (1861–1914)» [6]. Автор робить висновок, що основною метою будівництва залізниць в західному регіоні України було спорудження залізничних магістралей, які задовольняли б потреби торгово-промислового обміну і сприяли здійсненню стратегічних цілей Австро-Угорської монархії.

Залізниці будувались силами галицьких, буковинських, закарпатських, волинських, поліських українців, які використовувались як дешева робоча сила. У відсталих, аграрних країнах і областях, до числа яких належала Галичина, впровадження залізничної системи транспорту стало попередником сучасного індустріального суспільства, могутнім фактором промислової революції, як у плані прискорювача руйнування докапіталістичних форм виробництва, так і в плані стимулятора створення сучасної передової машинної індустрії.

Загалом, перебудова економіки в країнах Західної Європи, як і в Росії (після відміни кріпосного права), в нових, капіталістичних умовах господарювання мала складний і зтяжний характер. Падіння виробництва на початку 60-х років поширювалося майже на всі галузі важкої і легкої промисловості. Особливо знизилося виробництво продукції металообробних і текстильних підприємств. В цей період витрати на перевезення були настільки великими, що інколи транспортування основних масових товарів на великі відстані не здійснювалося. Під впливом світового капіталістичного ринку економіка Австрійської монархії все сильніше і сильніше втягувалася у міжнародне капіталістичне господарство. Ось чому на початку 60-х років XIX ст. в широких громадських колах, в середовищі експортерів-поміщиків, торговельно-промислової буржуазії і буржуазної преси в Австрійській імперії стали посилюватися вимоги до правлячих кіл про негайне будівництво широкої мережі залізниць як всередині імперії, так і на її околицях, особливо в Галичині і на Буковині.

Спорудження залізничної лінії Львів-Чернівці в середині 60-х років XIX ст. засвідчило, що вибір лінії будівництва магістралі через Галичину і Буковину до Румунії остаточно припав на залізничну лінію Львів-Чернівці. Зміна торговельно-транспортної ситуації з початком другої половини XIX ст. поступово призводила до зміщення напрямків торгового руху, зокрема через Броди. Оскільки місто, як зазначалося, у промисловому відношенні не було розвинутим, то воно само по собі не представляло відповідного інтересу для уряду та великого капіталу. Навпаки, прокладання залізниці Львів-Чернівці територією Східної Галичини та Буковини давало змогу залучити до транспортної сфери цієї залізниці значно більшу продуктивну частину регіону ще навіть на австрійській території. Тим самим, можна було розраховувати і на значно більшу частину вантажів, ніж лінією Львів-Броди. Окрім традиційних продуктів сільського та лісового господарства, у розрахунок брали ще розвиток металургії у Південній Буковині, тогочасні донесення про промислові поклади металів в якій були досить оптимістичними. Окрім того, співставлення

власне кінцевих пунктів гілок – Бродів, чи Чернівців, - були явно не на користь перших. Чернівці, столиця герцогства, мали всі ознаки росту, чого не можна було одночасно стверджувати щодо Бродів.

З точки зору стратегічних та державно-політичних інтересів уряду лінія Львів-Чернівці теж була вигіднішою – адже нею забезпечувався вихід зразу до двох кордонів: російського та молдавського. До того ж Дунайські князівства розглядалися як найбільш приваблива сфера для економічної експансії Австрії, фактично єдиного регіону того часу, де вона могла успішно конкурувати з іншими країнами Європи.

Будівництво залізниці Львів-Чернівці-Ясси мало вагоме міжнародне значення. Про це засвідчував той факт, що після побудови першої залізниці між Львовом і Чернівцями уряд Австрійської монархії продовжував проявляти свій інтерес до розвитку залізничного транспорту у Східній Галичині та Буковині. В центрі Австрійської імперії розуміли, що відсутність залізничного сполучення з Буковиною та Семигороддям (Румунією) завдавала значної шкоди загальному господарському розвитку Австрійської імперії – будь-яка можливість доставки продуктів з так званих “коронних земель” обмежувалася. Не сиділи, склавши руки і місцеві галицькі та буковинські ділові кола, які постійно клопоталися про сполучення Львова з Чернівцями. Основною мотивацією для прискорення залізничного будівництва в Східній Галичині і на Буковині було те, що австрійські залізниці в центрі монархії тільки тоді будуть рентабельними, коли зможуть з’єднатися залізницям з Галичиною і Буковиною і підійдуть «ближче до Сходу» (до Росії і Румунії). Особливу активність в цьому процесі виявляла Буковинська палата торгівлі та ремесел після того, як 4 листопада 1861 р. було відкрито першу залізницю на Східній Галичині – Перемишль-Львів.

Побудова залізниць в Галичині відповідала загарбницьким інтересам Австрії в південно-східному і східному регіоні Європи. Адже прокладанням залізниць австрійський уряд забезпечував собі вигідне стратегічне становище на можливому театрі воєнних дій. Зрозуміло, що завдяки залізничному

транспорту австрійський Генеральний штаб міг в будь-який час швидкими темпами і в необхідній кількості сконцентрувати свої війська на кордонах з Росією і Румунією. А під час війни залізниці взагалі давали великі можливості для маневрів військ, їхнього забезпечення тощо. Разом з цим, завдяки залізницям Австрія планувала, а відтак і здійснювала в Східній Галичині і на Буковині політичне і економічне поневолення народів, проживаючих тут. Практично, завдяки залізницям, а також водним шляхам і зокрема Дунаю у південно-східну Європу спрямовувалися австрійські промислові товари, як і здійснювався політичний тиск з боку австрійського уряду .

Стрімкий темп транспортної революції в передових капіталістичних країнах показав всьому світові величезне економічне, політичне і військово-стратегічне значення залізниць, змусив австрійський уряд ще більше займатися залізничними питаннями в Габсбурзькій імперії. Ось чому переліченим вище положенням найкращим чином відповідала б залізниця Львів-Чернівці-Ясси як шлях виходу до Чорного моря .

Безперечно, спорудження залізничної магістралі Львів-Чернівці-Ясси було визначною подією і мало важливе народногосподарське, політичне та стратегічне значення. Львівсько-Чернівецько-Ясска залізниця стала важливою ланкою у східноєвропейській мережі залізниць, і нею здійснювався постійний зв'язок між країнами Східної і Західної Європи. Завдяки підписанню договору з румунським урядом про з'єднання Львівсько-Чернівецько-Ясскої залізниці з румунською залізничною мережею, Товариство отримало вихід до Галацу. Разом з цим ця залізниця стала своєрідним каналом через який віденський уряд стежив за всім, що робилося в Галичині і на Буковині, околицях Габсбурзької монархії.

Велике соціально-політичне значення мало спорудження локальних залізниць Галичини в австро-угорський період (1880–1918 рр.). Аналіз спорудження локальних залізниць в Галичині в контексті розвитку всього залізничного транспорту показав, що залізничні монополії створювалися не тільки шляхом злиття окремих приватних залізниць, отримання довгострокової

оренди сусідніх державних ліній, але головним чином за рахунок широкого будівництва нових залізниць. З метою підсилення цих залізничних заходів австрійський уряд закріпив за ними монопольне право на будівництво і експлуатацію залізничних ліній в певних економічних районах Австрійської імперії.

В розвиткові австрійського капіталізму у 80-х роках і на початку 90-х років ХІХ ст. також відбувалися глибокі техніко-економічні і соціальні зрушення, що були пов'язані з інтенсивним процесом розвитку промислової революції в країні. В ці роки різко підсилилася потужність виробничого апарату підприємств великої машинної індустрії, прискорився процес концентрації виробництва і централізації капіталів. Значного розвитку набув процес формування державно-капіталістичної системи господарства, захопивши і залізничний транспорт Австрійської імперії.

Дані про засновницьку діяльність банків в галузі приватного залізничного будівництва в роки промислового підйому свідчать про інтенсивний процес зрощування банків із залізничними товариствами. Це зрощування здійснювалося переважно через фінансування, на яке банки йшли дуже схвально. Найбільш поширеною формою фінансування залізничних товариств Австро-Угорщини було прийнято банками на себе реалізації нових випусків акцій підприємств. Як правило, реалізація акцій здійснювалася синдикатами з декількох дружніх банків, банкірських домів. Однак основну роль в таких синдикатах відігравав лише один провідний банк.

Всебічне і глибоке дослідження об'єктивних передумов функціонування локальних залізниць Галичини (як державних, так і приватних) досі не було в центрі уваги нашої історичної науки. Тому важливе значення має аналіз вузлових питань, що розкривають процеси концентрації і монополізації у провідних галузях економіки Австро-Угорщини. Безперечно, в цьому комплексі питань особливе місце займав приватний локальний залізничний транспорт, який представляв могутню, висококонцентровану галузь капіталістичного господарства. Немає жодних сумнівів в тому, що транспорт, і особливо

залізничний - найбільш велике уособлення капіталістичного механізму, найбільш централізовано побудованого на основі великої матеріальної техніки і найбільш необхідної для держави.

Участь банків у залізничному будівництві давала їм можливість отримувати величезні суми засновницького прибутку, доходи від емісії і реалізації облігаційних капіталів, від «економії» при будівництві нових ліній, від біржової гри із залізничними цінними паперами, а також оперувати значними залізничними вкладками. Банки, як правило, брали участь тільки в заснуванні акціонерних товариств. До будівництва залізниць та їх експлуатації банки інтересу не проявляли.

Формування та функціонування мережі залізниць в Галичині австро-угорського періоду – визначне явище національної історії. Адже поява мережі залізниць в Галичині має глибокі історичні корені, а їх функціонування зумовлювалося як потребами Австро-Угорської імперії, так і національними потребами галицької спільноти. Пройшовши всього за невеликий період часу з 1861 до 1890 р. складний процес пошуку організаційних форм, мережа залізниць Галичини фактично не має аналога у вітчизняній історії, бо досі залишилася незмінною і функціонує.

Процес формування та функціонування мережі залізниць в Галичині у другій половині XIX – початку XX ст. відбувався досить нерівномірно, але досить інтенсивно. Проведене дослідження дозволило вперше виділити два основні періоди. Перший період охоплює 1866–1869 рр. – спорудження трансмагістральної залізничної лінії Львів-Чернівці. На початок 1890 р. загальна довжина цих залізниць складала 208 км. З 1890 і до 1918 рр. будівництво локальних залізниць майже не велося, однак величезні кошти вкладалися в модернізацію залізниць.

Зауважимо, що на початку будівництва основної залізничної магістралі Львів-Чернівці залізничні комунікації вийшли на перше місце в Австрійсько-Угорській імперії за рівнем матеріально-технічного потенціалу і оборонно-економічним значенням. На функціонування даної залізничної магістралі

вирішальний вплив мали три основоположні фактори: інтегрованість шляхів сполучення Галичини із Буковиною та із загальною австрійською транспортною мережею, прорахунки австрійських залізничних товариств щодо строків будівництва і боротьба двох супротивників: приватних залізничних товариств і держави. Однак, продумана політика австрійського уряду стосовно матеріально-технічного забезпечення залізниць і тарифного питання дозволяла комунікаційній мережі австрійської імперії виконувати більшість поставлених перед нею завдань.

Наступний період розвитку мережі місцевих (локальних) залізниць в Галичині і Буковині цього періоду мав характерні риси: локальні залізниці, в першу чергу, відігравали важливу роль в соціально-економічному житті галицького краю. В більшості випадків вони не несли на собі вантажу стратегічного призначення, але давали можливість з'єднати в єдине ціле найвіддаленіші куточки окремих регіонів. Практично місцеві (локальні) залізниці були значним доповненням до основної транс-магістральної лінії, забезпечуючи останній більшу інтенсивність вантажо- пасажирського обігу і підвищуючи таким чином свою рентабельність. При цьому досягалося посилення товарообміну між окраїною і центром Австро-Угорської імперії. Разом з цим відбувалася інтенсифікація окремих районів галицького і буковинського краю.

Саме приватне залізничне господарство Галичини об'єднувало акціонерні товариства, які відрізнялися один від одного фінансово-економічними показниками. Могутні транспортні підприємства, які контролювалися великими залізничними товариствами, приносили акціонерам високі прибутки. Цьому сприяли такі фактори: по-перше, місцеві (локальні) приватні дороги були споруджені в густонаселених, економічно розвинутих районах буковинського краю; по-друге, вони мали вигідні транспортні тарифи; по-третє, приватні залізничні товариства володіли розгалуженою мережею допоміжних підприємств.

Успішній діяльності залізничних товариств сприяли їх міцні зв'язки з

банками і тісне взаємовигідне співробітництво з різними ланками державного апарату. Між залізничними товариствами і державою існувала певна залежність, тому що з одного боку товариства не могли обійтись без фінансової допомоги держави, а з іншого боку залізничне будівництво вимагало великих і довгострокових капіталовкладень, які міг надати тільки уряд Австрії. З іншого боку, держава не володіла достатніми засобами, щоб самостійно розширити залізничну мережу і була змушена покласти будівництво доріг на приватні товариства. При цьому воно пішло на численні поступки, зокрема, надало “старим” товариствам додаткові права на будівництво доріг в економічно розвинутих районах Буковини, а “новим” товариствам, створеним пізніше, надавало значну фінансову підтримку майже до гарантії акціонерного капіталу під час будівництва залізниць і здачі її в експлуатацію, тобто раніше від того часу, коли залізниця могла давати прибуток. Надаючи “старим” товариствам право на будівництво залізниць, і заохочуючи їх на створення промислових підприємств, держава збільшувала свою долю в отриманні прибутку від приватних залізничних товариств.

І все ж, держава зберігала в своїх руках ефективні засоби втручання в господарську діяльність приватних товариств. І хоча дріб’язкова регламентація та опіка з боку державних органів викликала незадоволення акціонерів, однак ці тертя не були дуже серйозними. Залізничні товариства отримували вигоду від взаємодії з різними ланками державного апарату. Мало цього, приватні залізничні товариства, укріплюючи свої фінансово-економічні позиції шляхом розвитку співробітництва з великими комерційними банками, отримували можливість ефективно впливати через різні державні органи на розвиток залізничного транспорту в країні.

Список використаної літератури

1. *Ziffer E. A Die Lokalbahnen in Galizien und der Bukowinae / E. Ziffer. – Wien, 1891. – 190 s.*
2. *Waiutynski A. Drogi zelazna / A. Waiutynski. – Warszawa, 1910.*
3. *Gostkowski R. O portzebic kolej gospodarzcych v Galicyi / R. Gostkowski. – Lwow, 1894.*
4. *Paszkowski L. Statystyczno-tkoniczna studia o drogach zelaznych / L. Paszkowski. – Wieden, 1889. – Т. 1.*
5. *Szczepanowski S. Kolej Karola Ludwika i nasza politika Komunikacyina / S. Szczepanowski // Ekonomista Polski. – Lwow, 1890. – Т.1. - S 141-147.*
6. *Лазечко П. В. Строительство железных дорог и его влияние на социально-экономическое развитие Восточной Галиции : автореф. на соиск. учен. степени канд. ист. наук : спец. 07.00.01 / П. В. Лазечко. – Львов, 1990. – 16 с.*