

## ВАЖКА ІНДУСТРІЯ І ТРАНСПОРТ ЯК ОСНОВА ВІЙСЬКОВО-ПРОМИСЛОВОГО КОМПЛЕКСУ АВСТРО- УГОРСЬКОЇ ІМПЕРІЇ

*Розглядаються засадничі принципи функціонування військово-промислового комплексу австро-угорської армії в умовах дуалістичної монархії. Підкреслюється роль і значення важкої індустрії й транспорту та їх місце у збройних силах. Характеризується структура військових витрат Австро-Угорщини в другій половині XIX – на початку XX ст. порівняно з витратами провідних європейських держав того часу.*

**Ключові слова:** Габсбурги, Австро-Угорщина, політична система, економіка, військово-промисловий комплекс, збройні сили, військо, армія.

Lozynskiy A.

## HEAVY INDUSTRY AND TRANSPORT AS A BASIS OF MILITARY-INDUSTRIAL SYSTEM OF AUSTRO- HUNGARIAN EMPIRE

*Considered the fundamental principles of functioning of the military-industrial system of the Austro-Hungarian army in a dualistic monarchy. Emphasized the role and importance of heavy industry and transport and their place in the armed forces. Characterized the structure of military expenditures of Austro-Hungary in the second half of the 19-th – at the beginning of the 20-th century, in comparison with the expenses of the leading European countries of that time.*

**Keywords:** Habsburgs, Austro-Hungary, political system, economy, military-industrial system, armed forces, forces, army.

**Постановка проблеми та її актуальність.** У сучасній історичній та політологічній науці часто звертається увага на монархію Габсбургів як позитивну модель наднаціональної організації. Особливої актуальності це набуло в умовах розширення Європейського Союзу і НАТО на початку XXI ст. Питання вступу України до цих міжнародних структур висвітлює багато важливих проблем економічного та військового характеру. За таких умов доцільним є вивчення досвіду історичного минулого, зокрема форм і методів функціонування військово-промислового комплексу Австро-Угорщини в умовах багатонаціональної держави.

**Аналіз попередніх досліджень.** Політична та економічна історія монархії Габсбургів достатньо висвітлювалась в історичній літературі. З цієї тематики опубліковано сотні узагальнюючих робіт німецькою, англійською, польською, російською, українською та іншими мовами. Досліджувалися також окремі проблеми, пов'язані з розвитком військово-промислового комплексу дуалістичної імперії.

Українська історіографія останніх десятиліть представлена поодинокими фрагментарними відомостями з досліджуваної проблеми, що знаходяться в узагальнюючих працях з історії України, всесвітньої історії другої половини XIX – початку XX ст. та Першої світової війни. Зокрема, І. Берест, М. Гуйванюк, В. Заполовський, Б. Кривошина, О. Кураєв, М. Литвин і К. Науменко, О. Мазур, І. Толокнєв, У. Уська та ін. [1] основну увагу приділяли політичній, соціально-економічній чи культурній історії Австро-Угорщини, під кутом зору формування перших національних збройних сил у роки Першої світової війни, і при цьому лише побіжно згадували про імперський військово-промисловий комплекс. Більш докладно це питання вивчали А. Лозинський та І. Жалоба [2]. Таким чином, сьогодні в Україні відсутні ґрунтовні спеціальні, узагальнюючі праці з історії становлення і розвитку військово-промислового комплексу Австро-Угорської імперії.

Детальний історіографічний огляд військової історії та економіки Австро-Угорщини опублікували у 2000 р. австрійські історики [3]. Вони проаналізували практично всю їм доступну німецькомовну історіографію, виявили маловивчені й недосліджені сторони цієї проблеми. Документальний матеріал щодо військово-промислового комплексу досить повно розглядається в праці А. Моссера, який у додатках опублікував архівні джерела [4]. Цікавий фактичний матеріал наводиться у спогадах начальника австро-угорського Генерального штабу графа Франца Конрада фон Гетцендорфа (1852-1925 рр.) [5]. Проблеми розвитку військово-промислового комплексу монархії в загальних рисах відображені в книгах, статтях і узагальнюючих працях з історії М. Гоєна, К. Бардольфа, В. Дойчманна, О. Регеля та ін. [6]. Значний фактичний матеріал розміщений у монографії Е. Цьольнера, український переклад якої з'явився у Львові в 2001 р. [7]. Окрема книга багатотомного дослідження історії монархії Габсбургів присвячена організації збройних сил імперії в другій половині XIX – на початку XX ст. [8].

Низка праць, у яких частково аналізувалися особливості економічного і політичного розвитку імперії напередодні та у роки Першої світової війни досліджували російські історики А. Айрайпетов, К. Віноградов, Т. Ісламов, М. Полтавський та ін. [9]. Загальні відомості про мілітарну історію імперії вивчали польські вчені, зокрема Г. Батовський у книзі про Австро-Угорщину та у багатотомному виданні про польські військові традиції [10].

Частково проблеми, пов'язані з військово-промисловим розвитком монархії розглядав англійський історик Р. Кан, американці Р. Плашка і А. Тейлор та ін. [11].

З окремими спеціальними дослідженнями, які стосуються австро-угорської військової історії, можна ознайомитися у всесвітній мережі інтернет [12]. Проте більшість з них має вузькопрофільне спрямування (стан економіки, технічні характеристики зброї, особливості обмундирування у різних родах військ, зображення нагородних знаків, фотографії, ілюстрації та ін.).

Таким чином, аналіз історіографії свідчить, що певна увага військово-історичної науки була приділена окремим питанням політичного та військово-економічного розвитку імперії. Однак більшість питань, які стосуються військово-промислового комплексу, вивчені недостатньо мірою.

**Мета дослідження** – аналіз принципів функціонування військово-промислового комплексу австро-угорської армії в умовах існування дуалістичної монархії, ролі і значення важкої індустрії й транспорту та їх місце у збройних силах.

Промисловий переворот в державі Габсбургів у другій третині XIX ст. обумовив значні зміни в економіці. Вони охопили промисловість, сільське господарство, транспорт, торгівлю, сприяли розширенню ринку, господарському об'єднанню територій, формували економічні регіони. Швидко зростали підприємства, місце мануфактур поступово стали займати фабрики. Виникли нові галузі промисловості (машинобудівна, цукроварна, хімічна), сформувалися великі торгові та фінансові фірми, безпосередньо пов'язані з індустрією, був відкритий загальноавстрійський банк. Розвиток промисловості і торгівлі вимагав покращення шляхів сполучення, появи нових видів транспорту. З'явилися залізниці. Зокрема, лінія Ческе Будейовіце-Лінц стала першою на європейському континенті. У 1846 р. налагоджено телеграфний зв'язок між Віднем і Брно, а згодом його продовжили до Праги. Нового типу відносини охопили сільське господарство. Поступ у промисловому виробництві, розвиток торгівлі й сільського господарства створювали сприятливі умови, щоб Австрія швидко перетворилася на економічно розвинуту державу [13, с. 247].

У другій половині XIX – на початку XX ст. Австро-Угорщина була вже економічно потужною державою з добре розвинутою промисловістю і налагодженим сільським господарством. Швидкими темпами розвивалася гірничо-видобувна промисловість і важка індустрія. Однією з важливих причин їхнього посиленого розвитку стали затяжна криза, напруженість європейської зовнішньої політики та спровокована нею гонка озброєнь, потреба будівництва стратегічних шляхів, залізниць, мостів й інших об'єктів.

Гірничу промисловість та залежна від неї важка індустрія розвивалися з середини XIX ст. надзвичайно бурхливими темпами. Загальний видобуток вугілля в монархії становив у 1848 р. 8,7 млн. центнерів, а в 1904 р. – 338,6 млн. Форсований видобуток у багатому моравсько-силезькому вугільному регіоні зосередився у руках фінансово спроможних промислових магнатів – віденського банкіра Соломона Ротшильда (1774-1855 рр.) та моравського громадського діяча і підприємця Вільгельма Гутмана (1825-1895 рр.), які мали відповідну підтримку на ринку капіталу. У центральних штирійських районах знаходилися багаті поклади антрациту. Що ж до кам'яного вугілля, то на противагу потужним силезьким копальням (Острава-Карвін) в Австрії воно добувалося у невеликих обсягах лише в Грюнбасі. Видобуток альпійського бурого вугілля та антрациту становив лише 12 % від загального.

Динамічно розвивалася і галузь із видобутку залізної руди в альпійських регіонах. З 1863 р. у сталеплавильній промисловості застосовують метод Бессемера. Альпійська гірничу промисловість, хоч і була через свою низьку рентабельність витіснена судетськими, німецькими та англійськими конкурентами, все ж внесла й свою відповідну частку в загальний процес індустріального розвитку. Коксові печі Сіменса дозволили збагачувати буре вугілля для потреб металургії. Спостерігалось укрупнення невеликих підприємств. У 1881 р. невеликі штирійські і каринтійські сталеплавильні підприємства об'єдналися в "Австрійсько-альпійське гірниче товариство" – найбільший на європейському континенті металоплавильний концерн. Капфенберзькі заводи у 1894 р. перейшли до фірми "Брати Белер і К<sup>о</sup>". Досить швидко "белерська сталь" завоювала славу австрійської спецсталі. Напередодні Першої світової війни інженер Макс Маурманн (1868-1929 рр.) запатентував виробництво нержавіючої сталі [7, с. 433].

Порівняно із залізом та сталлю кольорові метали відійшли на другий план. Щоправда, видобуток міді в Альпах (Брікслегг, Кітцбюгель, Міттерберг) мав, з огляду на потреби армії (артилерійська бронза) та електропромисловості, досить велике значення. Повністю використовувалися й каринтійські поклади свинцю, та все ж обидва ці метали доводилося імпортувати. Дуже важливим був видобуток графіту. На Австро-Угорщину припадала третя частина її світової продукції. Цей мінерал добували у Південній Чехії, Нижній Австрії і Верхній Штирії. Цинком забезпечували родовища Каринтії і Південного Тіролю. Велике значення мали альпійські поклади магнезиту, який був незамінним матеріалом для облицювання доменних печей.

З середини XIX ст. почалися промислові розробки нафти в Галичині [14, с. 87]. Зокрема, львівський підприємець німецького походження Роберт Домс (1816-1893 рр.) був піонером промислового використання озокериту та власником однієї з перших концесій на видобуток нафти в Австро-Угорщині. Він вивчав хімічні властивості бориславської нафти та супутніх продуктів (озокерит, бітум, асфальт, газ). Організував промислове виробництво парафіну та освітлювальних свічок на його основі. В 1853 р. відкрив у Бориславі перше нафтоперегонне підприємство. Одним з перших у світі почав використовувати бурові вишки для видобутку нафти (перша нафтова свердловина з'явилася у Бориславі в 1861 р.) та ін.

Машинобудівна промисловість постачала локомотиви. Особливим попитом користувалися гірські локомотиви для австрійської залізниці. У Відні та Граці були споруджені великі локомотиво-залізничні ремонтні заводи.

З середини XIX ст. розпочалася виробництво самохідних машин. Перша автомашина з кінською упряжжю була випущена у Відні в 1847 р. на автомобільному заводі підприємця Якоба Лонера (1821-1892 рр.), який експортував у всі європейські країни кузови для автомашин, карети швидкої допомоги і електромобілі. Пізніше його син Людвіг (1858-1925 рр.) став найбільш відомим австрійським промисловцем у галузі проектування та виробництва автомобільної й авіаційної техніки. У 1900 р. судетський німець Фердинанд Порше (1875-1951 рр.) створив перші знамениті автомобільні моделі, а Йохан Пух (1862-1914 рр.) у 1890 р. заснував в Граці велосипедну фабрику, яка на початку XX ст. почала випускати мотоцикли з боковими колясками і швидко перетворилася на потужне підприємство [7, с. 434].

Найбільше військово-промислове підприємство Австро-Угорщини склали заводи в Пльзені (Моравія), що були утворені у 1869 р. для лиття сталі і мали суто комерційний характер. З 80-х років вони відомі як фірма "Шкода" і переорієнтовуються на військові потреби. Першим з них (1886 р.) стало виготовлення броньованих плит для фортечних укріплень. Через два роки фірма випустила першу гаубичну установку та одержала патент на виготовлення кулемету. З 1889 р. "Шкода" розпочала виробництво польової артилерії, а у 1896 р. приступила до виготовлення морської артилерії. У 1900 р. при допомозі Кредитного товариства і Чеського рахункового банку фірма "Шкода" перетворилася на акціонерне товариство. З початку XX ст. виходить на міжнародний ринок військового озброєння: у 1908 р. фірма почала поставки зброї до Іспанії, а у 1912 р. одержала замовлення від Китаю на виготовлення артилерії й особистої зброї. У 1909 р. "Шкода" отримала державні замовлення на суму 7 млн крон, у 1913 р. уклала з угорським урядом угоду про будівництво гарматного заводу в Гіорі, а на основі договору з "Австрійським товариством моторів Даймлера" почала встановлювати на військові автомашини гаубиці (28 см) власного виробництва [7, с. 434].

Другим великим військово-промисловим підприємством була “Кам’яновугільна і металургійна компанія Вітковица” у Моравії (входила до складу англійського акціонерного товариства “Нікельний синдикат сталезаводів”). Вона виготовляла броню, гарматні стволи й установки, бойові снаряди та ін. Ще одним потужним військовим підприємством стало “Австрійське зброярське фабричне товариство Йозефа Верндля” (Штирія), яке спеціалізувалося на виробництві піхотинської (гвинтівки Манліхера) та мисливської зброї. Першу військову продукцію фабрика випустила у 1867 р., через два роки стала акціонерним товариством, у якому в 1878 р. працювало більше 3 тис. робітників. Промислова продукція складала майже 500 тис. гвинтівок на рік. Іншими підприємствами, що працювали на військові потреби, були динамітний завод у Празі і торпедний в Фіуме.

Потужна промисловість монархії вимагала великої кількості робочої сили, яка зростала значними темпами. Якщо у 1869 р. в Австрії було 1 750 тис. робітників, то вже у 1910 р. їх чисельність досягла 3 млн. Причому дві третини з них були зайняті в економіці чеських земель, де концентрувалися найважливіші підприємства військово-промислового комплексу. Так, на Пльзеньських заводах “Шкода” у 1869 р. працювало 150 робітників, а у 1914 р. їх нараховувалося вже майже 10 тис. [15, с. 387-388].

Розвиток австрійської промисловості диктував й розбудову залізничної мережі. Вона почалася ще в другій чверті XIX ст. і відзначалася інтенсивним характером у 50-80-х роках. На цей час ця нова комунікація була в основному завершена, держава більше не виявляла зацікавлення залізницею через брак належних коштів. Південну залізницю у 1859 р. викупила приватна фірма, після того, як закінчилося будівництво надзвичайно важкого відтинку в Земмеррінзі. Так з’явилася перша в Європі високогірна залізнична гілка з численними тунелями та віадукми. Австрійська промисловість надала в її розпорядження потужні гірські локомотиви. Південна залізниця проклала також Бреннерську гілку, яку було відкрито у 1867 р. З особистої ініціативи дружини імператора (1848-1916 рр.) Франца Йосифа (1830-1916 рр.) – Єлизавети почалося будівництво Західної залізниці, спершу від Відня до Лінца (1858 р.), потім до Зальцбурга (1860 р.), а також відгалуження Вельс-Пассау (1861 р.). Тоді як Південна залізниця знаходилася в руках приватного власника, Західною залізницею з 1882 р. володіла держава. Вона продовжила будівельні роботи, і залізнична колія пролягла від Альберга на захід. Державі належала, також, споруджена впродовж 1867-1874 рр. т.зв. залізниця імператора Франца Йосифа, яка сполучила Відень із Прагою та Егером.

Австрійська залізниця мала важливе промислове значення і на західноукраїнських землях. У 1859 р. проклали першу в Україні залізничну колію з Перемишля до Львова (протяжність – майже 98 км), а у жовтні 1861 р. почав працювати Львівський вокзал (залізничний двірець), який служив відправним пунктом для чотирьох напрямків: до Кракова, Чернівців, Бродів і Підволочиська. 1 вересня 1866 р. у рекордні строки (неповні 16 місяців) було завершено будівництво залізниці від Львова до Чернівців (з жовтня 1868 р. – Львівсько-Чернівецько-Яська залізниця). У липні 1869 р. з’явилася лінія Львів-Красне-Броди-Золочів, пізніше ввели в експлуатацію відрізки Золочів-Тернопіль (грудень 1870 – серпень 1871 рр.) та Тернопіль-Підволочиськ-державний кордон (жовтень 1871 р.). У 80-х роках прокладалися здебільшого залізничні колії місцевого значення [16, с. 125-170].

На початку XX ст. були збудовані залізничні гілки в Таурерні, Караванкені, Вохайнері та Фірні. Вохайнерська залізниця пролягла аж до Трієста. Було прокладено перші електрифіковані залізничні гілки місцевого значення. Після спорудження чеської лінії з’явилася Стубайтальська (1904 р.) та Міттенвальдська (1912 р.).

У 1896 р. було утворено австрійське державне міністерство залізниць, серед керівників якого особливо вирізнявся фаховістю та ініціативністю Гайнріх фон Віттек (1897-1905 рр.).

До 40-50-х років XIX ст. відносяться перші спроби запровадження пароплавства на Дунаї, Віслі і Дністрі. Для його успішного розвитку австрійський уряд мав зайнятися впорядкуванням рік, чого, однак, повною мірою так і не відбулося. До цього спричинилися брак коштів та відсутність перспектив міжнародного пароплавства. Витрачати ж кошти лише для потреб внутрішнього судноплавства вважали за недоцільне. Пізніше у Паризькому мирному договорі, що підбив підсумки Кримської війни, була, окрім іншого, проголошена свобода судноплавства по Дунаю, проте, знову постало питання врегулювання русла ріки. Будівельні роботи в Австрії розпочалися у 1856 р. За річковий відтинок у районі Відня взялися у 1869 р. Дунайський канал було обладнано дамбами та шлюзами. Судноплавство по Дунаю збільшило обсяги пасажирських та вантажних перевезень. Однак урядові плани щодо побудови каналів, зокрема каналу Дунай-Одер, залишилися нереалізованими.

Хоч Австрія й не належала до традиційно морських держав, та все ж інтенсивно розбудовувала свій морський флот. На початок Першої світової війни його загальний тоннаж становив майже мільйон тонн бруто. Відкриття у листопаді 1869 р. Суецького каналу (Єгипет), прокладеного за проектом інженера Алоїса Негреллі (1799-1858 рр., піонер залізничного будівництва в Австрії, Італії і Швейцарії), родом з Південного Тиролю (внесок Австрії у спорудження каналу вперто замовчував Фердинанд де Лессепс (1805-1894 рр.) – французький підприємець, один із співавторів проекту і керівник будівельних робіт), забезпечило нові можливості для контактів із Індією та Східною Азією. Каналом, а також різними маршрутами в східному Середземномор'ї курсували кораблі австрійської філії компанії Ллойда, тоді як компанія Козуліха боролася за монопольне право на перевезення вантажів та емігрантів до Північної Америки. Розбудовувався порт Трієста, значення якого різко зросло після спорудження високооборотних залізничних ліній, що вели вглиб держави. Перед Першою світовою війною Трієст переживав справжній економічний бум [4, с. 283].

В епоху неабсолютизму Австрія почала плекати нові колоніальні плани, але далі Червоного моря справа не просунулася (1857 р.). У 80-х роках австрійці цікавилися Соломоновими островами в південних водах Тихого океану, однак експедиція у 1896 р. не дала бажаних результатів.

У другій половині XIX ст. внутрішньо- та зовнішньоторговельні операції монархії значно збільшили свої обсяги. Різні щодо природних характеристик, але переважно добре обжиті простори держави вигідно доповнювали одне одного в економічному сенсі, а сучасна транспортна система забезпечувала швидший і об'ємніший товарооборот. Особливою сторінкою в економічному житті монархії були взаємозв'язки між австрійськими землями та Угорщиною. У 1851 р. між ними ліквідовано митний кордон, що стимулювало інтенсивніший товарообмін між індустріалізованою західною частиною імперії та багатого аграрною Угорщиною [17, с. 319].

Як видно, австро-угорська економіка була досить потужною і конкурентноздатною на європейському континенті. Вона мала можливість інтенсивно розвивати власний військово-промисловий комплекс. Саме він наприкінці XIX ст. становить левову частку в загальній економіці держави. Розбудова військової промисловості надавала додаткові робочі місця, що до певної міри відвертало увагу від соціальних негараздів в імперії.

Військово-промисловий комплекс цілком забезпечував потреби власної армії, передусім щодо озброєння, та мав значні військові замовлення з боку інших держав.

Тим не менш військове міністерство Австро-Угорщини не поспішало з технічним переоснащенням збройних сил, насамперед сучасною зброєю, і не проводило широкомасштабного переозброєння. Це пояснювалося недостатнім фінансуванням військової сфери. Якщо на початку ХХ ст. військові потреби австро-угорського бюджету складали близько 13 % на рік, то у Німеччині ці показники досягали 18 %. При цьому відчувався дисбаланс обох частин монархії (див. табл. 1), адже, саме угорці найбільш неохоче збільшували військові видатки [18, с. 30].

Таблиця 1

**Військові витрати Австро-Угорщини в другій половині ХІХ – на початку ХХ ст.**

(в млн крон) [підраховано за матеріалами 8, с. 590-591]

Роки	Всі державні видатки	У тому числі військові	Спільні		Австрійський ландвер	Угорський гонвед
			армія	флот		
1868		206,75	190,15	15,85	0,45	0,30
1870		222,29	185,94	20,94	6,62	8,79
1875		228,90	187,37	19,72	9,22	12,58
1880	1028,66	242,04	203,69	16,59	8,38	13,38
1885	1110,53	261,70	214,97	21,93	9,62	15,18
1890	1203,09	323,37	243,99	24,29	25,12	29,97
1895	1373,53	358,93	268,34	26,60	30,89	33,10
1900	1575,45	410,34	291,69	44,81	38,39	35,45
1905	1783,04	481,08	330,61	63,98	46,19	40,30
1910	2452,87	681,92	453,42	100,65	68,60	59,25
1912	2830,27	780,89	489,76	170,20	75,91	45,02

Балканські війни (1912-1913 рр.) поклали край існуванню Габсбурзької монархії як великої європейської держави не лише в політичному значенні назагал, але й за рівнем озброєння зокрема.

У першій половині ХІХ ст., за часів князя Карла Шварценберга (1771-1820 рр., фельдмаршал і генералісимус часів наполеонівських воєн) та графа Йозефа Радецького (1766-1858 рр., воєначальник і державний діяч, фельдмаршал, найвидатніший полководець Австрії свого часу), імперський уряд витрачав на озброєння такі ж кошти, як Франція чи Росія. У 1914 р. Австро-Угорщина, хоч за кількістю населення поступалася тільки Росії та Німеччині, виділяла на озброєння менше за інші великі держави – четверту частину витрат Росії та Німеччини, третю частину витрат Великобританії та Франції і навіть менше, ніж Італія. Через тридцять років після Берлінського конгресу (червень 1878 р.) німецькі витрати на озброєння зросли у п'ять разів, англійські, російські та французькі – в три рази, італійські – у два з половиною рази. Лише Австро-Угорщина не збільшила витрат на озброєння [19, с. 81]. Все це свідчило, що монархія Габсбургів фактично стала найменш милітаризованою державою в Європі. Країна мала чималий військовий досвід, володіла багатими промисловими ресурсами, але їй бракувало національної єдності й патріотичного запалу. Це і стало однією з причин поразок австро-угорської армії на початковому етапі Першої світової війни у 1914 р.

Влітку-осінню 1914 р. австрійський уряд робить радикальні кроки в сфері економіки. Зокрема, військове регулювання почали здійснювати т.зв. військово-еконо-

мічні центральні, які очолили власники великих фінансових структур. Разом з військовим міністерством та міністерством торгівлі ці установи займалися пошуком і розподілом промислової та продовольчої сировини, регулювали ціни на неї і вироблену продукцію. Проте вони не змогли вирішити більшість наболілих соціально-економічних проблем в імперії.

Війна порушила зовнішньоторговельні зв'язки. Вступ у війну Італії на боці Антанти призвів до припинення доставки товарів через італійські порти з нейтральних країн. Можливості торгових операцій із заокеанськими державами значно скоротилися через морську блокаду з боку Антанти. Для вирішення продовольчого питання австрійський уряд змушений був наважитися на крайні заходи. Так, у січні 1915 р. він видав постанову, яка зобов'язувала пекарів додавати до борошна 50 % сурогатів. Через місяць була заборонена вільна торгівля пшеницею, житом, вівсом, ячменем і кукурудзою. У березні 1915 р. в Австро-Угорщині запровадили карткову систему розподілу хліба. Згодом військове регулювання поширилося на інші продукти харчування [20, с. 231-232].

Великі військові видатки підривали фінансову систему імперії. Крона швидко знецінювалася, зростав державний борг. Умови праці на промислових підприємствах були повністю милітаризовані. Тривалість робочого дня уряд подовжив до 14, а подекуди і до 18-20 годин на добу. Були скасовані святкові та вихідні дні. Практично не дотримувалися закону від 21 лютого 1911 р. про заборону працювати вночі дівчатам і жінкам.

Війна внесла кардинальні зміни у суспільно-політичне життя монархії. Ще до офіційного оголошення війни, 25 липня 1914 р. імператорським указом були припинені на "невизначений час" засідання Райхсрату (імперського парламенту) і крайових сеймів. Впродовж наступних трьох років не скликалися навіть делегації, які за своїм політичним статусом мали контролювати зовнішню політику держави [21, с. 487]. Необмежені повноваження отримало верховне військове командування. Була відмінена свобода зборів, спілок, слова і друку. Фактично всі ці заходи означали повну відміну Конституції 1867 р. Однак так довго тривати не могло. Адже з утворенням у квітні 1904 р. Антанти («сердечної» угоди Англії і Франції) та пізнішим приєднанням до неї Росії (серпень 1907 р.), посилювалося протистояння держав Троїстого союзу (Німеччина, Австро-Угорщина, Італія; жовтень 1879, травень 1882 рр.) з англо-франко-російським військово-політичним блоком. За таких умов економіка набувала все більше милітаризованого характеру. Уряди всіх блокових держав взяли курс на посилену військову модернізацію, перш за все новою технікою. Звичайно, що всі ці зміни не могли обминути дуалістичну монархію Габсбургів, яка займала вигідне стратегічне становище і знаходилася на перехресті найважливіших шляхів у Європі. На це також мусили зважати у своїй зовнішній політиці її найближчі сусіди.

На початку XX ст. найбільше військові витрати збільшив італійський уряд (18 %). Австро-угорські витрати були набагато меншими – 9 %, далі йшли Росія (6,6 %), Німеччина (3,5 %) та Франція (2 %). Однак, якщо зважити на кількість витрат відповідно до числа мешканців, то за податковим тиском найбільше потерпали французи, де частка податків на військові цілі складала майже 21,5 німецьких марки на одного мешканця. В Австро-Угорщині ця цифра становила лише 9,3 марки (див. табл. 2). Однак, якщо враховувати платоспроможність підданих монархії Габсбургів та інших блокових держав, то слід визнати, що 13 % австро-угорського бюджету практично рівнялися 18 % німецького. Звичайно, що таке збільшення військових витрат болісно вдарило по всій австро-угорській економіці, а також відобразилося на соціальній політиці.



**Військові витрати провідних європейських держав на початку ХХ ст.**  
[підраховано за матеріалами 4, с. 167-176]

<i>Держави</i>	<i>Військові витрати (у %)</i>	<i>У середньому на одну особу в рік (нім. марок)</i>
Австро-Угорщина	9,0 %	9,31
Німеччина	3,5 %	15,13
Італія	18,0 %	10,06
Росія	6,7 %	7,33
Франція	2,0 %	21,45

**Висновки.** Як свідчить викладений матеріал, Австро-Угорщина мала досить потужну сировинно-економічну базу. Швидкими темпами розвивалася важка індустрія, що стала основою військово-промислового комплексу країни. Невеликі майстерні, призначені для виготовлення і ремонту зброї, наприкінці ХІХ ст. перетворилися на великі збройні заводи, які досить швидко піддавалися картелізації і монополізації. Загалом же, імперія у військово-політичному відношенні посідала одне з останніх місць серед країн Антанти і Троїстого союзу. Наявний склад військових частин був ослаблений і становив на початку війни 92 особи на роту. Для доведення військ до повної бойової готовності не вистачало кваліфікованих офіцерів. Старші військові командири не мали належного досвіду управління армією. Відмінною ознакою австро-угорського війська була його багатонаціональність, а власне, імперську армію об'єднував лише офіцерський склад. Враховуючи географічне розміщення та промислово-економічний потенціал монархії, слід констатувати, що за швидкістю мобілізації й концентрації збройних сил імперія Габсбургів на початках переважала російську армію, проти якої й діяла. Це було обумовлено воєнними планами Троїстого союзу. В цілому ж, оцінюючи військову міць Антанти і Троїстого союзу напередодні Першої світової війни, можна зазначити, що чисельно Антанта дещо переважала свого супротивника. У свою чергу, Троїстий союз мав невелику перевагу у швидкості і розгортанні мобілізаційних ресурсів. Навчання військовій справі у всіх державах велося в одному напрямку.

### СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

- <sup>1</sup> Берест І. Соціальне становище населення Східної Галичини і Західної Волині в роки Першої світової війни. Автореф. дис... канд. іст. наук: 07.00.01. – Львів: ЛНУ ім. І.Франка, 2009. – 20 с.; Гуйванюк М. Р. Січковий рух у Галичині й на Буковині (1900-1914 рр.). Автореф. дис... канд. іст. наук: 07.00.01. – Чернівці: ЧНУ ім. Ю.Федьковича, 2002. – 21 с.; Заповольський В. М. Буковина у роки Першої світової війни (воєнні дії та їх вплив на населення). Автореф. дис... канд. іст. наук: 07.00.02. – Чернівці: ЧНУ ім. Ю.Федьковича, 2001. – 19 с.; Кривошишина Б. М. Україна в Першій світовій війні: вітчизняна історіографія. Автореф. дис... канд. іст. наук: 07.00.06. – Львів: ЛНУ ім. І.Франка, 2004. – 20 с.; Кураєв О.О. Українська проблема у політиці Берліна й Відня у Першій світовій війні (1914-1918). – К. : Ін-т української археографії та джерелознавства ім. М. С. Грушевського НАН України, 2006. – 312 с.; Литвин М. Р., Науменко К. Є. Збройні сили України першої половини ХХ ст. Генерали і адмірالی. Ін-т українознавства ім. І.Крип'якевича НАН України. – Львів; Харків: Вид-во “Сага”, 2007. – 244 с.; Мазур О.Я. Східна Галичина у роки Першої світової війни (1914-1918). Автореф. дис... канд. іст. наук: 20.02.22. – Львів: Держ. ун-т “Львівська політехніка”, 1997. – 23 с.; Толокньов І. В. Залізничний транспорт України в період Першої світової війни (1914-1918 рр.). Автореф. дис... канд. іст. наук: 07.00.01. – К.: КНУ ім. Т.Шевченка, 2001. – 19 с.; Уська У. Р. Українське питання в Галичині у політиці австрійського уряду в 1907-1914 рр. Автореф. дис... канд. іст. наук: 07.00.02. – Львів: ЛНУ ім. І.Франка, 2005. – 19 с.

- 
- <sup>2</sup> Лозинський А. Ф. Збройні сили Австро-Угорщини (1867-1918 рр.). Автореф. дис... канд. іст. наук: 20.02.22. – Львів: Нац. ун-т “Львівська політехніка”, 2006. – 20 с.; Жалоба І.В. Інфраструктурна політика австрійського уряду на північному сході монархії в останній чверті XVIII – 60-х роках XIX ст. (на прикладі шляхів сполучення). – Чернівці: Книги-XXI, 2004. – 520 с.
- <sup>3</sup> Broucek P., Peball K. Geschichte der österreichischen Militär historiographie. – Wien, 2000. – 362 s.
- <sup>4</sup> Mosser A. Die industrie aktiengesellschaft in Österreich. 1880-1913. Versuch einer historischen Bilanz - und Betriebsanalyse. – Wien, 1980. – 338 s.
- <sup>5</sup> Konrad F. von Hotzendorf. Aus meiner Dienstzeit 1906 bis 1918. – Wien, 1921-1925. – Bd.1-5.
- <sup>6</sup> Hoen M. Der Werdegang der österreichischen Landwehr. – Wien, 1934. – 116 s.; Bardolff C. Soldat im alten Österreich. Erinnerungen aus meinem Leben. – Jena, 1938. – 200 s.; Deutschmann W. Die militärischen Maßnahmen in Österreich-Ungarn während der Balkankriege. 1912-1913. – Wien, 1965. – 219 s.; Regele O. Zur Geschichte des k. und k. Technischen Militärkomitees. 1869-1918 // Blätter für Technikgeschichte. – 1952. – S. 38-54; Heindl W., Saurer E. Grenze und Staat. PaßStaatsburgerschaft, Heimatrecht und Fremdenengesetzgebung in der österreichischen Monarchie. 1750-1867. – Wien, 2000. – 972 s.; Die Doppelmonarchie Österreich-Ungarn. – Wien, 2002. – 351 s.; Handbuch des politischen Systems Österreichs. – Wien, 1992. – 870 s.
- <sup>7</sup> Цьольнер Е. Історія Австрії / Е.Цьольнер. Наук. ред. В.Расевич. Пер. з нім. Р.Дубасевича, Х.Назаркевич, А.Онишка, Н.Іваничук. – Львів: Літопис, 2001. – 712 с.
- <sup>8</sup> Wandruszka A., Urbanitsch P. Die bewaffnete Macht. – Wien, 1987. – 976 s.
- <sup>9</sup> Айрайнетов А.Г. Историческая судьба Австро-Венгрии / А.Г.Айрайнетов // Вопросы истории (Москва). – 1999. – № 1. – С. 137-144; Виноградов К.Б. Некоторые особенности экономического развития Австро-Венгрии накануне первой мировой войны // Ученые записки Ленинград. гос. ун-та. Серия истор. наук. – 1955. – Вып. 23. – С. 66-93; Исламов Т.М. Российская империя и монархия Габсбургов: основные тенденции во взаимоотношениях (конец XVIII-XIX в.) // Австро-Венгрия: интеграционные процессы и национальная специфика. – М.: Ин-т славяноведения, 1997. – С. 250-264; Полтавский М.А. История Австрии. Пути государственного и национального развития. – М.: [Б. изд.], 1992. – Ч. 2. – 369 с.
- <sup>10</sup> Batowski H. Rozpad Austro-Węgiei. 1914-1918 (Sprawy narodowościowe i działania dyplomatyczne). – Kraków, 1982. – 389 p.; Polskie tradycje wojskowe. – Warszawa, 1995. – Т. 3. – 422 s.
- <sup>11</sup> Kann R.A. A History of the Habsburg empire. 1526-1918 / R.A.Kann. – Berkeley; Los Angeles; London, 1977. – 646 p.; Kann R.A. Kaiser Franc Joseph and der ausbruch des Weltkrieges. – Wien, 1971. – 24 s.; Kann R.A. The peoples of the Eastern Habsburg Lands. 1526-1918. –Washington, 1984. – 544 p.; Plaszka R.G. The Army and internal conflict in the Austro-Hungarian Empire. 1918 // East Central European Society in World War I. – New York, 1985. – P. 338-353; Тейлор А.Дж. Габсбурзька монархія. 1809-1918. Історія Австрійської імперії та Австро-Угорщини. – Львів: ВНТЛ-Класика, 2002. – 260 с.
- <sup>12</sup> Всесвітня мережа Інтернет. Спеціальна веб-сторінка “Історія держави Габсбургів” : [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу : [www.austro-hungary.iatp.org.ua](http://www.austro-hungary.iatp.org.ua); Спеціальні дослідження, які стосуються історії австро-угорського війська: [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу : [www.austro-hungarian-army.co.uk](http://www.austro-hungarian-army.co.uk); [www.airwar.ru/aww1.html](http://www.airwar.ru/aww1.html); [www.ah.milua.org](http://www.ah.milua.org).
- <sup>13</sup> Hoffmann A. Österreich-ungarn als agrarstaat. Wirtschaftliches Wachstum und Agrarverhältnisse in Österreich im 19 jahrhundert. – Wien, 1978. – 274 s.
- <sup>14</sup> Хонісман Я.С. Проникнення іноземного капіталу в економіку Західної України в епоху імперіалізму (до 1918 р.). – Львів: Вид-во ЛДУ, 1971. – 254 с.
- <sup>15</sup> Ванечек В. История государства и права Чехословакии. – М.: Юридическая литература, 1981. – 504 с.
- <sup>16</sup> Жалоба І.В. Інфраструктурна політика австрійського уряду на північному сході монархії в останній чверті XVIII – 60-х роках XIX ст. (на прикладі шляхів сполучення). – Чернівці: Книги-XXI, 2004. – 520 с.
- <sup>17</sup> Nanak P. Ungarn in der Donaumonarchie. – Wien; München; Budapest, 1984. – 468 s.
- <sup>18</sup> Шапошиников Б.М. Мозг армии. – М.: Воениздат, 1927. – 147 с.
- <sup>19</sup> Виноградов К.Б. Некоторые особенности экономического развития Австро-Венгрии накануне первой мировой войны // Ученые записки Ленинград. гос. ун-та. Серия истор. наук. – 1955. – Вып. 23. – С. 66-93.
- <sup>20</sup> Полтавский М.А. История Австрии. Пути государственного и национального развития. – М.: [Б. изд.], 1992. – Ч. 2. – 369 с.
- <sup>21</sup> Handbuch des politischen Systems Österreichs. – Wien, 1992. – 870 s.