

Джерела та література

1. Крыжицкий С. Д. Архитектура античных государств Северного Причерноморья. Киев: Наук. думка, 1993. С. 248.
2. Ольвия и монеты-дельфины. *Музей денег*: веб-сайт. URL: <http://muzeydeneg.ru/research/olviya-i-monetyi-delfinyi/>
3. Скрижинская М. В. Древнегреческие праздники в Элладе и Северном Причерноморье / НАН Украины, Институт истории Украины. Киев, 2009. С. 366.
4. Скрижинская М. В. Мифы о богах в культуре и искусстве античных государств Северного Причерноморья. *Боспорские исследования*. Вып. XXVI. 2012. С. 60–167.
5. Храмы античных государств северного Причерноморья. Архитектура античных государств северного Причерноморья. *Tolarch*: веб-сайт. URL: http://antique.totalarch.com/gha_grece/6/3
6. Чурбанова М. Ю. Деякі малодосліджені аспекти античної історії Північного Причорномор'я. СХУ ім. В. Даля. URL: <http://dspace.snu.edu.ua:8080/jspui/handle/123456789/3983>

Вуянко Марко

Прикарпатський національний університет імені Василя Стефаника

СОЛЯНИЙ ПРОМИСЕЛ ТА ТРАНСПОРТУВАННЯ СОЛІ В КАРПАТСЬКОМУ РЕГІОНІ XVIII–XX СТ.

Анотація. Розглянуто історичні аспекти виникнення, розвитку, функціонування солевидобувного промислу на теренах Карпатського регіону України (сучасні території Прикарпаття та Закарпаття). Також досліджено питання транспортування солі на згаданих землях, зокрема сухопутними шляхами та залізничними магістралями.

Ключові слова: сіль, видобування солі, шляхи, залізниця, солеваріння, промисловість, Прикарпаття, Закарпаття.

Abstract. The historical aspects of the origin, development, and functioning of the salt mining industry in the Carpathian region of Ukraine (modern territories of Prykarpattia and Zakarpattia) are considered. The issue of salt transportation on the mentioned lands, in particular by land and railways, was also studied.

Keywords: salt, salt extraction, roads, railway, salt-making, industry, Prykarpattia, Zakarpattia.

Історія видобування солі на землях України нараховує близько трьох тисяч років. Географія соляного промислу вельми широка. До основних солянопромислових регіонів належить і Карпатський регіон (Прикарпаття і Закарпаття) [1].

Сьогодні у Передкарпатті відомо понад 800 соляних джерел, що зазвичай спостерігаються поблизу підніжжя гірських схилів. Можна припустити, що в давнину їхня кількість була ще більшою.

Про видобування солі ще у Х–ХІ ст. у Галичині і постачання її в центральні райони Київської Русі пише у ХІІІ ст. Києво-Печерський патерик. Причому у 1097 р. її перестають підвозити з Галичини (імовірно, з огляду на половецьку загрозу), про що з сумом у літописі зазначено: «не бисть солі по руській землі». Але солевиробництво у Прикарпатті розвивається і надалі. Зокрема, дата заснування солеварні у Дрогобичі – 1250 р. [6].

У 1292 р. галицько-волинський князь Лев Данилович (Галицький) у Лаврові і Старій Солі збудував василіанський монастир. Через кілька років василіанці, будуючи колодязь, замість води виявили соляну ропу, з якої вони почали видобувати сіль, випарюючи її у горщиках, а згодом – у невеликих казанах. Так починається історія солеварень у підгір'ях Карпат [2].

Типова солеварня виглядала у такий спосіб: це був колодязь з соляною ропою, над яким зводили спеціальні споруди з вежею, через яку виводився комин для сворення тяги [2].

Солеварні відзначалися високою продуктивністю. За тиждень вироблялося до шістнадцяти бочок солі.

Як свідчать документи, комплекс державних солеварень у підкарпатському краї включав десять свердловин:

- 3 – у Старій Солі,
- 3 – у Дрогобичі,
- 2 – у Колпці та Модричах поблизу Дрогобича,
- 2 – у Котові.

Тільки на Самбірщині діяли три державні солеварні (жупи) – у Котові, Ясениці Зворицькій та Нагуєвичах. Крім того, існувало понад 60 приватних малих солеварень.

У часи Речі Посполитої та Австро-Угорщини на землях Галичини кам'яну сіль добували також в копальнях поблизу Турави Сольної, Ясениці, Стебника, Сільці, Трускавця, Калуша.

Система солеварень забезпечувала сіллю весь карпатський регіон і експортувало її у різні країни. Головним торговельним центром стало місто Соляний Городок. Місто лежало на перетині торговельних шляхів «схід–захід» та «південь–північ». Воно мало привілей торгівлі сіллю й стало центром соляних складів Прикарпаття.

Іншим важливим центром торгівлі сіллю була Коломия (Івано-Франківщина). Чумаків, які возили сіль із солеварень Підкарпаття, зокрема з Коломийського повіту, до Центральної України, називали коломиїцями.

З давніх-давен соляні скарби розробляли і на Закарпатті. Тут були виявлені виробки римських часів, у яких знайдені монети імператора Траяна.

Найдавніші соляні копальні розміщувалися поблизу селища Солотвино (Тячівський район Закарпаття), неподалік від україно-румунського кордону, де й нині ведеться шахтний видобуток кам'яної солі. Солотвино стоїть на величезному соляному куполі, сіль залягає на глибині 200–300 м.

Здебільшого видобуток вівся відкритим способом – копанням ступінчастих та конусоподібних кар'єрів. Будівництво справжніх шахт почалося

тільки в другій половині XVIII ст. за часів Австро-Угорщини. Солотвинська соляна рудня складалася з восьми шахт. Кількість гірників на копальнях сягала кількох сотень.

У XX ст. промисловий видобуток солі дістав подальшого розвитку на кількох потужних шахтах. Проте інтенсивна підробка територій і значні притоки води у вироблений простір мають властивість призводити до розмиву соляних відкладень, сприяючи катастрофічним процесам осідань поверхні. Провалля заповнюються солоною водою, утворюючи озера. Першим подібним озером було Кунигунда, що утворилося 1902 р. Властивості вод таких озер мають значний лікувальний ефект і збирають тисячі відпочивальників. У такий спосіб підземний простір шахт почав використовуватися за новим призначенням.

Сіль, вироблену на теренах Карпатського регіону, потрібно було транспортувати в інші частини тогочасної Австро-Угорської імперії, а пізніше і Речі Посполитої. Також виникала потреба в експорті солі закордон.

До відкриття не теренах Підкарпаття та Закарпаття перших залізниць транспортування солі відбувалося купецькими караванами сухопутними шляхами. За правління династії Габсбургів австрійським урядом на території Галичини було збудовано три лінії магістральних сухопутних шляхів:

- Північна лінія – Краків–Львів. У Львові Північна гілка розділялася на дві інші. Перша гілка вела до міста Броди. Друга ж проходила маршрутом через Тернопіль в Чернівці;

- Середня лінія – Тешин–Львів–Снятин;

- Південна лінія (інша назва – Гірська; власне, вона і проходила через основні галицькі центри соледобувної промисловості) – Живець–Дрогобич–Коломия.

До того ж, вищезгадані дороги необхідно було з'єднати між собою. Також виникла потреба в налагодженні якісного сухопутного сполучення із Закарпаттям. 1775 р. було розпочато будівництво тракту Мукачево–Львів, який проходив через Верецький перевал.

Іншими важливими шляхами, що з'єднували різні українські частини Австро-Угорської імперії та відігравали важливу роль як в транспортуванні солі, так і загалом в тогочасній логістиці на згаданих теренах, були тракт Ясіня–Делятин (через Яблунецький перевал) та тракт Ужгород–Старий Самбір (через Ужоцький перевал).

Початок XIX ст. пов'язаний з будівництвом ще двох важливих, для соледобувного промислу зокрема, сухопутних шляхів [3]. Ними стали:

- Карпатський (альтернативна назва – підбескидський) шлях, що сполучав Стару Сіль з Дрогобичем та Коломиєю і проходив аж до російського кордону;

- Прикарпатський тракт (на теренах Закарпаття) проходив між Ужгородом, Хустом і Солотвином та тягнувся до територій сучасної Румунії.

Докорінно змінив підхід до транспортування солі в Карпатському регіоні 1861 р. [5]. Саме тоді почала своє існування Львівська залізнична магістраль. З будівництвом Галицької Трансверсальної залізниці (роки функціонування 1884–

1945) сполучення потягами з іншими частинами імперії отримали такі центри солеваріння, як-от Дрогобич, Самбір, Коломия [4].

Джерела та література

1. Гайко Г. Гірництво і підземні споруди в Україні та Польщі: нариси з історії. Донецьк: УКЦентр, 2009. 296 с.
2. Гайко Г. Історія гірництва: підручник. Київ-Алчевськ: Видавничий дім «Києво-Могилянська академія», видавництво «ЛАДО» ДонДТУ, 2013. 541 с.
3. Глушко М. С. Шляхи сполучення і транспортні засоби в українських Карпатах другої половини XIX – початку XX століття. Київ: Наук. думка, 1993.
4. Гранкін П. Е., Лазечко П. В., Сьомочкін І. В., Шрамко Г. І Львівська залізниця. Історія і сучасність. Львів: Центр Європи, 1996.
5. Загородний Р. У передчутті великих справ. Спорудження залізниці Відень–Краків–Перемишль. Львів: Львівський залізничник. 2018. № 2(8263).
6. Тимошенко Л. Перші писемні згадки Дрогобича у світлі гіпотез і сучасних досліджень початків давньоруського міста. Львів: Галицька Брама. 2013. С. 2–3.

Шульженко Тетяна

Національний історико-культурний заповідник «Чигирин»

«НАУКОВЕ ПОВСЯКДЕННЯ» В РОКИ ДРУГОЇ СВІТОВОЇ ВІЙНИ (ЕПІСТОЛЯРНА СПАДЩИНА Т. Г. ОБОЛДУЄВОЇ З НАУКОВОГО АРХІВУ НІКЗ «ЧИГИРИН»)

Анотація. Робота присвячена публікації 4-х листів Т. Г. Оболдуєвої до О. І. Тереножкіна, написаних в 1942–1944 рр. Головна тема листування – діяльність Інституту історії АН СРСР в умовах евакуації в Узбекистан. В листах описана повсякденність евакуйованого населення, а також підготовка наукових кадрів у воєнні роки. Тексти яскраво передають загальну атмосферу часу, роботу наукових установ та повсякденне життя в умовах евакуації.

Ключові слова: Т. Г. Оболдуєва, О. І. Тереножкін, Друга світова війна, Узбекиська філія АН СРСР, евакуйоване населення, епістолярна спадщина.

Abstract. The article deals with the publication of 4 letters of T. H. Oboldueva to O. I. Terenozhkin. She wrote these letters in 1942–1944. The main theme of the correspondence is the activities of Institute of Archeology NA UCCR, while being evacuated to Uzbekistan. The letters tell about everyday life of evacuated people, and also about the training of the scientists in wartime. The atmosphere of the time, the activities of scientific institutes and the everyday life under the evacuation was brightly described in the letters.

Keywords: T. H. Oboldueva, O. I. Terenozhkin, Second World war, Uzbekistan branch of AN UCCR, evacuated people, epistolary heritage.

Узбекистан в роки Другої Світової війни став одним із найбільших евакуаційних центрів. Ешелони евакуйованого населення з Росії, Білорусії, України почали прибувати сюди в серпні 1941 р. З понад 1 млн людей близько