

**ПРОФЕСОР В. КЛАПЧУК
РОЗМІРКОВУЄ:
«ЯКОЮ БУЛА Б ГАЛИЧИНА
ТА ЇЇ ЕКОНОМІКА, ЯКЩО Б
ТРАНСПОРТ І ПОШТОВИЙ
ЗВ'ЯЗОК НЕ ОТРИМАЛИ
НАЛЕЖНОГО РОЗВИТКУ»**

Клапчук В. М. Транспорт і зв'язок Галичини : монографія / В. М. Клапчук ; Прикарпатський національний університет імені Василя Стефаника. – Івано-Франківськ : Фоліант, 2016. – 672 с.

Беручи у руки фундаментальне видання професора, доктора історичних наук Володимира Клапчука «Транспорт і зв'язок Галичини», мимоволі виникає асоціація з основоположною працею відомого американського дослідника Р. Фогеля «Залізниця й ріст американської економіки: есе з економетричної історії»¹, в якій дослідник розмірковує на тему, що було б із транспортною системою Сполучених Штатів Америки, якщо залізниця не були б винайдені.

Подібно до Р. Фогеля, В. Клапчук ставить подібне питання: «Якою була б Галичини та її економіка, якщо б транспорт і поштовий зв'язок не отримали б належного розвитку?»

Слід зауважити, що професор В. Клапчук вже досить давно зарекомендував себе як фахівець в галузі економічної історії Галичини. Адже раніше економічна історія розглядалася просто як різновид історичних досліджень, що описують господарське життя минулого, і лише в середині ХХ століття

дослідники приступили до аналізу тенденцій еволюції господарських систем. В. Клапчук як представник так званої «нової економічної історії» (прихильники котрої прагнуть покласти край недооцінці ролі вимірів і статистичних даних і ставлять собі завдання відтворювати економічну історію на солідній кількісній основі) займається не відтворенням минувшини, а кількісними оцінками історичних явищ, спираючись на значущий статистичний матеріал.

Наукові дослідження в рамках цієї парадигми, яку ще називають «кліометрика» (від Кліо – давньогрецької музи історії), виходять з того, що минуле залишило про себе набагато більше інформації, ніж може здатися звичайному історичу, який використовує лише традиційні методи. Економічна історія приділяє увагу вивченню колективів і повторюваних соціальних явищ, залишаючи в основі думку, що реальність є результатом соціального і культурного розвитку. Економічній історії притаманна обробка і використання масових джерел з метою виявлення «прихованої» інформації, яка втілюється у процесах.

Економічна історія відкидає позитивістський досвід історіописання і притаманне йому уявлення про функції історика як реєстратора подій або витлумачувача їх розвитку в минулому як дії універсальних законів і закономірностей. Традиційній концепції «історіоповіді» нова історія протиставляє концепцію «історії-проблеми», принципово змінює статус історика в процесі пізнання, його евристичні установки. Економічна історія орієнтується не на опис фактів, але на «дешифрування» – реконструкцію – розуміння глибинного сенсу їх повідомлень, систем уявлень, що стоять за ними, автоматизмів сві-

¹ Robert W. Fogel, *Railroads and American Economic Growth: Essays in Econometric History*. Baltimore: Johns Hopkins Press, 1964. – 296 pp.

домості і поведінки, соціально-психологічних установок. Лише при такій процедурі, відповідно до концепції нової історії, історичний пам'ятник отримує статус джерела, а його повідомлення – факту історії.

Економічна історія ставить метою розробку «тотальної» історії, що враховує і вбирає в себе всі аспекти активності людських спільнот і все різноманіття сфер соціальної практики людини в їх системно-структурній цілісності і соціокультурній єдності.

Економічна історія відкрила час як історичну і культурну категорію і предмет вивчення історичної науки: люди не народжуються з «почуттям часу». Їх часові, також як і просторові уявлення та поняття завжди визначені тією культурою, до якої вони належать. Економічна історія висунула концепцію множинності соціального часу і наявності «різних часів» в конкретному історичному суспільстві.

Економічна історія поставила питання про важливість і необхідність міждисциплінарної практики історії та гуманітарних (соціальних) наук як наук про людину, підкресливши при цьому визначальну роль історії, бо вона, на відміну від інших галузей гуманітарного знання, аналізує людський феномен у всіх його культурних і соціальних іпостасях.

Економічна історія створює моделі досліджуваних явищ та здійснює їхню перевірку фактичним матеріалом.

Економічна історія відмовляється від побудови загальноісторичних теорій і гіпотез, котрі ведуть до спекулятивних висновків. По крихтах збираючи репрезентативні масиви даних (що, зрозуміло, виявляється справою досить нелегкою), В. Клапчук, досліджуючи економічне життя, зумів оцінити найваж-

ливіші показники економічного розвитку Галичини в категоріях нинішнього дня. Завдяки його кропіткій роботі були отримані новітні оцінки таких показників, як чисельність населення, продуктивність праці, ефективність виробництва, динаміка цін, прибутку і накопичення, що істотно розширило наші уявлення про економічне минуле краю. Ці праці, природно, не зводилися до оцінки історії структури господарства, але тісно переплетені з іншими історичними та економічними дисциплінами – дослідженнями довготривалих тенденцій економічної динаміки, історією грошового обігу, історичною демографією. В той же час, провідними експериментами цих праць став кількісний аналіз і міждисциплінарний підхід, вони застосовувались для дослідження екологічної, політичної і, особливо, соціально-економічної історії.

«Кількісна історія» в монографії професора В.Клапчука – це використання статистичних прийомів для підтвердження або ілюстрації історичного опису.

Монографія складається з дев'яти розділів, що характеризують всі види транспорту та поштово-телеграфний зв'язок Галичини від часу їх заснування до початку Другої світової війни. У першому розділі охарактеризовано три основні етапи становлення залізничної мережі, детально описано стратегічні, локальні та вузькоколіїні залізниці, придорожню інфраструктуру та рухомий склад, наведено інформацію про відомих залізничників краю. У другому розділі наводиться характеристика суходільної дорожньої мережі та її роль у розвитку автомобільного сполучення. Третій розділ присвячено авіаційному, четвертий – водному, п'ятий – трубо-

провідному, шостий – міському, сьомий – фунікулерному та канатно-повітряному видам транспорту. У восьмому розділі наводиться характеристика історії виникнення та розвитку поштового, телеграфного та телефонного зв'язку в Галичині. У останньому розділі подано світліни цінних паперів транспортних підприємств Галичини.

Монографія ілюструється численними статистичними таблицями, світлинами та репродукціями поштівок, що візуально підтверджують факт гран-

діозного розвитку транспортної та поштово-телеграфної систем у Галичині.

Праця професора Володимира Клапчука змінила існуюче уявлення про реальний хід історії краю та соціально-економічне життя Галичини. На наш погляд, монографія повинна стати відправною точкою для подальшого розвитку економічної історії не лише окремого регіону, а й країни загалом.

Олександр Новосолов,
кандидат історичних наук