Треба оглянути нашу історію совокупно в усі її доби…
рівняючи її з історією других народів Європи
(М.П. Драгоманов)

Володимир Бойко
(м. Сімферополь)

СОЛЯНІ ПРОМИСЛИ НА ПІВДНІ ТА ПІВДЕННОМУ СХОДІ УКРАЇНИ В ДРУГІЙ ПОЛОВИНІ XIX – НА ПОЧАТКУ XX СТ.

Проаналізовано умови й результати розвитку соляних промислів на Півдні та Південному-Сході України в другій половині XIX – початку XX ст.

Проанализированы условия и результаты развития соляных промыслов на Юге и Юго-Востоке Украины во второй половине XIX – начале XX вв.

В економічній історії України досі є чимало недосліджених проблем. Зокрема, недостатньо вивченими є багато аспектів історії соціально-економічного розвитку Півдня та Південного Сходу України в другій половині XIX – на початку XX ст. До таких належить і питання історії розвитку соляних промислів південноукраїнських губерній названого періоду. У вітчизняній історіографії спеціальних робіт, присвячених аналізу даної проблеми, не було, хоча короткі відомості про видобуток солі в Таврійській губернії містяться у ряді загальних робіт [1].

Видобуток солі завжди був і залишається важливим напрямком розвитку економіки південних та південно-східних регіонів України. Основними центрами розвитку цього промислу були соляні озера, що знаходилися поблизу Євпаторії, Феодосії, Керчі, Перекопу, Генічеська в Таврійській губернії, в Ізмаїльському і Одеському повітах Бесарабської і Херсонської губерній, соляні шахти і солеварні заводи в районі Бахмута і Слов'янська на Донбасі. Потенціал регіону складав десятки мільйонів пудів солі, що відправлялася майже в усі губернії європейської частини імперії та за її межі. Щодо сучасного Криму, то, за оцінками вчених, його соляний потенціал здатний формувати бюджет автономії навіть більшою мірою, ніж туристичний бізнес (рекреація) або АПК. Виробництво кухонної солі має також певне значення і для економіки Донбасу. Отже, дослідження вказаної теми має безперечну актуальність.

Метою статті є аналіз умов і результатів розвитку соляного промислу на Півдні та Південному Сході України в другій половині XIX – на початку XX ст.

Загальновідомим фактом є те, що чумакування було традиційним промислом українців. Польський дипломат і письменник Мартін Броневський у своїх записках про поїздку до Криму (1578 р.) повідомляв про постійні сутички через несплату мита на сіль між татарською вартою і козаками, які з'їзджалися до озер [2]. Чумацький промисел розвивався і у XIX ст. аж до будівництва залізниць. За приблизними даними, в 40 – 50-х рр. XIX ст. чумаки щорічно територією України перевозили до 800 тисяч возів з різними товарами (у тому числі – і з сіллю) [3].

До 1858 р. соляний промисел належав скарбниці, а розмір видобутку визначався щорічними продовольчими потребами. Тому видобуток солі з кримських озер не перевищував 10 млн. пудів на рік, що складало лише десяту частину їх потенціалу [4]. З 1858 р. соляні озера стали продавати або здавати в оренду на 25 років приватним солепідприємцям, що призвело до збільшення видобутку солі. З 1859 по 1863 рр. в Таврійській губернії було продано понад 43 млн. пудів солі, а загальні її запаси доходили до 27 млн. пудів в приватновласницьких і орендованих озерах і до 36 млн. пудів в озерах, що належали скарбниці [5]. Напрями вивозу таврійської солі були різноманітні: сухопутним транспортом від Перекопу до Кременчука і Крюкова, звідти по Дніпру до Києва, Чернігівської, Орловської, Мінської та Могилевської губерній, а також Харкова, Курська і південніше – Миколаєва і Одеси. Від Генічеського озера і солончаків, що пролягали на північ від Криму, сіль прямувала до Курської та інших внутрішніх губерній Росії. Морським шляхом вона вивозилася з Керчі до Бердянська, Ростова, Таганрогу, Анапи, Поті, Маріуполя, Сухум-Кале, Темрюка; з Евпаторії – до Одеси, Поті, Миколаєва, Сухум-Кале; з Генічеська – до Бердянська, Ростова, Таганрога; з Феодосії – до Новоросійська, Ростова, Таганрогу, Сухум-Кале [6].

У Таврійській губернії нараховувалося близько 35 підприємців, які контролювали переважну частину соляного промислу. Як правило, це були купці, що мешкали в Одесі та інших містах. Документи вказують, що, наприклад, на Сакському озері євпаторійські купці Хрісонопуло, Луцький, Айваз, Тонгур, Тютюнджиєв, Давид Ага були фактично монополістами в соляній промисловості. Всі згадані вище солевидобувачі як капіталісти роздрібною торгівлею солі не займаються, а продають таку гуртом переважно до міста Одеси, відправляючи таку на хурах до м. Євпаторії, а звідти на суднах до м. Одеси» [7].

Видобуток солі вівся примітивним способом за повної відсутності яких-небудь машин і пристосувань. Робітники вибирали сіль з води голіруч і вивозили на звичайних тачках, після чого складали докупи. Аж до продажу вона залишалася на відкритому повітрі, без усякого захисту. Якщо сіль призначалася для тривалого зберігання, її накривали дошками або присипали землею. Робітникам за вибирання і насипання солі платили в середньому по 1– 2 коп. за пуд. Початок робіт з видобування солі збігався із збиранням хліба, а тому в урожайні роки велика кількість робочих рук відволікалася на польові роботи, що призводило і до збільшення затрат на солевидобуток.

Вартість солі залежала від багатьох чинників: пори року, віддаленості соляного озера від міста (порту), кількості і якості солі та іншого. На таврійських промислах на місці видобутку сіль продавалася за ціною 4 – 6 коп. за пуд. У містах, з урахуванням доставки її на хурах, оптові ціни підвищувалися до 8 – 15 коп. за пуд. Роздрібні ціни в містах Таврійської губернії доходили до 45 – 50 коп. за пуд, оскільки солепромисловці виплачували ще акциз по 30 коп. з пуда. У внутрішніх губерніях імперії, куди доходила південноукраїнська сіль, високі ціни на неї зумовлювалися логістичними витратами. Наприклад, у 1863 р. фрахт солі з Генічеська до Бердянська коштував 3,5 – 4 коп. з пуда, до Таганрогу – 4,5 – 5,5 коп., до Маріуполя і Ростова – 5,5 – 6,5 коп. Доставка солі сухопутним способом коштувала значно дорожче: до Харкова – 25 коп. з пуда, до Курська – 38 коп. Собівартість доставки солі до Кременчука була в межах 60 – 65 коп. за пуд, продавалася ж вона там по 80 – 85 коп. [8]. Таким чином, соляний промисл підприємств приносив незначний прибуток: від 0,5 до 2 коп. з пуда.

Загалом умови розвитку соляного промислу на Півдні України протягом 60-х рр. XIX ст. були не дуже сприятливими насамперед через труднощі сухопутного транспортування солі. Майже вся таврійська сіль до внутрішніх губерній імперії перевозилася чумаками. По мірі заселення Півдня України солевізні шляхи часто виявлялися розташованими на територіях приватних або орендованих володінь, тому чумакам доводилося по декілька разів платити різноманітні податки У 1864 р. пристав перекопських оптових соляних магазинів у донесенні в Таврійську казенну палату

вказував, що « …деякі солеводи залишили свій промисел сіллю з тієї причини, що на солевізних дорогах землевласники стягають проти колишніх років подвійну плату за пасіння і водопій худоби; при озерах же в Криму, крім плати за пасіння і водопій, землевласники беруть ще за місце, де зупиняється транспорт до навантаження солі» [9].

Протягом 70 – 80-х рр. XIX ст. уряд здійснив ряд заходів, що сприяли розвитку соляного промислу в Таврійській губернії. За Положенням Комітету міністрів від 29 грудня 1872 р. всі скарбові соляні джерела здавалися в оренду на строк до 25 років. Соляні джерела, які вимагали великих витрат на організацію видобутку, за розсудом міністерства фінансів могли здаватися безкоштовно. У 1881 р. був також відмінений 30-копійчаний акцизний збір з кожного пуда солі. Важливу роль у збільшенні вивозу солі зіграла і Лозово-Севастопольська залізниця, введена в експлуатацію у 1875 р. Протягом наступних років щорічний видобуток солі в Таврійській губернії складав у середньому близько 20 млн. пудів. У період з 1885 по 1889 рр. було видобуто 91,5 млн. пудів солі. У ці ж роки від розробки приватними особами скарбових соляних джерел Таврійської губернії в скарбницю надійшло 635738 карбованців [10].

Відомості про щорічний видобуток солі із соляних озер Таврійської, Херсонської і Бессарабської губерній за 1881 – 1909 рр. свідчать про те, що у згаданий час середня кількість солі, яка видобувалася протягом року, коливалася в межах 15 – 25 млн. пудів. Найбільші об'єми річного видобутку відмічені в соляних озерах, що знаходились поблизу Євпаторії, – від 5,2 млн. пудів у 1888 р. до 15 млн. пудів у 1909 р. [11].

Сіль мала свої ринки збуту і шляхи доставки. Перекопська група обслуговувала переважно південні губернії: Херсонську, Катеринославську, Київську, Харківську, куди сіль доставлялася залізницею через станцію Таганаш. Район збуту присиваської солі включав ті ж губернії, крім того – Чернігівську і Полтавську, куди вона прямувала залізницею і по Дніпру; невелика частина солі відправлялася також через Севастопольський порт в порти Балтійського і Азовського морів. Сіль Керченсько-Феодосійської і Євпаторійської груп через відповідні порти відправлялася в порти Чорного, Азовського і Балтійського морів: Одесу, Таганрог, Ростов, Поті, Санкт-Петербург, Ревель, Ригу, Лібаву і інші. Сіль Дніпровської групи Чорним морем йшла на Одесу, а по Південному Бугу – до Миколаєва і Вознесенська, звідти вона відправлялася в Південно-Західний і Західний краї. Бессарабська сіль використовувалася на місці, а також відправлялася до Одеси [12].

Отже, основними шляхами експорту південноукраїнської солі були морський та залізничний. Аналіз джерел дає можливість визначити конкретні пункти призначення доставки солі у 1881 – 1895 рр. (табл. 1, 2).

Табл. 1. Вивезення солі з портів Азовсько-Чорноморського басейну протягом 1881 – 1890 рр. (у пудах) [13]

Роки	Євпаторійський порт			Керченський порт		Севастопольський порт		Феодосійський порт	
	До російських портів Балтійського моря	До російських портів Чорного моря	За кордон	До портів Балтії	До портів Азовсько-Чорн. басейну	До портів Балтії	До портів Азовсько-Чорн. басейну	До російських портів	За кордон
1881	–	1624378	–	707105	–	–	–	–	–
1882	–	3159636	–	1019588	–	–	–	–	–
1883	–	3790275	–	1058807	–	112000	145	–	–

1884	1174978	3382515	–	1858250	–	233299	8165	–	–
1885	1586415	4628404	3900	1136653	1265760	512740	1742	–	–
1886	2383359	3234731	25900	1273306	909493	1490828	30247	–	–
1887	1455821	3630804	31800	1673638	347702	1290200	4436	163399	1900
1888	1437338	3069938	6800	1646388	105750	1215393	1227350	194874	–
1889	3533777	3736787	65550	2648988	699537	208370	172605	377727	24050
1890 по 1 вер.	2112228	2582643	54700	1531947	655880	488379	89753	–	–

Табл. 2. Вивезення солі з південноукраїнських портів у першій половині 90-х років XIX ст. (у пудах) [14]

Порт відгрузки	Порт призначення	Кількість відправленої солі				
		1891	1892	1893	1894	1895
1. Євпаторія	**Порти Балтійського моря** (Ревель, Рига, Лібава, Пернов)	2100065	2821239	2462662	3406929	3547763
	Південноукраїнські Чорноморські порти (Одеса, Миколаїв, Севас-тополь, Балаклава, Ялта, Ізмаїл, Рені)	4354804	3284916	3082830	2640632	2553955
	Російські Азовсько-Чорноморські порти (Ростов, Анапа, Новоросійськ, Адлер)	6600	600	59360	1000	13200
	Порти Кавказу (Поті, Очамчирі, Сухум-Кале, Батум, Анаклія, Гудаути)	77200	250250	235475	206550	240635
	Всього	6538669	6357005	5840327	6255111	6355553
2. Феодосія	**Південноукраїнські Азовсько-Чорноморські порти** (Одеса, Ялта, Керчь, Маріуполь, Бердянськ)	2460	71485	9297	948	31399
	Російські Азовсько-Чорноморські порти (Темрюк, Анапа, Ново-російськ, Таганрог, Ростов)	28255	103103	234140	33461	4700
	Порти Кавказу (Поті, Батум, Очамчирі, Сухум-Кале, Гудаути)	107469	45291	22353	13695	30522
	Всього	138184	219879	265790	48104	66621
3. Керч	**Порти Чорного і Азовського морів** (Одеса, Ростов, Таганрог, Темрюк, Новоросійськ та ін.)	2526768	2209805	2079918	1884252	1881421
	Порти Балтійського моря (Санкт-Петербург, Кронштадт, Пернов, Ревель, Рига)	1016675	1021932	560950	550180	650188
	Всього	3543443	3231737	2640868	2434432	2531609
4. Генічеськ	**Ростов-на-Дону**	263400	122200	398750	85850	3600
	Рига	–	138789	–	–	–
	Всього	263400	260989	398750	85850	3600
5. Одеса	**Порти Чорного і Азовського морів**	119651	117798	89167	33152	31609
	Порти Балтійського моря (Рига, Лібава)	–	–	–	279970	180000
	Всього	119651	117798	89167	313122	211609
	Всього до всіх портів	10603347	10187408	9234902	9136619	9168992

Табл. 3. Вивезення південноукраїнської солі за межі регіону залізничним шляхом у першій половині 90-х рр. XIX ст. (у пудах) [15].

Станції відправлення солі	1891	1892	1893	1894
1. Станції Лозово-Севастопольської залізниці:				
Новоолексіївка	187500	171850	–	–
Генічеськ	18000	240296	1341262	1034720
Салькове	991900	636123	460977	927782
Чонгар	735869	515909	350054	587330
Сиваш	1667464	1510768	1231456	1510911
Таганаш	3702594	2797198	2478184	2498509
Джанкой	76845	72507	78102	–
Бельськ	–	6654	375614	181545
Всього зі станцій Лозово-Севаст. зал-ці	7380172	6951305	6315649	6740797
2. Станції Південно-Західної залізниці:				

Одеса товарна	83816	137863	8669	130832
Одеса головна	600	–	–	–
Одеса місто	14851	323	701	530
Одеса застава	765	–	–	110
Одеса порт	5965367	6359408	4191469	4894818
Одеса Пересі	1757	36081	14	13
Куяльник	1115538	1739522	1255822	967986
Всього зі станцій Півд.-Західної зал-ці	7182694	8273197	5534697	5994289
ВСЬОГО	14562866	15224502	11850346	12735086

Аналізуючи дані, наведені в табл. 2 і 3, приходимо до висновку, що в першій половині 1890-х років морським шляхом щорічно перевозилося 3 – 10 млн. пудів солі. З них близько половини прямувало до російських портів Чорного і Азовського морів, а також до портів Балтії і Кавказу. Інша половина вивозилася в південноукраїнські порти, головним чином – до Одеси для подальшого експорту. З урахуванням результатів вивозу солі залізничним транспортом її експорт за межі регіону склав у 1891 р. близько 19, у 1892 р. – близько 20, у 1893 р. – близько 16, у 1894 р. – близько 17,5 млн. пудів.

Фахівцями російських міністерств і відомств на рубежі XIX – XX ст. ці відомості також аналізувалися. Більшість з них приходили до висновку, що наприкінці 80-х рр. XIX ст. наступає застій у розвитку соляної справи в Таврійській і Херсонській губерніях [16]. Окружний інженер Таврійського гірського округу в 1894 р. відзначав, що протягом останніх 12 років «…відпуск солі з Криму і Херсонської губернії майже не змінюється, не перевищуючи в середньому 20 – 22 млн. пудів на рік. Тим часом протягом цього часу він повинен був значно збільшуватися: по-перше, пропорційно приросту населення в районі розповсюдження цієї солі і, по-друге, унаслідок того, що відкрився 8 років тому новий ринок для збуту Кримської солі в Балтійські порти замість тієї іноземної солі, що привозилася туди раніше. При нормальному ході розвитку соляної справи в Криму і Херсонській губернії, тобто за відсутності застою в торгівлі Кримською і Херсонською сіллю протягом вказаного періоду часу продуктивність соляних промислів, що знаходяться тут, повинна була зрости майже в два рази» [17]. Серед причин такого стану справ називалося витіснення на російських ринках таврійської озерної солі донецькою кам'яною сіллю.

Солекам'яні родовища Донецького басейну знаходилися в районі станцій Бахмут, Ступки і Деконська Донецької залізниці. Перша шахта для видобутку кам'яної солі була закладена в 1879 р., після чого на підставі проведених досліджень утворилися самостійні соляні копальні: Брянцевська і Харламівська, що належали товариству для розробки кам'яної солі і вугілля в Південній Росії; «Нова Величка» Південно-російського солепромислового товариства; «Петро Великий» Голандського товариства для розробки кам'яної солі в Росії; копальні Семенівсько-Іванівського гірничопромислового товариства й інші. Загалом у різні роки видобуток солі вівся на 4 – 6 шахтах.

З 1878 р. почалося виробництво солі виварювальним способом на 22-х солеварних заводах у Слов'янську, на солеварному заводі А.Є. Скамаранга в Бахмуті і на заводі при Харламівських соляних копальнях. Вказані солеварні заводи і соляні шахти мали свої залізничні гілки, що примикали до станцій Слов'янськ, Ступки, Бахмут, Кудрявська, Деконська, Пост Пшеничний.

У 1881 р., коли почався видобуток кам'яної солі шахтним способом, було видобуто тільки 290 тис. пудів, а виваренної солі отримано 2 млн. пудів. Надалі видобуток кам'яної солі постійно збільшувався, про що свідчать дані, наведені в табл. 4.

Табл. 4. Видобуток кам'яної солі шахтним способом на Донбасі наприкінці XIX – на початку XX ст. [18]

Роки	Видобуток солі (у пудах)
1885	7250000
1890	10136400

1891	11363574
1892	14164500
1893	14612100
1894	Бл. 15 млн.
1906	26449243
1907	25566611
1908	26780328

Наявні дані про об'єми виробництва вивареної солі вказують на те, що у 1891 р. було виварено 5 млн. пудів, у 1893 р. – близько 4, у 1906 р. – 5050040, у 1907 р. – 588055, у 1908 р. – 5759855 пудів [19]. Ціни з 1881 по 1909 рр. виросли з 7 до 13 коп. за пуд вивареної солі і з 3 до 16 коп. за пуд кам'яної солі, причому найвідчутніше підвищення цін спостерігалося в 1904 і 1905 рр.

Кам'яна і виварена сіль збувалися головним чином у європейську частину Росії. Межі цього району складали населені пункти Рига, Крейцбург, Режиця, Вітебськ, Смоленськ, Горбачове, Вороніж, Ростов, Мінеральні Води, Владикавказ, Таганрог, Єкатеринослав, Христинівка, Умань, Бердичів, Горб, Лодзь, Варшава, Сувалки, Ковно, Лібава.

Таким чином, район збуту озерної солі Таврійської і Херсонської губерній значною мірою збігався з районом збуту кам'яної і вивареної солі Донбасу, але конкуренція існувала не тільки між вказаними центрами видобутку солі в Україні. До її загострення призводило також проникнення солі пермської, баскунчакської та південноастраханської. Аналіз джерел показав, що конкуренція на ринку солі не завжди була добросовісною.

Безумовно, що існували об'єктивні, природні переваги або недоліки якого-небудь центру розвитку соляного промислу. Наприклад, до переваг Донбасу можна віднести розташування соляних шахт в густонаселеній місцевості, що завжди мала достатню кількість дешевих робочих рук; порівняну близькість до ринків збуту, наявність зручних залізничних під'їзних шляхів; повну незалежність промислу від природних умов, завдяки чому виробництво солі могло вестися безперервно, протягом всього року. Собівартість видобутку солі в шахтах з відвантаженням у вагони наприкінці 80-х рр. XIX ст. складала не більше 3 – 3,5 коп. за пуд [20]. Очевидно, ці переваги і зумовили значно більші об'єми виробництва і продажу кам'яної солі у порівнянні з таврійською озерною сіллю.

Соляні промисли Присиваської групи, навпаки, знаходилися в менш вигідному положенні, будучи розташованими в малонаселених місцевостях, далеко від основних ринків збуту. Уряд підтримав кримські соляні промисли, ввівши з 1 травня 1893 р. пільговий тариф на перевезення солі від залізничних станцій Присивашшя до станції Нижньодніпровськ-пристань. Звідти сіль могла переправлятися пароплавами і баржами вгору по Дніпру, а потім знов перевантажуватися у вагони на придніпровських залізничних станціях і далі перевозитися вглиб Росії. Так досягалася економія в 2 коп. з пуда солі, що сприяло деякому збільшенню вивозу солі Присиваського району.

Проте стали висловлювати незадоволення донецькі солепромисловці. 4 січня 1910 р. окружний інженер Бахмутського гірського округу в рапорті, направленому в Гірське Управління Південної Росії, вказував: «…згідно з відгуками місцевих солезаводчиків, слов'янська і бахмутська сіль, не маючи спеціальних пільгових тарифів і дешевих водних сполучень, знаходиться (у порівнянні з іншими родовищами солі) в несприятливих умовах, а внаслідок цього з усіх боків доводиться вести постійну боротьбу за ринки збуту [21].

Коли з 1 жовтня 1906 р. були підвищені тарифи на залізничні перевезення, внаслідок чого пільговий тариф до Нижньодніпровська втратив своє значення, почали хвилюватися дніпровські промисловці. Їхній інтерес полягав у тому, що «…в даний час зайняті і здійснюють головним чином перевезення солі близько тисячі парусних суден

місткістю від 2 до 20 тис. пудів кожне. Працею на цих суднах живуть і годуються не менше трьох тис. сімейств, професійних і відвічних моряків з різних міст, містечок і сіл пониззя Дніпра. Цей же каботаж створює і виховує фахівців: матросів, шкіперів, боцманів і майстрів суднобудівників і служить кращим джерелом для набору матросів і інших нижчих службовців, вже знайомих з плаванням і життям на суднах, у військовий і комерційний флот на Чорному морі» [22]. Проте залізничне відомство в особі начальника Південних залізниць, виходячи зі своїх комерційних інтересів, відхилило прохання судновласників про зменшення тарифу на сіль, знайшовши його безпідставним і побоюючись, що «…надійдуть аналогічні клопотання про зменшення тарифу на перевезення солі Слов'янського і Донецького районів» [23].

Проте солепромисловці Донбасу робили ставку не тільки на урядову протекцію, але і на власні можливості. На відміну від кримського соляного промислу, який наполовину належав скарбниці, а наполовину – солепромисловцям, бахмутські копальні знаходилися виключно в приватній власності і були зосереджені в руках декількох товариств. Це створювало передумови до організації синдикату для боротьби з конкурентами. Методи боротьби яскраво видно з протоколу допиту Я.І. Хованського, якого в серпні 1910 р. було допитано як свідка в Катеринославському окружному суді. Зокрема зазначимо безпосередні заходи солепромисловці Донбасу «У Бахмутському повіті Катеринославської губернії розробляються величезні поклади кам'яної солі, що належать приватним товариствам. Представники цих товариств орендують казенні і приватні соляні промисли при Сиваші і, під різними приводами (законними і незаконними), скорочують видобуток і продаж самосадової солі, збільшують таким чином видобуток солі кам'яної. Так, на найбільшому казенному соляному промислі Ярошинському з щорічним видобутком в 1 млн. пудів з 1903 р. видобуток солі не проводиться. Гірське Управління розриває контракти з солепромисловцями, які не виконують умов, і знову призначає на відібрані промисли торги, але на них знову є особи, що діють, судячи з наслідків, на користь синдикату» [24].

Для боротьби із спільними для українських виробників конкурентами і донецькі, і кримські солепромисловці також могли об'єднуватися і організовувати синдикати. У 1907 р. для солі всіх південних районів був втрачений ринок збуту в Москві, куди через Рибінськ і Ярославль прямувала баскунчакська сіль. Але у 1908 р. південні солепромисловці швидко зорганізувалися в негласний синдикат і повернули собі загублені ринки [25]. Однаковою була і реакція українських солепромисловців на клопотання перед урядом з боку X з'їзду промисловців Уралу (1902 р.) про пониження тарифів на перевезення пермської солі. Окружні інженери і Таврійського, і Харківсько-полтавського гірських округів рекомендували відхилити дане клопотання, оскільки збут пермській солі в північно-західній частині Росії «…торкається інтересів донецьких і кримських солепромисловців, що забезпечують сіллю зазначений район» [26].

Про розвиток соляного промислу на півдні України перед Першою світовою війною виявлені нами документи дають такі відомості. У 1912 р. в Таврійській губернії на 12 скарбових і 13 приватних соляних промислах було видобуто 7870075 пудів солі; у Бессарабській губернії на 2 скарбових промислах – 54933 пуди; у Херсонській губернії видобуток солі не проводився. На всіх соляних промислах у ролі найманих робітників було задіяно 2522 людини [27]. У 1913 р. видобуток солі збільшився більш ніж в два рази і склав 18650 тис. пудів; роботу на промислах отримали 4158 робітників [28]. В цілому по Гірському Управлінню Південної Росії на 5 липня 1914 р. дані такі: «видобуто солі кам'яної 29790769 пудів, ціна від 8 до 10 коп.; виваренної – 9224700 пудів, ціна від 10 до 17 коп.; озерної приватної – 7195055 пудів, ціна від 5 до 10 коп., казенної – 11851870 пудів, ціна Євпаторійської від 6 до 12 коп., Сиваської – 6 коп., Перекопської – від 10 до 18 коп.» [29].

Таким чином, соляні промисли на Півдні та Південному Сході України в другій половині XIX – на початку XX ст. розвивалися в обсязі, який давав можливість збуту

продукції. Об'єми видобутку солі протягом всього вказаного періоду були помітно нижчими від потенційних можливостей регіону. Їхнє збільшення не відбувалося через обмежені умови збуту. Слід відмітити, що, хоча з одного боку, район збуту південноукраїнської солі був достатньо широким (до двох десятків губерній Європейської частини Російської імперії), але ж у цей район проникала сіль пермських, баскунчакських і інших промислів, створюючи жорстку конкуренцію українським солепромисловцям. Крім того, у Росії (у порівнянні з країнами Західної Європи) споживання солі на душу населення було відносно невисоким. Можливо, це пояснювалося невисокою культурою ведення сільського господарства і недостатнім використанням солі в тваринництві. Але зрештою російський ринок для всіх виробників солі виявився завузьким, а зарубіжні (насамперед європейські) ринки були вже зайняті і проникнення туди південноукраїнської солі стало неможливим.

---

1. История городов и сел Украинской ССР в 26-ти томах. Херсонская обл. – К., 1983. – С. 301; История Украинской ССР в 10-ти томах. – К., 1973. – Т. 4. – С. 316; Надинский П.Н. Очерки по истории Крыма.– Симферополь, 1951. – Ч. 1. – С. 150.
2. История Украинской ССР в 10-ти томах. – К., 1969. – Т. 2. – С. 314.
3. Там само. – Т. 4. – С 20.
4. Записка члена Таврической губернской управы Сергея Александровича Ашера о соединении Крыма железною дорогою с внутренними губерніями // Материалы, собранные земскими учреждениями Таврической губернии, по вопросу о соединении Крыма с центральными губерниями паровою железною дорогою. – Симферополь, 1869. – С. 37 – 38; Шмидт И.Е. Железные дороги на Юге. – Феодосия, 1863. – С. 4.
5. Державний архів в Автономній Республіці Крим. – Ф. 68. – Оп. 1. – Спр. 5827. – Арк. 44.
6. Там само. – Спр. 5822. – Арк. 45.
7. Там само. – Арк. 10-11.
8. Там само. – Спр. 5827. – Арк. 4, 10, 12, 14, 17 – 21, 26, 49; Записка члена Таврической губернской управы Сергея Александровича Ашера о соединении Крыма железною дорогою с внутренними губерниями // Материалы, собранные земскими учреждениями Таврической губернии, по вопросу о соединении Крыма с центральными губерниями паровою железною дорогою. – С. 50; Материалы, собранные комиссиею, назначенною по постановлению II-го очередного общего съезда представителей русских железных дорог по тарифным вопросам, для исследования современного положения соляной промышленности и торговли в России и условий перевозки соли. – СПб., 1891. – Вып. II. – С. 80.
9. Державний архів в Автономній Республіці Крим. – Ф. 68. – Оп. 1. – Спр. 6128. – Арк. 4 – 5.
10. Материалы, собранные комиссиею, назначенною по постановлению II-го очередного общего съезда представителей русских железных дорог по тарифным вопросам, для исследования современного положения соляной промышленности и торговли в России и условий перевозки соли. – С. 120 – 123.
11. Державний архів в Автономній Республіці Крим. – Ф. 464. – Оп. 1. – Спр. 184. – Арк. 25.
12. Там само. – Арк. 25 – 26.
13. Материалы, собранные комиссиею, назначенною по постановлению II-го очередного общего съезда представителей русских железных дорог по тарифным вопросам, для исследования современного положения соляной промышленности и торговли в России и условий перевозки соли. – С. 79, 85, 89.

14. Державний архів в Автономній Республіці Крим. – Ф. 464. – Оп. 1. – Спр. 182. – Арк. 19 – 22.
15. Там само. – Арк. 7 – 18.
16. Лепешинский В. Лозово-Севастопольская железная дорога в коммерческом отношении. – Харьков, 1896. – С. 23 – 25.
17. Державний архів в Автономній Республіці Крим. – Ф. 464. – Оп. 1. – Спр. 182. – Арк. 25.
18. Там само. – Арк. 28; Там само. – Спр. 184. – Арк. 27, 29.
19. Там само. – Арк. 27; Лепешинский В. Лозово-Севастопольская железная дорога в коммерческом отношении. – С. 53.
20. Материалы, собранные комиссиею, назначенною по постановлению II-го очередного общего съезда представителей русских железных дорог по тарифным вопросам, для исследования современного положения соляной промышленности и торговли в России и условий перевозки соли. – С. 136.
21. Державний архів в Автономній Республіці Крим. – Ф. 464. – Оп. 1. – Спр. 184. – Арк. 29.
22. Там само. – Арк. 1-3, 25.
23. Там само. – Арк. 4.
24. Там само. – Арк. 77, 83.
25. Там само. – Спр. 182. – Арк. 3.
26. Там само. – Спр. 40. – Арк. 1, 3, 5.
27. Там само. – Спр. 247. – Арк. 11.
28. Там само. – Спр. 279. – Арк. 41, 44.
29. Там само. – Спр. 286. – Арк. 87.

Галина Борейко
(м. Рівне)

ІСТОРИЧНА ТЕМАТИКА В ТВОРЧОСТІ РІВНЕНСЬКОГО ОБЛАСНОГО МУЗИЧНО-ДРАМАТИЧНОГО ТЕАТРУ

Проаналізовано творчість, історичну тематику театрально-художньої діяльності та вклад Рівненського обласного музично-драматичного театру у збереження і примноження традицій та самобутності українського народу.

Проанализировано творчество, историческую тематику театрально-художественной деятельности и вклад Ровенского областного музыкально-драматического театра в сохранение и приумножение традиций и самобытности украинского народа.

Важливе місце в історії розвитку культури Рівненщини займає театральне мистецтво. Безперечно, що репертуар визначає творче обличчя будь-якого театрального колективу. Як зазначає В. Ковтуненко, «театральний репертуар є одним із найбільш значних і вагомих соціально-художніх та соціально-культурних показників стану театру й ефективності його діяльності, бо саме в ньому концентрується розуміння ним своєї ролі в суспільстві. Репертуар це характеристика змістовної сторони діяльності театру, його, власне, соціально-художній образ, форма його буття для суспільства» [1].

Історію становлення та розвитку театру в Україні досліджували такі провідні науковці, як Д. Антонович, Г. Хоткевич, М. Попович [2], Н. Корнієнко [3], О. Красильникова [4], Ю. Станішевський [5], І. Черничко [6].