

продовольчий склад. За межами площі знаходилися гарнізонний арешт і пожежний відділ. Параметри самої площі на плані дуже чітко визначені, але за старою звичкою всю прилеглу до площі територію чернівецькі чиновники та будівничі ще довго продовжували називати площею Єлисавети. Першими спорудами цієї просторої території стали: споруда створеної в 1855 р. єврейсько-німецької школи (нині – приміщення І ліцею). Приміщення цього навчального закладу було збудоване в 1860 р. Наступні три роки велася добудова, в результаті якої школа отримала 8 просторих класних кімнат, канцелярію і квартиру для директора²².

¹ Kaindl R.F. = Кайндль Р.Ф. Geschichte von Czernowitz von den ältesten Zeiten bis zur Gegenwart = Історія Чернівців від найдавніших часів до сьогодення / Переклад з нім. В.Ю. Іванюка. – Чернівці: Зелена Буковина, 2005. – С.193-194.

² Державний архів Чернівецької області (далі – ДАЧО). – Ф.115. – Оп.10. – Спр.85. – Арк.1-4.

³ Bornemann I., Tiefenthaler P., Wagner R. Czernowitz. Eine Stadt im Wandel der Zeit. – München/Stuttgart, 1988. – S.74.

⁴ ДАЧО. – Ф.39. – Оп.1. – Спр.24. – Арк.113-113^{об}.

⁵ Там само. – Спр.11. – Арк.37-40.

⁶ ДАЧО. – Ф.147. – Оп.27. – Спр.49. – Арк.281.

⁷ ДАЧО. – Ф.1026. – Оп.1. – Спр.498. – Арк.9.

⁸ ДАЧО. – Ф.3. – Оп.2. – Спр.1650. – Арк.3, 13, 89, 157-159.

⁹ ДАЧО. – Ф.1. – Оп.1. – Спр.915. – Арк.1-2, 4.

¹⁰ Там само. – Спр.1082. – Арк.4.

¹¹ ДАЧО. – Ф.39. – Оп.1. – Спр.116. – Арк.1.

¹² ДАЧО. – Ф.1026. – Оп.1. – Спр.619. – Арк.131.

¹³ ДАЧО. – Ф.39. – Оп.1. – Спр.97а. – Арк.428-441.

¹⁴ ДАЧО. – Ф.39. – Оп.1. – Спр.6274. – Арк.12, 14.

¹⁵ ДАЧО. – Ф.39. – Оп.2. – Спр.69. – Арк.1-33.

¹⁶ ДАЧО. – Ф.39. – Оп.1. – Спр.20. – Арк.60-62.

¹⁷ Редль Д. Поміж Віднем і Чернівцями: До становлення і впливу історичної архітектури цісарсько-королівської монархії // Архітектурна спадщина Чернівців австрійської доби. Матеріали Міжнародної наукової конференції (Чернівці, 1-4 жовтня 2001 р.). Упорядник Петро Рихло. – Чернівці: Золоті литаври, 2003. – С.45-60.

¹⁸ Czernowitzer Zeitung. – 1869. – 23 квіт., 19 вер., 22 жовт.; 1870. – 10, 29 квіт.

¹⁹ ДАЧО. – Ф.3. – Оп.2. – Спр.10764. – Арк.121^{об}.

²⁰ Там само. – Спр.1657. – Арк.1-42.

²¹ Там само. – Спр.1658. – Арк.1-91.

²² Dubenski K. Gedenkschrift zur 50-jährigen Jubiläumsfeier der israelit.-deutschen Volksschule in Czernowitz. – Czernowitz, 1905. – Druck Austria, Czernowitz Verlag der israelitischen Kultusgemeinde. – S.31-33.

Summary

Mariya Nykyrsa (Chernivtsi)

From The History of Chernivtsi Constructing

The article touches upon the constructing of Chernivtsi of the Austrian period of the end of the 18-19 centuries. It focuses on the constructing of St. Paraskeva's Cathedral, St. Spirit's Cathedral, City Tower building, etc.

УДК: 94(477.85) „17/19”

**Василь Ботушанський,
Олег Ботушанський
(Чернівці)**

РЕМЕСЛО, ПРОМИСЛОВІСТЬ І ТРАНСПОРТНЕ СПОЛУЧЕННЯ ЧЕРНІВЦІВ У КІНЦІ XVIII – НА ПОЧАТКУ XX СТ.

У статті йдеться про розвиток ремесла, промисловості і транспортного сполучення м. Чернівці за часів входження Буковини до складу Австрійської (Австро-Угорської) імперії.

Ключові слова: ремесло, промисловість, цехи, гільдії, ремісничі товариства, ремісники, галузі, робітники, завод, фабрика, виробництво, транспорт, залізниця.

Питання економічного розвитку Чернівців висвітлювалося у працях Р.Ф.Кайндля, М.Г.Кукурудзяка, В.М.Ботушанського і Г.В.Чайки, І.Жалоби, у колективних монографіях та ін. (див. список літератури). В окремих з цих праць про Чернівці йшлося у контексті висвітлення історії всього краю – Буковини. У статті ставиться за мету на основі офіційних джерел та певного доробку згаданих авторів дослідити розвиток ремесла, промисловості і транспорту міста у часи його перебування під австрійським правлінням.

Збільшення числа населення міста вимагало, з одного боку, виробництва для його потреб необхідного одягу, взуття, різних речей домашнього вжитку, засобів праці і продовольчих виробів, а з другого – забезпечення населення роботою, щоб було йому де заробити на життя. Впродовж більше ста років означеного періоду абсолютна більшість таких речей виготовлялася у сфері ремісничого виробництва. З метою заохочування мешканців міста займатися ремеслами австрійські власті після окупації краю у 1774 р. на 5 років звільнили ремісників від податків¹.

У 1799 р. у ремеслі було зайнято 144 ремісники: столяри, слюсарі, ковалі, годинникарі, ювеліри, бляхарі, шевці, кушнірі, пивовари, муляри, теслі, пекарі, мельники, різники, гончарі, миловари та ін. Через те, що кваліфікація їх була невисокою, урядовим рішенням від 18 червня 1804 р. на Буковині, у т.ч. й у Чернівцях, запроваджувалися цехи (хоча в Західній Європі вони на той час майже віджили). Чернівецькі ремісники були об'єднані у 12 цехів, кожний з яких охоплював кілька спеціальностей. Наприклад, різницький цех охоплював не тільки різників, але й пивоварів, пекарів, мельників, миловарів. 13-у гільдію утворювали ремісники складних майстрових спеціалістів: годинникарів, ювелірів, різьбярів по дереву, книгодрукарів, малярів та ін. Існувало ще об'єднання аптекарів та об'єднання хірургів². Будівельники мали власну гільдію. У місті існували цехи муля-

рів, кравців, шевців, ковалів, м'ясників, слюсарів, теслярів, кушнірів, дубильників, художників і ювелірів, лимарів, які об'єднували 45 спеціальностей.³

Дехто з городян брався за облаштування для гостей міста, купців т.зв. заїжджих (гостинних) дворів, а при них – трактирів, нічліжних кімнат, всього того, що нині називається готельно-ресторанним бізнесом. Причому власники давали цим закладам інтригуючі назви. Перший з них, що належав Йозефові Моншайну, мав назву „Під золотим кораблем”. У 1785 р. подібних закладів було вже 12, у 1788 р. – 20, окремі з них з назвами: „Під трьома коронами”, „Під золотою рибкою”, „Під чорним орлом” і навіть... „У свинячому кварталі”, „За останній гріш” (для незаможних верств населення). Міські власті слідкували, щоб шинкарі не утискували відвідувачів, щоб у дні посту готували пісню їжу. У 1850 р. в Чернівцях діяло 15 готелів, і відповідно, 15 власників, 47 челядників.⁴

Ремісники у той час підрозділялися на майстрів, підмайстрів (челядників) і учнів, які здобували у майстрів спеціальності. На свої збори ремісники збиралися не раз у міській ратуші. Виступаючи, зверталися до присутніх „браття”. Кожний цех мав свій прапор з відповідною до спеціальності емблемою. У цехах панував суворий режим. За порушення (особливо за низьку якість виробу) визначалося покарання – аж до віддання в рекрути. Цю цехову систему гостро критикували. „Це був фактично абсолютистсько-мілітаристський режим, який здебільшого існує в окупованих країнах – писала М. Мішлер. – Фактично було введено мілітаризоване строго регламентоване управління ремеслом, яке трималося на системі концесій і поліцейській регламентації”.⁵

Тому з часом цехи почали розпадатися. Були такі цехи, які склалися всього з 2-3 майстрів⁶. Особливо розпадалися вони з початку 80-х років XIX ст., коли Австрія заборонила ввіз з Румунії зерна і худоби, а Румунія у відповідь – ввіз промислових і ремісничих товарів з Австрії (у т.ч. з Буковини) – в Румунію, тобто внаслідок втрати румунського ринку. У Чернівцях цехи ковалів і м'ясників припинили своє існування на початку 60-років XIX ст., мулярів – у 1876 р., кравців – у 1880 р. До 1883 р. у Чернівцях збереглися лише цехи столярів і шевців⁷.

Але всі ці складнощі для цехового виробництва не привели до остаточного його занепаду. Для краю з недостатнім розвитком промисловості ремесло зберігалось. Але, як і в інших провінціях, паралельно з ремісничим виробництвом поступово з'являлося і розвивалося фабрично-заводське.

У 1851 р. в Чернівцях діяло 12 цехів, дві гільдії, одне художньо-прикладне товариство, стільки ж у 1861 р. – всього 960 ремісників: шевців – 19, кравців – 117, столярів – 44, пекарів – 25, бондарів – 20, ковалів – 22, забійників великої рогатої худоби – 83, мірошників – 16, кушнірів – 26, гон-

чарів – 11, теслярів – 6, ткачів – 4, слюсарів – 10, капелюшників – 8, каретників – 8, лимарів (шорників) – 6, канатників – 8, годинникарів – 10, мідників – 3, цегельників – 7, малярів – 10, модисток – 11, ювелірів – 5, решетників – 2, палітурників – 4, токарів – 4, каменотесів – 5, фарбувальників – 2, сукноробів – 1, оббивальників – 6, бляхарів – 2, соплкарів – 4, кондитерів – 3, пивоварів – 3, граверів – 2, мулярів – 3, круподерників – 1 та інших виробничих професій⁸.

За законом Австрії від 20 грудня 1859 р. про свободу занять ремеслами, підприємництвом цехові обмеження знімалися. Замість цехів мали бути створені ремісничі товариства, кожне з яких мало свій номер. Станом на 1887 р. в Чернівцях діяли такі товариства: I – будівельників, II – склярів, бляхарів, малярів (у ньому майстрів – 58, челядників – 85), III – столярів, теслярів, паркетників (майстрів – 87, челядників – 71), IV – кравців, модисток (відповідно 131 і 162), V – ковалів, каретників, оббивальників та ін. (115 і 148), VI – кушнірів, ткачів та ін. (?), VII – шевців, дубильників та ін. (242 і 351), VIII – пекарів, мельників (?), IX – м'ясників та ін. (61 і 87), X – кофейників, рестораторів (?), XI – розпущено, XII – візників (?), XIII – бондарів, корзинників (15 і 18), XIV – перукарів (24 і 27). Після сформування всіх товариств діяло 1269 майстрів і 2159 челядників – всього 3428 осіб⁹. Свої зібрання ремісники не раз проводили у міській ратуші. У Садгорі існувало 5 ремісничих товариств, де працювало 354 майстри, 90 підмайстрів, 95 учнів – разом 539 чол. Отже, чернівецькі і садгирські ремісники склали 45% усіх ремісників Буковини. До 1905 р. число ремісників у Садгорі зросло до 616 чол.¹⁰. Згодом українські ремісники створили у Чернівцях свої ремісничі товариства „Воля”, „Родина”, польські – „Gwiazda”.

Ще у період домінування ремесла у місті існували окремі підприємства, які називали „заводами”, „фабриками”, хоч без механічних двигунів вони ще фактично належали до підприємств ремісничо-мануфактурного типу. Це, зокрема, підприємство бронзових виробів Карла Гретца (у 1851 р. зайнято 8 осіб). Ще з 1801 р. існувала обозна „фабрика”, яка виробляла до 80 возів на рік (у 1851 р. зайнято 140 чол.). У 50-ті роки XIX ст. тут діяло невелике машинобудівне підприємство Альберта Грохольського і Карла Шпайера, на якому працювало 12 осіб і яке виготовляло прості сільськогосподарські машини, пристрої та ремонтувало їх. У 70-х роках XIX ст. у Чернівцях по вул. Новий Світ (нині вул. Т. Шевченка) діяв машинобудівний завод з ливарнею Реддінгера¹¹. Всі вони, не витримавши конкуренції привізних фабрично-заводських виробів, з часом збанкрутували, або у кращому разі перетворилися у майстерні по ремонту привізних машин. В умовах жорсткої ринкової конкуренції промислові підприємства змуше-

ні були пристосовуватися, перекваліфіковуватися, враховуючи місцеві можливості. Приміром, майже не зазнавало позакрайової конкуренції цегельне виробництво (довозити цеглу з західних провінцій було нерационально).

Утрималася у 50-х роках XIX ст. друкарня Екгарда і сина (перша друкарня виникла у 1799 р.), яка використовувала папір місцевого виробництва з паперової фабрики у м. Радівцях. Тримався і різницький промисел. У 1851 р. в Чернівцях працювало 50 різників, які мали власні цехи¹².

У 1867 р. у Чернівцях денна праця в середньому оплачувалася: ручна – 0,4 фл., з тяглом – 2,5 фл., у Садгорі – 0,5 і 3,0 фл¹³.

Але з 60-х років XIX ст. цехова організація ремесла поступово занепадає. З'являються більш організовані, технічно оснащені, з більшим числом працюючих – фабрики і заводи.

Фабрично-заводським підприємством в Австрії вважалося таке, де діяв механічний двигун і було зайнято не менше 20 осіб¹⁴. З часу становлення фабрично-заводської промисловості Чернівці займали в краї провідне місце у таких галузях промисловості, як металообробка (вироби з міді, золота, срібла), машинобудівна (виготовлення возів, карет, інструментів, ремонт годинників), хімічна галузь (аптеки, миловаріння, виготовлення свічок), будівництво (обробка каменю, будівельного лісу, будівництво житлових та інших будинків, залізниць), поліграфія (фотографування, гравірування, ксилографування, художнє малювання, друкування, словолиття, зшивання), текстильна галузь (прядіння, ткання, в'язання), паперова і шкіряна галузі (виробництво шкіряних виробів – чемоданів, кінської упряжі, дублення шкіри, вироби з паперу абажурів та ін.), лісова та деревообробна промисловість (лісопилення, столярні вироби та ін.), харчова промисловість (виробництво борошна, випікання хліба, забій худоби, виробництво ковбаси та ін.), виробництво чи доставка напоїв (горілки, пива, вина, оцту, кофе, мінеральних вод)¹⁵.

Розглянемо коротко історію виникнення і розвитку окремих більш-менш відомих у місті підприємств. За статистикою торгово-промислової палати, у Чернівцях з більш значних підприємств існували у 1861 р. одне „машинобудівне” підприємство, 8 цегельень, 3 вапнярки, 24 млини, але більшість дрібних, спиртоочисне підприємство, 4 броварні, один лісопилний завод¹⁶. Через десять років та ж торгово-промислова палата у звіті констатувала: „Велика промисловість через нестачу дешевих кредитів... ще не пустила тут коріння. За останнє десятиліття вдалося тут забезпечити розвиток лише 4 парових млинів, в той час як спиртоочисний завод у Чернівцях... через нестачу капіталів не вдалося утримати. Збудовано паровий пивзавод, але він не став ще до ладу”¹⁷. Зазначалося, що у паровому млині А.Шлоссмана встановлена парова машина з 3 котлами, тиском у 8 атмосфер і поту-

жністю 16 к. с.; у млині Аби Штайнера – одна парова машина, 2 котли, 8 атмосфер тиску, потужність 10 к. с.; на цегельні встановлено машину – потужністю 8 к. с., на водокачці залізничної станції – потужністю 2 к. с.¹⁸.

Ще через 10 років, мандрівник Б.Хотомський виявив у Чернівцях у 1880 р. кілька „великих” підприємств з паровими двигунами: 2 млини, пекарня, три пивзаводи, фабрика оцту, фабрика свічок, фабрика шмаровидла, невеликий ректифікаційний завод, кілька цегельень, гарбарня¹⁹.

У 1885 р. кількість великих підприємств збільшилася, але з числом робітників понад сто – лише одне, понад 50 – два²⁰.

У 1898 р. тут діяло уже більше 20 великих підприємств промисловості і комунального господарства з паровими двигунами, більшим числом зайнятих, зокрема: лісопилний завод (372 чол. зайнятих), 3 пивзаводи (158 чол.), млини Шлоссмана (110), Брунштейна (30), Крауса (30), два нафтоперегінні заводи, слюсарна майстерня (20), дві майстерні по ремонту машин, 6 водо-каналізаційних установок (351), 3 будівельні підприємства, електростанція (196), насосна станція (39), а всього з дрібними – 2,8 тис. „підприємств”, на яких працювало 4,2 тис. чол. У місті зосереджувалося 28,4% усього промислового виробництва краю²¹.

Розбудова міста потребувала значної кількості будівельних матеріалів, особливо цегли. Перша цегельня існувала десь з 1796 р. і належала Георгу Танненбергу. З 1839 р. в Чернівцях діяв черепичний завод. З 1860 р. найбільша цегельня в Чернівцях належала Маріну²². У 60-х роках XIX ст. цегельні Чернівців виробляли щороку понад 2 млн. штук цегли²³. У 1897 р. у місті діяло 32 цегельні, серед них найбільша – „Патрія” („Батьківщина”), на якій в 1900 р. працювало 138 чол.²⁴. У 1903 р. у місті діяло 22 цегельні, але великих (понад 20 чол. зайнятих) – тільки 2. Саме цегельням місто завдячує в його розбудові, створенні чудових архітектурних ансамблів.

Приблизно з 1860 року почався процес власного виробництва кахлі у Чернівцях на підприємстві Антона Кайндля. Щоправда, певний час кахля була невисокої якості. З кінця 70-х рр. XIX ст. за поліпшення справ у кахельному виробництві взявся енергійний підприємець Розенцвайг. Він побував на кахельних підприємствах Європи, вивчав технологію і досвід виробництва. Водночас було спростовано, що чернівецька глина нібито не годиться для виготовлення кахлі. Після наполегливих домагань, звернень до уряду, за сприяння урядового радника Коха Розенцвайгу через шість років вдалося організувати кахельне виробництво у Чернівцях, на правому березі р. Прут. Розенцвайг привіз з Німеччини керівника і робітників підприємства, які налагодили випуск кахлі з відповідною міцністю, кольором, поливою та ін. Підприємство назвали „Фабрика Розенцвайга”. Це справді

було індустріальне підприємство, яке стало до ладу у 1886 р. [– 1886. – 116 трав.]²⁵. Грубки, облицьовані цією кахлею, ще й досі є у багатьох помешканнях Чернівців.

На кахельній фабриці виготовлялися також дуже якісні орнаментальні карнизи, фризи, консолі, теракотові фігурки, вази, скарбнички (копилки). Усі ці вироби можна було спостерігати у спеціальному магазині по вул. Панський (нині вул. О. Кобилянської), зробити замовлення на продукцію відповідної кількості, кольору, форми, моделі тощо²⁶. Вироби фабрики Розенцвайга були представлені й на крайовій виставці у Чернівцях у 1886 р. Широке ознайомлення з ними дало можливість постачати чималу кількість кахлі і на експорт²⁷.

У 1910 р. це підприємство належало Г. Тріхтеру, яке виробляло кахель для грубок та інші кахельні і гончарні вироби. Продукція збувалася на Буковині і в Галичині. Діяло кахельне виробництво і в с. Ленківцях (нині входить до Чернівців), що належало фірмі Таубера і Кеніга, де працювало не менше 8 робітників²⁸.

У Чернівцях дістала певний розвиток лісова промисловість – лісопилна і почасти деревообробна. Зокрема, у 1869 р. на правому березі р. Прут, між верхнім і нижнім мостами виник великий паровий лісопилний завод, який увійшов до „Акціонерного товариства з експлуатації лісу і парових лісопилень” (генеральна дирекція у Відні, виробничі дирекції у Чернівцях і Галаці). У 1897 р. на ньому діяла парова машина потужністю 250 к.с., працювало 372 чол.²⁹. У 1900 р. він згорів, після відбудови у 1902 р. на ньому працювало 600 осіб – половина з Чернівців і передмість, решта – з навколишніх сіл, діяло 11 пилорам, 170 стрічкових, 12 циркулярних і 2 поперечні пили, 2 стругальні і 2 фельцові машини. Завод переробляв щорічно 110 тис. куб. м круглого лісу, який вивозився в основному за межі краю (до 2,5 тис. вагонів пиломатеріалів). Робота на заводі була важкою, заробітки – від 1,3 до 3 крон на день. Хоч була при заводі лікарняна каса, але виплати з неї не перевищували 17 тис. крон на рік³⁰.

Крім того, в місті у 1898 р. існувало ще 155 дрібних підприємств цієї галузі, майстерень, де було зайнято 340 осіб³¹. У 1902 р. в Чернівцях діяли 4 столярні, на яких працювало від 11 до 20 чол., у 1904 р. тут введено в дію столярню з паровим двигуном і діяло також у 1902 р. дві бондарні (зайнято 21 чол.), на одній з яких – з механічним двигуном, у 1912 р. її розширено, верстати приводилися в дію електричним струмом. У 1910 р. діяла невелика (15 працюючих) меблева фабрика. Загалом деревообробна промисловість у місті розвивалася тоді недостатньо³².

Хімічна промисловість міста була представлена двома невеликими нафтоперегінними заводами, які довозили нафту з Галичини і Румунії. У 1885 р. на заводі у Ленківцях (30 чол. працюючих) дія-

ла парова машина (4 к. с.), 9 дистиляційних котлів, 2 преси. Підприємство виробило за рік 1,2 тис. т гасу, 20 т парафіну, 10 т мазуту, 100 т іншої продукції. У 1906 р. діяло 4 нафтоперегінні заводи (70 чол. працюючих): 2 у Ленківцях, по одному в Рогізні і Старій Жучці. За 1906 – 1908 рр. вони переробили 3,25 тис. т нафти на різні нафтопродукти³³.

Для захисту своїх економічних інтересів у конкурентній боротьбі власники нафтоперегінних заводів (а всього їх на Буковині було у 1911 р. 7) створили „Перше Буковинське товариство по перегонці нафти” з осідком у Чернівцях³⁴. Заводи ці у той час неодноразово зазнавали пожеж, аварій. 4 травня 1900 р. на заводі Хаїма Бретгшнайдера вибухнув котел, внаслідок чого 22-річний робітник Р.Шульц загинув, а 18-річний М.Снядовський став калікою³⁵.

Поступово у місті налагоджувалася друкарська справа, особливо з другої половини ХІХ ст. Якщо у 1878 р. на Буковині було всього 3 друкарні, то у 1893 р. – 6, з них 4 – у Чернівцях; у 1903 р. з усіх 23 буковинських друкарень 10 діяло у Чернівцях, на яких було зайнято 75 робітників, тобто вони були невеликими. Тоді ж у Кракові діяло 9 друкарень, де було зайнято 253 робітники. У менших за населенням містах Австрії, зокрема в Лінці і Граці діяло по 8 друкарень в кожному³⁶.

Незабаром внаслідок економічної кризи 1903 р. число друкарень скоротилося. У 1906 р. в Чернівцях діяли 3 друкарні фабрично-заводського типу: „Буковинське об'єднання друкарень”, „Австрія”, Г.Чопа, які друкували значну кількість продукції³⁷.

Паперова промисловість Чернівців була представлена шпалерною фабрикою, що стала до ладу 1910 р. і була оснащена імпортними машинами, устаткуванням, одержувала папір і фарби з провінцій Австрії, з Відня, Лейпцига, Дрездена, виробляла до 200 тис. сувоїв шпалери і збувала її як у краї, в Галичині, так і в Угорщині, в країнах Близького і Середнього Сходу³⁸.

Машинобудівна промисловість міста тільки формально називалася машинобудівною, бо ніяких справжніх машин тут не випускалося, а тільки ремонтувалися. Існувала у 1902 р. слюсарна майстерня з 23 працюючими (двигун потужністю 1 к. с.) та залізнична майстерня, де було зайнято 49 чол.³⁹.

Але у столиці аграрної провінції, у якій зростало число неземлеробського населення, з одного боку, а сільські виробники, втягуючись у ринкові відносини, потребували порівняно недалекого ринку збуту своєї продукції, з другого, мали своїм наслідком розвиток різних галузей харчової промисловості, зокрема – спиртово-горілчаної.

У 70 – 80-ті роки ХVІІІ ст. на околицях міста, зокрема у т.зв. „Селищі” (Ленківці) існувала гураляня, яка мала 20 великих кадубів, 34 бочки для горілки та інше начиння⁴⁰. Особливістю цього ви-

робництва було те, що воно зосереджувалося у селах, у поміщицьких маєтках, де вироблявся спирт-сирець.

Його ректифікація становила певну проблему, доводилося возити його для цього на очисні заводи в Галичину, Угорщину, Швейцарію. У с. Жучка (нині – у складі Чернівців) у 1868 – 1869 рр. було збудовано спиртоочисний завод потужністю 50 тис. відер (1 відро = 56,6 л) на рік, а згодом – до 100 тис. відер⁴¹. 7 листопада 1869 р. в урочистій обстановці, з привітаннями і добрими побажаннями багатьох промовців було прийнято в експлуатацію спиртоочисний завод „Першого галицько-буковинського акціонерного товариства з очистки і експорту спирту”. У його будівництві взяли участь великі буковинські землевласники Петрович, Вартарасевич, Костін, граф Баваровський, барон Ромашкан, президент будівельної ради краю Волянський. До товариства спочатку входив 41 акціонер з 67 голосами. Вартість будівництва становила 80 тис. фл. Завод був оснащений новітнім устаткуванням одного із заводів Праги. Цікаво, що на відкриття заводу прибув навіть власник цього празького заводу Губер. Завод почав діяти з 1 грудня 1869 р.⁴².

Але цей завод не міг очистити весь спирт-сирець, що вироблявся в краї, хоч у 1902 р. уже діяло два спиртоочисні заводи і лікерний завод у поєднанні з паровим млином, свого роду агропромисловою інтеграція, оснащена празькими і берлінськими машинами та устаткуванням. У 1912 р. у Чернівцях було створено окреме „Об'єднання буковинських дистилляторів”, яке діяло в інтересах виробників спиртової продукції⁴³.

Досить давно (за Р.Ф. Кайндлем), у 1783 р. у місті виникло пивоваріння, але пиво було невисокої якості, у зв'язку з чим окружне управління у 1788 р. погрожуvalo пивоварам закрити їхнє виробництво, або взяти під суворий контроль⁴⁴.

Для „простого люду”, як тоді говорили, у 50-ті роки XIX ст. у Чернівцях у броварні Йозефа Балабана вироблялося пиво з розмолотого кукурудзяного зерна⁴⁵. Хоч на Буковині у 60-х роках XIX ст. існувало 15 броварень, більше половини обсягу пивної продукції вироблялося у броварнях Чернівців. Так, у 1870 р. у броварні Гйобля вироблено 12 тис. відер пива (1 віденське відро = 56,6 л), у броварні Штайнера – 10,8 тис. відер, у броварні Шетца – 2,5 тис. відер і у броварні Ольгісера – 0,6 тис. відер – разом 25,9 тис. відер⁴⁶.

Але оскільки цієї кількості пива не вистачало, частину його довозили з Тешена, Львова, Освенцима, Пльзеня, Корвіна. Була потреба в розширенні цього виробництва. Підприємцями Ігн. Шнірхом, В.Вагнером, Із.Рубінштейном, Лейбукою Барбером, інженером і архітектором Грегором і нотарем М.Мюллером у 1869 р. створено „Акціонерне пивоварне товариство” з статутним капіталом 250 тис. фл., на кошти якого у 1869 – 1871 рр.

неподалік від р. Прут і залізниці збудовано першокласний пивзавод. Але він незабаром згорів. Відновив виробництво тільки 1 липня 1877 р. і став зразковим підприємством, не поступаючись якістю продукції, що вироблялась на подібних підприємствах в Австрії, Німеччині. Виробляв якісне пиво, у т.ч. „Пльзенське” (з 1898 р.). Обсяг виробництва зріс з 22 тис. гектолітрів (100 літрів) у 1877 р. до 56 тис. гл у 1899 р. (80 осіб працюючих). У 1899 р. три чернівецькі пивзаводи (згаданого Акціонерного товариства, „А.Шлосмана і К^о” та „Ронхетті і Река”), де працювало 158 чол., виробили до 80 тис. гл пива, всі решта пивзаводів на Буковині – 20 тис. гл. Пиво збувалося не тільки в краї, але й вивозилося в Галичину, Румунію, Семигород, в Німеччину збувався солод. У 1907 р. завод Акціонерного товариства виробив 55 тис. гл, або 40% усього виробленого в краї пива. Літр пива у продажу коштував від 28 до 40 гелерів (100 гелерів = 1 крона). Від оподаткування збуту пива Чернівці мали все більший і більший прибуток: у 1866 р. – 10,7 тис. фл., у 1907 р. – 174,5 тис. крон (1 к. = 0,5 фл.). Умови праці на заводі були важкими⁴⁷.

Дістала розвиток у Чернівцях борошномельна промисловість. Від примітивних наплавних млинів на р. Прут місто поступово переходило до індустріальної галузі. У 1863 р. введено в дію паровий млин Боруха і Амстера потужністю двигуна 100 к. с. біля готелю „Під чорним орлом”⁴⁸. У 1865 – 1866 рр. зведено великий паровий млин Шлоссмана, на якому згодом потужність двох парових машин складала 500 к. с. По вул. Руській у 1868 р. став до ладу паровий млин Блюхера⁴⁹. На базі парового млина Шлоссмана у 1888 р. створено „Перше Буковинське акціонерне товариство парових млинів” з акціонерним капіталом 300 тис. фл.⁵⁰. Буковинські млини великої потужності молотили не тільки крайове зерно, а також з Румунії і Російської імперії. Приміром, у 1894 р. вони переробили 18 тис. т зерна⁵¹, у 1897 р. 20 тис. т такого зерна, з яких 3 тис. т експортовано до Німеччини, Англії та Швейцарії⁵². Існували парові млини і в с. Ленківцях (нині – Чернівці). У 1897 р. у млині Шлоссмана працювало 110 чол., у млині Брунштейна – 30, у млині Крауса – 30 – разом 170⁵³. У 1910 р. у млинах Акціонерного товариства, на яких працювало 150 осіб, молотилося за добу 70 т пшениці⁵⁴.

З борошномельною промисловістю була тісно зв'язана хлібопекарська. На деяких млинах навіть були пекарні. Ще у 1851 р. в Чернівцях числилося 18 пекарів, які володіли дрібними пекарнями і задовольняли потреби міста в хлібі⁵⁵.

1 січня 1873 р. у місті відкрилася велика парова пекарня Лангенгана і Вальтера, яка випікала значно більше і краще хлібної продукції⁵⁶. У 1902 р. в Чернівцях діяло 5 пекарень, на кожній з яких працювало від 11 до 20 осіб. Найбільшою залиша-

лася та ж парова пекарня, на якій у 1903 р. було зайнято понад 20 працюючих, де випікали білий і чорний хліб. Діяло також одне кондитерське механізоване підприємство, на якому в 1901 р. працювало 23 особи, у т.ч. 14 жінок, і яке щоденно виробляло 500 кг цукерок, в основному на продаж в Угорщині, Галичині⁵⁷.

Чернівці виступали всезростаючим значним споживачем худоби і птиці. Якщо у 1868 р. у місті було забито 6 тис. шт. великої рогатої худоби, 2,5 тис. шт. овець і 1,7 тис. шт. свиней, то у 1885 р. – відповідно 12,5, 0,9 і 7,2 тис. шт. худоби, у 1894 р. у Чернівцях було забито 5,2 тис. свиней⁵⁸.

У 1896 р. на продаж у Чернівці було пригнано 21,2 тис. голів ВРХ, 4,9 тис. коней, 6,1 тис. голів овець, 13,8 голів свиней⁵⁹. У 1901 р. на ярмарках і базарах Чернівців було продано 49,3 тис. шт. свиней⁶⁰. Частина з цієї кількості худоби споживалася і у Чернівцях. Крайове управління дозволило магістрату Чернівців заснувати у 1901 р. міську універсальну бойню по забою великої рогатої худоби, свиней, овець, кіз, коней⁶¹, бо в місті існувала 61 дрібна бойня, на якій було зайнято 126 осіб⁶². У 1902 р. у місті існувало два порівняно великі різницькі підприємства, на яких працювало по 13 чол. У 1906 р. щотижня для споживання чернівчан забивали 10 – 12 корів, 40 – 55 голів молодняку, 60 – 70 телят⁶³. Тривалий час не було тут справжнього ковбасного виробництва. Лише у 1910 р. у місті з'явилася велика ковбасна фабрика, на якій працювало 26 чол.⁶⁴.

При паровому млині фірми „Е.Краус і К^о” в с. Жучка діяла досить потужна олійня, яка в 90-х рр. ХІХ ст. переробляла за рік до 1,5 тис. т ріпаку, збуваючи олію і макух не тільки в краї, але й експортуючи їх до Німеччини⁶⁵.

До однієї з модерних галузей у Чернівцях належала цукрова промисловість. Ще з 1868 р. у місцевій пресі почало обговорюватися питання про вирощення цукрових буряків і будівництва цукрового заводу, щоб у якійсь мірі забезпечити міське і почасти сільське населення роботою, мати власний цукор, а не завозити його в край щороку до 8 тис. т вартістю понад 2 млн. фл. Після тривалих домагань у центральній владі дозволу на будівництво цукрозаводу такий дозвіл був даний 13 листопада 1890 р. Але дуже мало господарів погодилися вирощувати цукровий буряк, отже не було й сировини, проходили роки, дозвіл втратив силу.

З 1896 р. місцеві власті, а депутат С. Стефанович (з с. Бояни) у австрійському парламенті знову розпочали „наступ на Відень”, щоб добитися дозволу на будівництво цукрозаводу, а серед селян і великих землевласників зацікавлені особи повели активну агітацію за вирощення цукрових буряків. 1 серпня 1900 р. цар Франц Йосиф І нарешті дав дозвіл на таке будівництво. Фінансували його Галицьке акціонерне товариство цу-

крової промисловості у м. Пшеворськ (нині – у Польщі) князя А. Любомирського, Буковинський православний релігійний фонд та ін. Будівництво заводу почалося 18 серпня 1900 р. в с. Жучка і присвячувалося 70-річчю від дня народження царя Франца Йосифа. Велось будівництво під керівництвом підрядника Еліаса Папста і будівельних майстрів Лейба Мейснера і Петера Дамашка з використанням місцевих матеріалів і місцевої робочої сили. Платили мало, тому 1 жовтня 1900 р. 400 робітників застрайкували. 17 квітня 1901 р. страйкувало 30 робітників, вимагаючи підвищити денну плату з 0,9 – 1,1 крони до 1 – 4 к.

12 жовтня 1901 р. основні будівельні роботи було закінчено, завод став до ладу. Його директором призначено поляка Годлевського з Варшави, правліннями – поляків, чехів. Навколишні мешканці мусили привикати до клубів диму з 60-метрового димаря. Завод обладнали машинами, устаткуванням фірми „Шкода” (м. Пльзень, Чехія). Згодом, у 1910 р. встановили парову турбіну потужністю 750 кВт німецької фірми АЕГ, у 1911 р. – мотор потужністю 40 кВт (теж з Німеччини). Новітнє обладнання давало можливість щодобово переробляти 800 – 1000 т буряків, які доставлялися з 135 сіл Буковини, а також з Галичини, Румунії. Вапно, дрова поступали з Буковини. Виробничий сезон тривав з жовтня до березня, під час якого працювало від 550 до 580 осіб, а по закінченні сезону – до 150 чол. при денній платі чоловіків 1 – 2,18 к., жінки (вони становили п'яту частину робітників) отримували – 0,8 – 1,1 к., підлітки 14 – 16 років (вони становили 12 – 13%) – 0,8 – 1,1 к. Випуск цукру зростав: з 30 тис. ц у 1902 р. до 80 тис. ц у 1908 р. Він збувався у місті, на Буковині, в Галичині⁶⁶.

Безумовно, індустрія краю і в першу чергу Чернівців робила значний поступ вперед. У 1890 р. у місті уже діяло 17 підприємств з паровими двигунами (24 парові котли)⁶⁷. Але при такому резерві робочої сили, при певних запасах мінеральної і органічної сировини, при наявності промислової школи, яка готувала кваліфікованих спеціалістів, при наявності значних капіталів Буковинського православного релігійного фонду та при інших сприятливих обставинах цей поступ міг би бути значно більшим з кращими наслідками для краю, щоб вони десятками тисяч не втікали за океан. Очевидно, центральний уряд, імператор мали б оперативніше давати дозволи на будівництво підприємств, а не зволікати роками, а то й більше десяти років (частину підприємств так і не було дозволено побудувати, зокрема у Чернівцях). Та й у самому крайовому сеймі засідали з 1861 по 1903 р. не палкі прихильники індустріалізації а учасники її гальмування – великі землевласники, бо побоювалися, що промисловість забере в них дешево робочу силу. У ході т.зв. „митної війни” уряд приносив у жертву в першу чергу економіку при-

кордонних територій, позбавляючи її ринків збуту у сусідніх країнах. Представники ділових кіл Чернівців, друковані органи, зокрема газета „*Bukowinaer Rundschau*” досить гостро ставили питання перед міністром Ледебургом, який у 1896 р. перебував з інспекцією на Буковині, щодо необхідності більш інтенсивного розвитку індустрії в краї, у т.ч. в Чернівцях. Газета писала: „Ми ввозимо не лише шкіряні вироби як вирощувачі худоби, льняне полотно як вирощувачі льону, цукор, хоч маємо одні з кращих земель для вирощення цукрового буряку, цемент і вапно, хоч у нас є для його виробництва сировина, крохмаль, дріжджі, хоч для аграрного краю це не мало б бути характерним. Ввозимо не лише машини, обладнання, сільськогосподарські знаряддя, коси, серпи, будівельні матеріали аж до цвяхів; ввозимо не лише хімічну продукцію, нафту і багато чого іншого, для виробництва чого є у нас тут всі необхідні умови; ввозимо навіть примітивні дерев'яні ящики, дерев'яні дитячі іграшки, ба навіть ковбасу, хоч в краї м'яса є достатньо... Краєві потрібна індустрія. Край вивозить сировину, яка згодом у вигляді промислових виробів повертається сюди, але за значно вищими цінами”⁶⁸. Твердження, можливо, занадто категоричне, але підстави для цього, видно, у редакції газети були.

Жодне місто не може нормально функціонувати без відповідної інфраструктури. Впродовж кількох попередніх століть, особливо після входження краю до складу Австрії, між Чернівцями як осередком економічного, культурного і громадсько-політичного життя краю та провінцією сформувалася спочатку мережа сухопутних шляхів сполучення, що з'єднала місто з багатьма населеними пунктами. Але Чернівці як прибережне біля р. Прут місто потребувало для сполучення передусім мостів. Переправа через р. Прут тривалий час була чималою проблемою, ще за часів Молдавії існував всього один міст навпроти монастиря на Горечі. За урядовим розпорядженням було зведено в районі Ленківців наплавний міст на 35 човнах, який під час повеней не раз зносило. Тільки після значних регулювальних робіт у 1804 – 1825 рр. вдалося в якійсь мірі забезпечити стабільність сполучення з різними місцевостями. Зокрема, на схід тяглася дорога Чернівці – Новоселиця, по якій ще з першої половини XIX ст. переганяли щороку тисячі волів у Відень та інші міста імперії, рухалися тисячі фір із зерном, хутром на захід. Жвавий був рух і по дорозі на північ Чернівці – Садгора – Чорнівка – Добринівці – Самушин – Дністер – переправа в Галичину. У цьому ж напрямі тяглася дорога Чернівці – Ленківці – Рогізна – Задубрівка – Васлівці – Малий Кучурів, а звідти – у двох напрямках: 1) Вікно – Митків – Мосорівка-на-Дністрі; 2) Заставна – Кадубівці – до тернопільської дороги, а через Веренчанку – Киселів – Борівці – до Городенки. Дорогою Чернівці – Кіцмань

місто було зв'язано з Кіцманем, Лужанами, Шипинцями, Суховерховим, Малайтинцями, Южинцем, Шишківцями – Галичиною, а через Кіцмань на захід – також з Ошихлібами, Неполоківцями, Вашківцями, Вижицею, а далі на південний захід – з Сторонцем – Путиловим – Селятином – і далі до Угорщини. Дорога на південний схід Чернівці – Цирени вела до румунського кордону, на південь Чернівці – Глибока – Серет – Сучава – до румунського кордону, дорога на південний захід Чернівці – Сторожинець вела далі на Радівці⁶⁹.

Чернівці у другій половині XIX ст. були і значним річковим портом, куди прибували плоти з круглим лісом на лісопильний завод і далі. Завдання працівників річкового транспорту міста полягало в тому, щоб тут забезпечити прохід численних плотів з лісом, що сплавлились в межі Російської імперії та інші країни. У кінці 80 – на початку 90-х рр. XIX ст. повз Чернівці проходило по Пруту щороку від 2 до 2,5 тис. плотів (круглий ліс, пиломатеріали, гонт, драниця) загальною вартістю 0,8 – 1 млн. фл. На цьому шляху знаходили заробітки сотні селян і почасти городян⁷⁰.

Та цього уже було недостатньо. У багатьох країнах домінуючим ставав залізничний транспорт. Будівництво залізниці до Чернівців мало винятково важливе значення. Питання про будівництво залізниці до Чернівців Буковинська палата торгівлі і ремесел порушувала перед Міністерством торгівлі і економіки у 1851 р., згодом у 1862 р. Але таке будівництво стало можливим тільки після завершення прокладання залізниці Краків – Львів у 1861 р. залізничним товариством імені Карла – Людвіга. У 1864 р. було створено „Акціонерне товариство цісарсько-королівської привілейованої залізниці Львів – Чернівці” з осідком у Львові з стартовим капіталом 12,5 млн. гульденів. Прокладання залізниці довжиною 266,6 км мало здійснюватися три роки під керівництвом головного підрядника, англійського підприємця Тома-са Брассея.

Будівництво розпочалося в травні 1865 р. по всій наміченій трасі, поділеній на 150 ділянок силами навколишніх селян числом від 6 до 10,5 тис. чол., причому в основному вручну. Лише при будівництві мостів через Дністер, Совицю, Прут діяло 5 парових машин і 50 ручних пристроїв для забивання паль. Зокрема, на будівництві мосту через Прут, прокладанні залізничного полотна і будівництві вокзалу працювало понад 600 робітників, одержуючи 1 – 1,1 фл. денної плати. Завершальні роботи відбувалися у вкрай несприятливих умовах голоду і австро-пруської війни. 1 вересня 1866 р. до Чернівців прибув перший поїзд. 28 жовтня 1869 р. залізницю продовжено до Сучави та Іцкан загальною довжиною від Львова 357 км, у т.ч. по території Буковини – 114 км. 4 березня 1868 р. новозбудований міст через Прут провалився під вагою поїзда, навантаженого худобою. У 1870 р.

залізницю продовжено по території Румунії до Ясс, звідти до залізниць Російської імперії – Унгени – Кишинів – Одеса.

В результаті Чернівці були зв'язані залізничним сполученням з Віднем, Бухарестом, Одесою, Києвом, а фактично – з Східною і Західною Європою⁷¹. Після введення в дію залізниць Чернівці – Новоселиця і з'єднання її у 1894 р. з Південно-Західними залізницями Російської імперії Чернівці дістали прямий залізничний зв'язок з Україною, Північною Бессарабією, іншими підросійськими територіями. Прокладення в краї майже 600 км залізниць зв'язало Чернівці також з сотнями населених пунктів краю, навіть гірськими.

Введено кілька пасажирських поїздів: Чернівці – Відень, Чернівці – Львів, а також до всіх найдаліших кінцевих станцій Буковини. Зокрема: Чернівці – Львів – Відень (вагон I класу – 51 фл., II кл. – 38 фл., III кл. – 21 фл., в дорозі 27 год.); Чернівці – Будапешт – Відень (відповідно: 32 фл., 23 фл., 14 фл., в дорозі 30 год.), Чернівці – Зайбуш – Відень (відповідно: 38 фл., 27 фл., 15 фл., в дорозі 40 год.); Чернівці – Львів (12 год. в дорозі). З 1896 р. введено швидкісний пасажирський поїзд Іцкани – Чернівці – Відень, який долав понад 900-кілометрову відстань за 20 год.⁷².

Тодішні вагони були невеликі. Вантажопідйомність вантажних вагонів становила 10 т. У вагон можна було вмістити 20 с/м дров, у напіввагон – 16 – 18 с/м. Але залізничні перевезення з кожним десятиліттям суттєво зростали. Приміром, у 1885 р. по Львівсько – Чернівецько – Яській залізниці через залізничну станцію Чернівці перевезли 68 тис. пасажирів і майже 100 тис. т вантажів, по залізниці Новоселиця – Чернівці – 8 тис. пасажирів⁷³.

Чернівці стали важливим вузлом залізничного сполучення, перевезення значного числа пасажирів і вантажів, що проходили через головний вокзал і дві менші залізничні станції: Жучка (нині – Чернівці-Північна) і Гредіне публіке (нині – Чернівці-Південна). Так, у 1910 р. через станцію Жучка щомісяця в середньому від'їжджало 11,8 тис. пасажирів, а коли були ярмаркові дні – 16 тис., відбувалося 660 відправлень вантажних поїздів з цеглою, каменем, вугіллям, нафтою, будівельним лісом, дровами тощо⁷⁴.

Чернівці були важливим вузлом залізничного сполучення як внутрішньокрайового, так і міжнародного. Значним був транзитний рух з Російської імперії і Румунії. Залізнична станція Чернівці щороку приймала для потреб міста багато вантажів. Так, у 1906 р. для потреб міста було прийнято 10,2 тис. вагонів вантажів. Аналіз цього вантажопотоку дає певне уявлення про потреби міста та зв'язки з регіонами постачання. Так, з усіх 10,2 тис. вагонів було одержано: 36% – з різних місцевостей Буковини (будівельні матеріали, зерно, мука, дрова, ділова деревина, сіль, худоба та ін.), 25% – з Галичини (ті ж матеріали і, крім того, це-

мент, тютюн і тютюнові вироби, пиво, метал і металовироби, нафтопродукти та ін.), 12% – з Угорщини (та ж продукція і особливо метал і металовироби), 10% – з Російської імперії (зерно), 6% – з австрійських провінцій (хімікалії, залізо і залізновироби, кофе, жири, олія, мін. вода, будматеріали, гончарні вироби), 4% – з Німеччини, Бельгії, Нідерландів (кам'яне вугілля, кокс, оселедці, жири, олія, нитки, канати, картон, папір, цемент, скло, фарфор), 3% – з Відня (цитрусові, рис, рейки, хімікалії, кінні екіпажі, вози, меблі, мануфактура), 3% – з Румунії (зерно, цитрусові), 1% – з Триєста і Фіуме (цукор, жири, олія, мінеральні води). За специфікацією 43% всіх вантажів становила сільськогосподарська продукція, чи готові продовольчі товари (але лише 11% – з аграрної Буковини), 27% – будматеріали – разом 70%. Лише 2,6% вантажів становили метал і металовироби, 0,4% – машини і деталі для них, 4% – кокс і кам'яне вугілля. Як видно, запити індустрії були незначні⁷⁵.

До працівників транспорту в Чернівцях належали візники, трамвайники, залізничники та ін. Якщо переписом 1902 р. було охоплено 248 транспортних „підприємств” з 328 працюючих (це переважно візники), то за переписом населення 1910 р. усіх транспортників у місті числилося 1992, у т.ч. 1036 залізничників. Серед останніх переважали робітники (768) і службовці (232). Транспорт став суттєвою складовою економіки міста.

¹ Czernowitz. Eine Stadt im Wandel der Zeit mit besonderer Berücksichtigung ihres deutschen kulturellen Lebens/Borneman I., Tiefentaler P., Wagner R. – München, Stuttgart, 1988. – S. 133.

² Kaindl R.F. Geschichte von Czernowitz von den ältesten Zeiten bis zur Gegenwart. – Історія Чернівці від найдавніших часів до сьогодення / Пер. з нім. В. Іванюка. – Чернівці: Зелена Буковина, 2005. – С. 268-269; Wochenschrift der Bukowinaer Handels-und Gewerbekammer. – 1852 – 12 лист.

³ Буковина: історичний нарис / Відп. ред. В.М.Ботушанський. – Чернівці: Зелена Буковина, 1998. – С. 115.

⁴ Czernowitz. Eine Stadt im Wandel der Zeit ... S. 133; Wochenschrift der Bukowinaer Handels-und Gewerbekammer. – 1852 – 26 лист.

⁵ Bukowiner Rundschau (Чернівці). – 1892 – 9 чер.

⁶ Bukowiner Rundschau (Чернівці). – 1892 – 19 чер.

⁷ Буковина: історичний нарис... – С. 116.

⁸ Czernowitzer Zeitung. – 1868. – 28 лют.; Wochenschrift der Bukowinaer Handels-und Gewerbekammer. – 1852 – 26 лист.

⁹ Державний архів Чернівецької області (далі – ДАЧО). – Ф. 3. – Оп. 2. – Спр. 15023. – Арк. 30; Czernowitzer Zeitung. – 1885. – 18 груд.; 1886. – 4, 14 лют.

¹⁰ Berichte über die öffentlichen Sitzungen der Bukowiner Handels – und Gewebekammer in Czernowitz. Jänner-Dezember 1905. – Czernowitz, 1906. – S. 267.

¹¹ Буковина: історичний нарис... – С. 128.

¹² Wochenschrift der Bukowinaer Handels-und Gewerbekammer. – 1852. – 19, 26 лист.

¹³ Czernowitzer Zeitung. – 1868. – 19 січ.

- ¹⁴ Protokolle über die öffentlichen Sitzungen der Bukowinaer Handels – und Gewerbe-kammer in Czernowitz. 1877. – Czernowitz, 1878. – S. 57.
- ¹⁵ Mitteilungen des statistischen Landesamtes des Herzogtums Bukowina. – Czernowitz, 1896. – Heft 3. – S. 68 – 72.
- ¹⁶ Hauptbericht der Handels – und Gewerbe-kammer für das Herzogtum Bukowina und topographische Darstellung des Kammerbezirkes mit Schluss des Jahres 1861. – Czernowitz. – 1862. – S. 188 – 189.
- ¹⁷ Hauptbericht und Statistik über das Herzogtum Bukowina für die Periode vom Jahre 1862 – 1871. – Lemberg. – S. 20.
- ¹⁸ Там само. – С. 237.
- ¹⁹ Chotomski B. Opis Bukowiny. – Posnan, 1880. – S. 39.
- ²⁰ Czernowitzer Zeitung. – 1886. – 13 трав.
- ²¹ Berichte über die öffentlichen Sitzungen der Bukowiner Handels – und Gewebe-kammer in Czernowitz. Jänner-Dezember 1898. – Czernowitz, 1899. – S. 181 – 182.
- ²² Kaindl R.F. Geschichte von Czernowitz von den ältesten Zeiten bis zur Gegenwart. – Історія Чернівці від найдавніших часів до сьогодні. – С. 271 – 272.
- ²³ Czernowitzer Zeitung. – 1868. – 1 вер.
- ²⁴ Berichte über die öffentlichen Sitzungen der Bukowiner Handels – und Gewebe-kammer in Czernowitz. Jänner-Dezember 1901. – Czernowitz, 1902. – S. 92.
- ²⁵ Czernowitzer Zeitung. – 1886. – 16 трав.
- ²⁶ Там само – 1886. – 4 квіт.
- ²⁷ Там само. – 1886. – 16 трав.
- ²⁸ Там само – 1886. – 4 трав., 16 квіт.; Кукурудзяк М.Г. Робітничий рух на Північній Буковині наприкінці XIX – на початку XX століття. – Львів: Вища шк. – 1982. – С. 29.
- ²⁹ Czernowitzer Zeitung. – 1869. – 12 бер.; Berichte über die öffentlichen Sitzungen der Bukowiner Handels – und Gewebe-kammer in Czernowitz. Jänner-Dezember 1897. – Czernowitz, 1898. – S. 29.
- ³⁰ Berichte über die öffentlichen Sitzungen der Bukowiner Handels – und Gewebe-kammer in Czernowitz. Jahre 1902. – Czernowitz, 1903. – S. 246 – 247.
- ³¹ Berichte über die öffentlichen Sitzungen der Bukowiner Handels – und Gewebe-kammer in Czernowitz. Jänner-Dezember 1898. – S. 181 – 182.
- ³² Кукурудзяк М.Г. Вказ. праця. – С. 28.
- ³³ Там само. – С. 30.
- ³⁴ Berichte über die öffentlichen Sitzungen der Bukowiner Handels – und Gewebe-kammer in Czernowitz. Jahre 1913. – Czernowitz, 1914. – S. 7.
- ³⁵ Czernowitzer Zeitung. – 1900. – 31 трав.
- ³⁶ Berichte über die öffentlichen Sitzungen der Bukowiner Handels – und Gewebe-kammer in Czernowitz. Jänner-Dezember 1903. – Czernowitz, 1904. – С. 118 – 119.
- ³⁷ Кукурудзяк М.Г. Вказ. праця. – С. 31.
- ³⁸ Там само. – С. 32.
- ³⁹ Там само. – С. 33.
- ⁴⁰ Kaindl R.F. Geschichte von Czernowitz von den ältesten Zeiten bis zur Gegenwart. – Історія Чернівці від найдавніших часів до сьогодні. – С. 272.
- ⁴¹ Czernowitzer Zeitung. – 1869. – 17 жовт.
- ⁴² Czernowitzer Zeitung. – 1868. – 22 груд.; 1869. – 23 лют., 4 трав., 2 черв., 17, 31 жовт., 28 лист.
- ⁴³ Кукурудзяк М.Г. Вказ. праця. – С. 272.
- ⁴⁴ Kaindl R.F. Geschichte von Czernowitz von den ältesten Zeiten bis zur Gegenwart. – Історія Чернівці від найдавніших часів до сьогодні. – С. 272.
- ⁴⁵ Добржанський О.В. До питання про облік чисельності українського і румунського населення Буковини (1775 – 1918 рр.) // Питання історії України. Зб. наук. статей. – Чернівці: ЧДУ. – 1997. – С. 133.
- ⁴⁶ Там само. – С. 133.
- ⁴⁷ Ботушанський В., Чайка Г. З історії розвитку пивоварної промисловості м. Чернівців (кінець XVIII – кінець XX ст.) // Питання історії України. Зб. наук. статей. – Чернівці: Зелена Буковина. – 2006. – С. 132 – 138.
- ⁴⁸ Czernowitzer Zeitung. – 1863. – 9, 25 груд.
- ⁴⁹ Czernowitzer Zeitung. – 1869. – 25 груд.
- ⁵⁰ Кукурудзяк М.Г. Вказ. праця. – С. 17.
- ⁵¹ Berichte über die öffentlichen Sitzungen der Bukowiner Handels – und Gewebe-kammer in Czernowitz. Jänner-Dezember 1895. – Czernowitz, 1896. – S. 151.
- ⁵² Protokolle über die öffentlichen Sitzungen der Bukowinaer Handels – und Gewerbe-kammer in Czernowitz. 1885. – Czernowitz, 1886. – S. 97; Berichte über die öffentlichen Sitzungen der Bukowiner Handels – und Gewebe-kammer in Czernowitz. Jänner-Dezember 1897. – Czernowitz, 1898. – S. 30.
- ⁵³ Berichte über die öffentlichen Sitzungen der Bukowiner Handels – und Gewebe-kammer in Czernowitz. Jänner-Dezember 1898. – S. 178.
- ⁵⁴ Кукурудзяк М.Г. Вказ. праця. – С. 17.
- ⁵⁵ Wochenschrift der Bukowinaer Handels-und Gewerbe-kammer. – 1852. – 5 лист.
- ⁵⁶ Czernowitzer Zeitung. – 1872. – 31 груд.; 1873. – 24 квіт.
- ⁵⁷ Кукурудзяк М.Г. Вказ. праця. – С. 24.
- ⁵⁸ Berichte über die öffentlichen Sitzungen der Bukowiner Handels – und Gewebe-kammer in Czernowitz. Jänner-Dezember 1896. – Czernowitz, 1897. – S. 186.
- ⁵⁹ Там само. – С. 210.
- ⁶⁰ Ботушанський В.М. Сільське господарство Буковини (друга половина XIX – початок XX ст.). – Чернівці: Золоті литаври, 2000. – С. 194.
- ⁶¹ Berichte über die öffentlichen Sitzungen der Bukowiner Handels – und Gewebe-kammer in Czernowitz. Jänner-Dezember 1901. – Czernowitz, 1902. – S. 31.
- ⁶² Mitteilungen des statistischen Landesamtes des Herzogtums Bukowina. – Czernowitz, 1909. – Heft 13. – Teil 2. – S. 110 – 111.
- ⁶³ Tätigkeitsbericht des Landeskulturrates im Herzogtume Bukowina für das Jahr 1906. – Czernowitz, 1907. – S. 135.
- ⁶⁴ Кукурудзяк М.Г. Вказ. праця. – С. 24.
- ⁶⁵ Berichte über die öffentlichen Sitzungen der Bukowiner Handels – und Gewebe-kammer in Czernowitz. Jänner-Dezember 1897. – Czernowitz, 1898. – S. 30.
- ⁶⁶ Ботушанський В.М. Штрихи до європейської економічної інтеграції Буковини (До 100-річчя заснування і діяльності Чернівецького цукрового заводу // Питання історії України. Зб. наук. статей. – Чернівці: Золоті литаври, 2002. – Т. 5. – С. 164 – 182.
- ⁶⁷ Nachrichten über Industrie, Handel und Verkehr aus dem Statistischen Departement im k. k. Handelsministerium. – Wien. – S. 227.
- ⁶⁸ Bukowiner Rundschau (Чернівці). – 1896. – 13 вер.
- ⁶⁹ Czernowitzer Zeitung. – 1869. – 6 септ.
- ⁷⁰ Protokolle über die öffentlichen Sitzungen der Bukowinaer Handels – und Gewerbe-kammer in Czernowitz. 1891. – Czernowitz, 1892. – S. 103.
- ⁷¹ Ботушанський В. Будівництво Львівсько-Чернівецької залізниці як засобу європейської економічної інтеграції Буковини // Буковинський історико-етнографіч-

ний вісник. – Чернівці: Прут, 2003. – Вип. 5. – С. 84 – 92.; Жалоба І. Спорудження залізничної магістралі Львів-Чернівці – Ясси (середина 60 – початок 70-х років XIX ст.) // Творчі вершини вченого (До 60-річчя від дня народження проф. М.Г. Кукурудзяка). – Кам'янець-Подільський, 1998. – С. 100 – 108.

⁷² Berichte über die öffentlichen Sitzungen der Bukowiner Handels – und Gewebekammer in Czernowitz. Jänner-Dezember 1905. – S. 187

⁷³ Romstorfer C., Wiglitykz H. Vergleichende graphische Statistik in ihrer Anwendung auf das Herzogtum Bukowina. – Wien, 1887. – S. 39.

⁷⁴ Berichte über die öffentlichen Sitzungen der Bukowiner Handels – und Gewebekammer in Czernowitz. Jänner-Dezember 1911. Czernowitz, 1912. – S. 96.

⁷⁵ Berichte über die öffentlichen Sitzungen der Bukowiner Handels – und Gewebekammer in Czernowitz. Jänner-Dezember 1907. – Czernowitz, 1908. – S. 273.

Summary

*Vasyl' Botushans'kyi,
Oleg Botushans'kyi
(Chernivtsi)*

Handcraft, Industry And Transport Communications In Chernivtsi

In Late 18th Century And Early 20th Century

The body of the article goes on to discuss the development of handcraft, industry and transport communications in Chernivtsi within the period of Austria-Hungarian Empire in Bukovyna.

УДК: 94 (477.85) „19”

*Ганна Скорейко
(Чернівці)*

ЛУК'ЯН КОБИЛИЦЯ: ДЕЯКІ ШТРИХИ ДО ПОРТРЕТА

У статті йдеться про керівника селянських виступів 1843 та 1848 рр. на Буковині Лук'яна Кобилиці. Увага звертається на його особливу харизму, талант представляти селянські інтереси. Наголошується, що життєвий шлях Лук'яна Кобилиці являється ілюстрацією тодішніх соціальних трансформацій в гірському західноукраїнському селі.

Ключові слова: соціальний конфлікт, парламент, депутат, конституція, реформи, Лук'ян Кобилиця.

Лук'ян Кобилиця належить до того типу історичних постатей, які викликали захоплення сучасників, завжди притягували увагу дослідників, але до цього часу залишаються загадкою. Першу спробу історичного портрета цього діяча зробив Іван Франко у своїй розвідці „Лук'ян Кобилиця”.¹ Варто відзначити, що до своєї праці дослідник підійшов несподівано: не покладаючи надії тільки на опубліковані джерела, він попросив зібрати для нього спогади і перекази, які зберігалися у гуцуль-

ському краї. Тут найбільше прислужився о. Білінкевич, який ретельно записав все почуте і передав Іванові Франкові. На початку XX ст. окрему розвідку про Лук'яна Кобилицю опублікував Тит Ревакович у „Записках НТШ”.² Спробу з'ясувати роль Лук'яна Кобилиці в українському національно-визвольному русі зробив Ілля Нагірняк у статті „Гуцульський бунт на Буковині під проводом Лукина Кобилиці”.³ У радянський час побачило світ ґрунтовне дослідження Федора Павловича Шевченка „Лук'ян Кобилиця”,⁴ а автори колективної праці „Нариси історії Північної Буковини” приділили значну увагу виступу під проводом Кобилиці.⁵ Основний масив документів, присвячених подіям 1843-1849 рр., зібрано у збірнику „Селянський рух на Буковині в 40-х роках XIX ст.”⁶

1848 рік приніс Європі великі зрушення у свідомості цілих народів – уперше вголос було заявлено про конституційні права, зріс вплив політичних сил, значні зміни відбулися у національно-культурному житті. І все ж революція – це не тільки ейфорія від успіхів, але й розчарування від прорахунків. Одним із найскладніших соціально-психологічних явищ революції став конфлікт між очікуваннями і отриманими результатами. Тому 1848 рік – це не тільки скасування панщини, скликання першого австрійського парламенту, створення першої української політичної організації Головна руська рада, видання першої української газети „Зоря Галицька” і ще багато здобутків із словом „вперше”, це ще й повстання у Львові, жорстоко придушене урядовими військами, це безкінечні виступи селян, які не розуміли, чому влада проголошує одне, а робить інше. Однією із найяскравіших і найдраматичніших по своїй суті подій революції 1848 року став виступ вільнолюбних буковинських гуцулів на чолі з Лук'яном Кобилицею.

Ким він є для сьогоденного покоління? Національним героєм, яким захоплюються і стежками якого проходять сотні юних буковинців? На жаль, Лук'ян Кобилиця для них незрозумілий і далекий. А для свого часу він був символом свободи.

„Лук'ян Кобилиця був чоловік середнього росту, дуже сильно збудований, широкоплечий, з надзвичайно гарною головою о дуже інтелігентнім виразі лица. Красні (красиві. – Г.С.) чорні кучері спливали на його сердак. Великі чорні, бистрі очі, орлиний гарний ніс, чорний вусок і чорна еспанська борідка надавали йому подобу еспанського гранда. Він відповідав з великою гідністю і клав натиск на те, що „ліси наші” і що з гуцулів дідичі здирають неналежі данини”,⁷ – цей опис залишив діловод слідчої комісії, який був присутній на допитах Лук'яна Кобилиці – простого буковинського гуцула, наділеного гострим розумом і природною мудрістю, що для селян став провідником, для влади – бунтівним політиком, для панства – небезпечним опришком.