

УДК 725.95

**ПАМ'ЯТКИ ВИРОБНИЧОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ТА ТЕХНІКИ
ДРУГОЇ ПОЛОВИНИ XVIII – ПЕРШОЇ ПОЛОВИНИ XX СТ.
В ІВАНО-ФРАНКІВСЬКІЙ ОБЛАСТІ**

Т.З. Маланюк

ДВНЗ «Прикарпатський національний університет імені Василя Стефаника»

У статті розглядаються пам'ятки виробничої діяльності та техніки Івано-Франківської області, які є цінним джерелом інформації про розвиток виробництва в минулі часи, характеризують різноманітні періоди і сторони технічного прогресу та становлять неабиякий інтерес для суспільства. Значну увагу приділено характеристиці промислової архітектури Прикарпаття, єдиних споруд такого типу, збережених до нашого часу, які ще недавно використовувались за призначенням.

Значну увагу приділено висвітленню кам'яних мостів з віадуком у Ворохті, прокладених наприкінці XIX ст., які є вражаючим творінням інженерів та будівельників.

Акцентовується увага на характеристиці високогірної обсерваторії на горі Піп Іван в Українських Карпатах. Подается аналіз будівлі обсерваторії: житлових кімнат, готельних номерів, приміщення з метеорологічними приладами та інструментами. Розкрито подальшу діяльність обсерваторії як міжнародної наукової установи та туристичного об'єкту Прикарпаття.

Ключові слова: пам'ятки виробничої діяльності, промислова архітектура, туристична галузь.

Постановка проблеми. Пам'ятки виробничої діяльності та техніки Івано-Франківської області є національно-культурним надбанням України. Деяким з них немає аналогів в Україні. У разі ефективного їх використання, вони забезпечать розвиток туристсько-екскурсійної діяльності в області, сприятимуть вивченню регіону, району, місцевості в

історичному, географічному, етнографічному, археологічному та інших аспектах. На сьогоднішній день актуальними залишаються питання охорони пам'яток виробничої діяльності і техніки, збереження та використання їх для потреб туризму та екскурсій.

Про необхідність охорони та реставрації пам'яток виробничої діяльності і техніки Івано-Франківської області наголошували М. Головатий, О. Кузюва, Н. Пилипюк, О. Семко, С. Флис та ін.

Останніми роками виконана низка наукових досліджень, присвячених проблемі використання досліджуваних пам'яток у туристичній та екскурсійній діяльності: Я. Зеленчука, В. Клапчука, О. Масловської, М. Рибчанського, З. Соколовського.

Мета статті – проаналізувати пам'ятки виробничої діяльності та техніки Івано-Франківської області і визначити перспективи їх використання для потреб туристсько-екскурсійної діяльності.

Виклад матеріалу. У м. Івано-Франківську збереглися корпуси пивоварного заводу – колишній варний (№ 49) і колишній солодовий (№ 28). Вони є пам'ятками архітектури національного значення рідкісними в масштабах України щодо промислової архітектури XVIII ст. [3, с. 275].

Станиславівська броварня розпочинає свою історію з другої пол. XVIII ст. Будівлі варного і солодового цеху, розташовані на вулиці Новгородська складають цілий комплекс споруд броварні. На будівлі головного корпусу варного цеху встановлена пам'ятна дошка на якій вказано, що пивоварний завод був побудований у 1767 р. (рис. 1). На цю дату по-

силаються газетні статті, а також реклама пива, яка виходила у XIX ст.



Рис. 1. Варний корпус Станиславівської броварні.

Солодовий цех, який використовувався для висушування солоду, збудований у середині XIX ст. В офіційних документах він згадується у 1857 р.

Донині нез'ясовані імена засновників броварні. Німецький бізнесмен Зедельмаєр, родом із Мюнхена, був першим власником підприємства. Родина підприємців Зедельмайєрів керували сімейним бізнесом декілька поколінь аж до початку другої світової війни.

Івано-Франківська пивоварня припинила функціонувати на початку 2000-их років. Компанія «Гаразд Україна», купивши приміщення, спочатку відремонтувала варний цех. Але проведені «реставраційні» роботи, що були завершені у 2012 р., фактично привели до втрати пам'ятки архітектури. Спочатку варний цех було знесено, а вже потім на його місці зведено нову споруду.

Споруда солодового цеху колишнього пивзаводу знаходиться у центральній частині міста. Вона була збудована коли почали розбирати оборонні укріплення, частково на місці фасу і шпїца бастіону. Нині споруда в аварійному стані, а частина цеху частково зруйнована.

Разом з тим, солодовий цех має унікальне розташування в системі розпланування міста. Споруджений він з частковим переобладнанням існуючих на той час конструкцій бастіону та на місці

колишніх земляних укріплень і є свідком одного з ключових етапів розвитку історичного центру міста – розширення території з виходом за межі фортифікацій. В сучасній планувальній системі Івано-Франківська споруда є на межі історико-архітектурної заповідної території, яка включає в себе історичне середмістя, та в межах запроєктованого історичного ареалу міста в центральній його частині.

На думку багатьох експертів, починати ревіталізацію солодового цеху потрібно з реставрації. Сходяться думки в архітекторів і в музейній складовій новій функції споруди.

Таким чином, виходячи з історичної функції, архітектурно-планувальної структури, характеру фасадів та місця розташування споруди найоптимальнішим призначенням може бути громадське харчування – міні-броварня з баром. Очевидно, мусить бути присутньою музеєфікація окремих автентичних елементів первинного виробництва та максимальне збереження зовнішніх огороджуючих конструкцій з відтворенням втрачених автентичних елементів [6].

У м. Долині збереглася солеварня, пам'ятка промислової архітектури (рис. 2). Першу письмову згадку про солеваріння в Долині знайдено в акті продажу, датованому 1474 р. Конкретніше про дозвіл міщанам виробляти сіль йдеться в документі, який в 1525 р. король Сигізмунд I поновив місту Магдебурське право. Долинське соляне родовище мало 42 казани і належало до королівських маєностей.



Рис. 2. Долинська солеварня.

Після входження Галичини до складу Австрійської імперії наприкінці XVIII ст., коли нова влада взялася за упорядкування виробництва солі, поступово закривала невеликі солеварні в присілках, зосередивши її виварювання в Долині. Так, особлива комісія актом від 15 листопада 1799 р. підготувала директиви та правила щодо норм для керівників і робітників. Зокрема, йшлося про хімічний склад ропи, поліпшення якості продукції. На соляній шахті встановлено помпу, яку приводив у рух кінний кират.

Великої шкоди солеварінню в Долині завдавали пожежі. Перша сталася в 1871 р., але за сприяння уряду спалену саліну швидко відбудували, мабуть тому, що у Відні в 1873 р. відкривалася світова промислова виставка, в якій мала бути представлена одна з найкращих в Галичині Долинська солеварня.

Наприкінці 1878 р. в міській солеварні було оновлено виробничі потужності, збудовано допоміжні приміщення. Замість кінного кирату ропу із шахти pompувала парова машина [8, с. 167].

26 листопада 1898 року Долину спіткало чергове лихо. Внаслідок пожежі були знищені виробничі та адміністративні приміщення сільзаводу. Багато долин'ян знову втратили житло та роботу. Міська влада та робітники почали писати петиції до цесаря з проханням якнайшвидше відбудувати «салін». Зрештою було дано «добро», і 5 травня 1900 р. долин'яни святкували відбудову солеварні. Вона аж до другої половини XX ст. була найбільшим підприємством у місті, яке давало роботу для основної маси чоловічого населення Долини [1, с. 6–7].

У Долинській солеварні резервуари були виготовлені з залізобетону. Жаровні для випарювання солі виготовляли з листового заліза, яким обшивали залізний каркас, площею 5–72 м². Випарювання ропи здійснювалося на печах, що опалювалися дровами чи нафтою, від так формують соляні топки (вагою 1 кг), які сушать у сушильних апаратах [11, с. 222].

У 1923 р. за проектом архітектора Павловича будується новий збірник солянки. Деякі роботи по відбудові солеварні проводились вже на початку Другої світової війни. Так у 1940 р. була пушена в хід шахта «Новічка», яка не працювала з 1927 р. Тодіж розширено приміщення самого заводу та капітально відремонтована шахта «Барбара».

Солеварня складається з трьох з'єднаних між собою цехів – варильні, маніпуляційного корпусу та складу. Долинська солеварня являє собою унікальну пам'ятку промислової архітектури України кінця XIX – початку XX ст. [23, с. 230].

Нині пам'ятка знаходиться у занедбаному стані. Якщо приміщення складу збереглося непогано, то від варильні залишився лише остов зі скелетом арматури та великою піччю всередині. У 1997 р. на солеварні сталася виробнича аварія. Оскільки будівля знаходилася у власності держави, яка на той час не виділяла кошти на ремонт та відновлення підприємства, солеварня занепадала. Так колись славне виробництво повареної солі припинило свою історію. У результаті довгих перемовин громади міста разом із міською владою про відновлення промислової пам'ятки, у 2007 р. Міністерство аграрної політики дозволило надати Долинській солеварні статус культурно-історичного комплексу.

Зараз будівля знаходиться в комунальній власності міста. Мерія розробляє проект створення туристичного та медичного центру на базі солеварні [20, с. 11]. На засіданні архітектурно-містобудівної ради було представлено ескіз-ідею з освоєння території та існуючих будівель пам'ятки національного значення – Долинської солеварні. Було обговорено проект щодо реконструкції існуючих будівель під відпочинково-розважальні, громадські заклади та будівництва нових будівель лікувального призначення (санаторій бальнеологічного лікування, СПА-центр). Також було озвучено про-

позиції щодо впорядкування території з визначенням основних транспортно-пішохідних зв'язків, рекреаційно-відпочинкової зони, створення на проєктованій громадській площі – фонтану соляної ропи із об'єктом монументальної пластики [19, с. 6].

На лівому березі Лімниці, неподалік Ясеня, в підніжжі гори Явірник розкинулось урочище Ангелів (рис. 3). Митрополит Галицької митрополії греко-католицької церкви у Львові Антоній Ангелович розпорядився побудувати у цьому урочищі доменну піч. Так виникло поселення під назвою «Ангелів» [17, с. 22].



Рис. 3. Доменна піч в урочищі Ангелів.

Будівництво почалося в 1810 р. Керував ним досвідчений гірник Й Маутнер. У праці історика-краєзнавця А. Шнейдера «Encyklopedia do krajoznawstwa Galicyi» т. I. виданої в 1871 р., сказано, що завод і доменну піч будували солдати. Протягом 1811 р. тут працювало 80 солдатів і 2 офіцери. З архівних даних стало відомо, що 1813 р. в селищі, яке виросло навколо заводу, було 80 жителів, переважно німців. Крім них на заводі і біля домни працювали селяни Перегінського, відробляючи тут панщину. Для потреб домни залізна руда добувалася відкритим способом поблизу в шести рудниках [16, с. 39]. З багатьох джерел стає відомо, що спершу була збудована піч, потім інші високі будинки. Під будову та городи працівників заводу було виділено 300 моргів землі. Вартість заводу на той час становила 252000 гуль-

денів або одну четверту мільйона ринських.

Ця гута була єдиним в той час в Галичині підприємством по виплавці заліза, яке було засноване українцем – Львівським єпископом Ангеловичем. Звідси і пішла назва поселення Ангелів. Після смерті Ангеловича в 1814 році це підприємство працювало тільки короткий час [22, с. 137].

Ангелівська домна мала 12 шахт, одну велику піч, дві гамарні, кузню. Коли ж стало зрозуміло, що залізна руда, яку тут добували, не годиться для виплавки високоякісного заліза, наступник Ангеловича митрополит Левицький наказав у 1818 р. припинити подальші роботи. З припиненням видобутку руди поселення перестало існувати [17, с. 22].

Домна являє собою високу кам'яну споруду, в яку веде вхід з арковим склепінням. З обох боків від основного входу розміщені по радіусу вузькі аркові отвори, які також ведуть всередину домни. Перпендикулярно до головного входу основу печі, по її осі, розчленовують два симетричні бокові аркові входи. У кожному з них біля ствола є по одному наскрізному отвору прямокутної форми, які виходять у бік річки Лімниці. Всередині домна викладена обтесаним камінням, висота якого 1,5 м, ширина – 3 метри. Для внутрішньої кладки використано глиняний розчин, а для зовнішньої – вапняний.

Повітря вдувалося в піч через три отвори, і деревне вугілля, що горіло в ній давало температуру 1500° градусів [16, с. 39–40; 23, с. 249–250].

Досягнути відповідної температури, сприяла деревина твердолистяних порід, зокрема бука, яка була необхідна, щоб добувати вугілля для виплавки залізної руди на гуті в Ангелові [9, с. 29].

Для потреб домни, з річки Лімниця, котра протікає за 150 м від домни, прокладений вузький глибокий канал. Вода, що текла по ньому, крутила колесо, яке приводило в рух повітрову установку

[16, с. 40].

Ангелівська домна – визначна пам'ятка промислової архітектури Прикарпаття, що збереглась з початку XIX ст., і нині є єдиною такого типу в Україні.

Наприкінці 1970-х рр. йшлося про створення тут музею історії виплавки металу. Був уже навіть розроблений проєкт реставрації споруд (не лише самої домни, а й інших, що збереглися на той момент) і створення музею [26]. На превеликий жаль, проєкт не було реалізовано.

Унікальними інженерними спорудами є залізничні кам'яні мости в селищі Ворохта в Карпатах.

У 1894 р. була проведена залізнична магістраль через Гуцульщину. Про її необхідність говорили ще у 1870-му році у Відні, і саме вона мала стати вирішальною ланкою між Одесою і Трієстом. Однак Кишинів так і не поєднали колією з Яссами, і проєкт транс'європейської магістралі не здійснився. По Карпатському регіону траса пройшла через Хриплин, Надвірну, Делятин, Ворохту, Вороненку, Ясіня, Рахів, з'єднавши таким чином Станіславів з Сигетом [18, с. 62].

У долині Прута залізничне полотно проходило вздовж ріки, перетинаючи її кам'яними мостами-віадукми.

Віадук – це термін, яким визначають споруди інженерного типу, призначених для більш легкого подолання перешкод на місцевості. Використовуються такі споруди під час будівництва залізниць чи шосейних шляхів. Аби забезпечити більшу надійність такій споруді її роблять у вигляді арочної конструкції. У деяких випадках, коли потрібно забезпечити подолання широких чи глибоких перешкод, застосовують конструкції арного типу в кілька ярусів [14, с. 21].

Для прокладання залізничного полотна у долині Пруту було побудовано вісім кам'яних мостів. Найбільший з них був міст у Яремчі. Він мав довжину 190 м, та висоту – 23 м, складався з двох арок по 8 м., п'ятьох – по 12 м і однієї – 65-метрової над руслом Пруту. На той час він

вважався найбільшим у світі [10, с. 244; 12, с. 137].

Попередній рекордсмен міст на залізниці в Арльбергу мав лише 41 м. ширини центральної арки. Першість цей міст утримував до 1906 р., поки між Горицією і Трієстом не збудували над річкою Ісонзо міст, що перевершив яремчанський своїми розмірами [18, с. 63].

Нині більшість кам'яних мостів були зруйновані під час Першої та Другої світових воєн, а збереженими залишилися мости у Ворохті. Кам'яні мости через р. Прут у Ворохті мають розміри (головні арки – 49 та 34,6 м, висота відповідно, – 10 та 17,3 м). [10, с. 244].

Два кам'яні мости через Прут у Ворохті австрійці збудували 1894 р. Відомі і зодчі цих кам'яних див, їх знає європейський інженерний світ. Математичні розрахунки аркових кам'яних мостів здійснив інженер Зигмунт Кулька, а детальні дослідження навколишньої місцевості та ґрунтів виконав інженер Станіслав Косинський, якого згодом Відень і призначив начальником цієї будови. Колію Микуличин – Вороненка проклало будівельно-технічне підприємство інженера Дембіцького, а загалом на спорудження залізниці Станіславів – Вороненка прибули сотні спеціалістів з Італії [29].

Особливо вражає своєю красою верхній кам'яний міст, який з'єднує дві сторони річки Прут. Складений з каменю, враховуючи особливості ландшафту, арочний міст майже до 2000 р. був частиною залізничного сполучення між Івано-Франківськом та Раховом. Нині поряд з цією архітектурною перлиною споруджений новий залізничний міст, який перейняв на себе функції свого попередника. Під нижнім кам'яним мостом пролягає автомобільна дорога, яка з'єднує Ворохту та Яремче [14, с. 21].

Один із найстаріших мостів в Україні зберігся у м. Городенці. Масивний кам'яний триарковий міст (тому й назва – «Три мости») збудовано в середині XVIII ст. коштом графа Миколи Потоцького

через глибоку долину потоку Ямгорів. По ньому проходила важлива дорога від Городенки в бік Дністра та на Поділля. В другій половині XIX ст. стараннями барона Якова Ромашкана міст було розширено шляхом бокової прибудови арок. Кам'яний віадук виконує свою функцію вже понад 250 років і є другим за давністю мостом в Україні (після Турецького моста в Кам'янці-Подільському) серед тих, що збереглися до нашого часу [5, с. 68].

Сучасні параметри споруди: довжина 24 м, ширина – 9 м. Має три арки шириною по 4,8 м кожна. Кілька років тому його від реставрували: укріпили фундаменти, розчистили русло річки [4].

Серед пам'яток архітектури, історії та культури давнього Галича особливе місце займає старий металевий міст через Дністер (рис. 4). Унікальна інженерна будова 1900-х рр. у Галичі було виготовлено конструкторським бюро фабрики машин Є. Заліневського в Кракові. Протягом 1910–1912 рр. був споруджений міст через річку Дністер довжиною в 312 м. Він стоїть на чотирьох кам'яних стовпах-пілонах, відстань між якими коливається: 55, 63, 76 і 55 м. Конструкція складається з ажурних металевих форм, скріплених між собою заклепками. Під час Першої світової війни міст через Дністер був частково зруйнований. У 1921 р. його відновили, а вже з 1933 по 1938 рр. металева конструкція знову ремонтувалася у зв'язку з аварійним станом. У роки Другої світової міст двічі руйнували і відновлювали. При відступі радянські війська підірвали його, і німецька влада, яка прийшла на зміну радянській, зайнялася його реставрацією. Але пізніше при відступі німецьких військ його знову підірвали. Востаннє капітальний ремонт міст пережив у 1953 р. З відкриттям в 1984 р. нового моста цей пам'ятник інженерної думки початку XX ст. був перероблений в пішохідний [21].

Окремі металеві конструкції та покриття мосту з часом почали сильно руй-



Рис. 4. Металевий міст у Галичі.

нуватися, тому він став небезпечним для пересування. У 2006 році з ініціативи міської влади розпочався ремонт мосту. На першому етапі було відремонтовано бокову пішохідну доріжку. У 2014 р. було розпочато повномасштабну заміну всього покриття пішохідного мосту. За кошти із загального фонду міської ради було придбано та настелено дерев'яне полотно, здійснено заміну металевого підтримуючого швелера. Ремонтні роботи виконало ФГ «Хутро». Завершальним етапом ремонту стало нанесення асфальтного покриття. З обох сторін металевого мосту було встановлено обмежувачі руху для транспорту, а з боку центральної частини міста нині вже встановлено пам'ятний знак, річковий якір, який нагадуватиме всім про те, що колись Дністер був судноплавним [2].

Мальовнича Чорногора споконвіку вабить до себе людину неповторною красою. Після найвищої в Україні гори Говерли, яка є одним із своєрідних символів нашої держави, Піп Іван Чорногірський, або Чорна Гора, як кажуть місцеві мешканці-гуцули, – Попіван, є найпопулярнішою гірською вершиною в Українських Карпатах. На Чорногорі вона третя за височиною (2022 м н.р.м.).

Піп Іван відомий ще й тим, що жителі навколишніх сіл 7 липня, на свято Івана, здійснюють сюди свої традиційні масові виходи. Звичай підійматися щоліта на вершину Піп Івана зберігся, очевидно, з дохристиянських часів [27, с. 3]. Саме в цьому унікальному регіоні,

у Карпатах, знаходилось, очевидно, і їх загальнослов'янське святилище на Чорній горі, яке детально описав Аль Масуді (X ст.). Сучасна Чорна гора має ще й другу назву – Піп Іван (народне ім'я Івана Хрестителя) [28, с. 67].

Особливої уваги заслуговує на горі Піп Іван астрономічно-метеорологічна обсерваторія (рис. 5).



Рис. 5. Обсерваторія на г. Піп Іван.

Стратегічний проект будівництва обсерваторії на горі Піп Іван у лютому 1935 р. вперше озвучив генерал Речі Посполитої, інженер Леон Бербецький від імені Ліги протиповітряної оборони Польщі (LOPP). Він також запропонував директору астрономічної обсерваторії Варшавського університету Міхалу Камінському організувати роботу астрономічного відділу у новозбудованій метеорологічній обсерваторії. Крім того, існуюча у Варшаві обсерваторія Варшавського університету у зв'язку із швидким ростом міста, ставала все менш придатною для астрономічних спостережень [15, с. 550].

Підтримали будівництво польські військові кола, зокрема генерал оборони інженер Леон Вербецький. Військовики мали на меті проводити тут метеорологічні спостереження для потреб авіації. Передбачалося також розміщення поста прикордонної сторожі.

Зведенню будинку обсерваторії передувал закритий конкурс, у якому взяла участь п'ять авторів і творчих колективів. За мету ставилося створити проект, який

би найраціональніше поєднав функційний характер споруди, призначеної для наукових цілей, з навколишнім середовищем.

Результати конкурсу опубліковано в 1935 р. Найдосконалішим було визнано проект архітектів К. Марчевського та Й. Погоського і рекомендовано його до реалізації [27, с. 3].

Згідно з проектом, це мав бути замок оригінальної форми, адаптований до суворих погодних умов високогір'я та навколишнього ландшафту. Автори передбачили широке використання місцевого будматеріалу – каменю-пісковіку. Це значно полегшило транспортування й зменшило витрати на будівництво.

У 1935 р. Міністерство військово-повітряної оборони Польщі взялося споруджувати метеорологічну обсерваторію. Символічний камінь у фундамент заклали влітку 1936 р. Засновником обсерваторії виступив генерал Бербецький, виконавцем робіт – капітан Антоневич, нагляд за будівництвом вів Адам Мейснер. Для втілення величного проекту польська влада залучила до роботи багато людей з гуцульських сіл. Місцевий камінь та деревину везли на гору кіньми, несли в руках і на спині. Те саме було з майже 800 т будівельних матеріалів, які доставляли від залізничної станції Ворохта (майже 70 км). Особливо важко було транспортувати 33 ящики з обладнанням, найгроміздкіший з яких важив 950 кг [13, с. 52].

На той час проїзд сюди був досить довгим і важким. Спочатку їхалося швидким потягом зі Львова через Станиславів (тепер Івано-Франківськ) до Коломиї (близько 4 годин), далі автомашиною чи автобусом до Жаб'я (тепер смт. Верховина), потім долиною Чорного Черемошу, попри присілок Зелене до долини потоку Погорілець. Останній відтинок шляху додалось пішо або верхи на гуцульському коні лісовою стежкою безпосередньо на вершину Піп Івана. З долини Погорільця до обсерваторії належало йти

близько двох з половиною годин. Була ще й інша дорога на Піп Іван, вона пролягала зі Станиславова потягом до Ворохти, а потім вузькоколійною залізницею до Форещанки. Далі треба було йти пішки весь день попри хребет Черногори. Сама обсерваторія була розташована безпосередньо біля польсько-чехословацького кордону, а від весни 1939 р. – біля польсько-угорського кордону [25, с. 71].

Астрономічно-метеорологічна обсерваторія побудована на рельєфі в стилі конструктивізму. Стіни викладали з каменю-пісковіку, який лупали з величезної скелі на вершині. Щоби мати пісок, товкли каміння, а щоби стіни були міцніші, крім цементу, в розчин додавали білок курячих яєць. Товщина стін цокольного поверху становила один метр двадцять п'ять сантиметрів. Ззовні стіни не тинькували. Для утеплення приміщень з внутрішнього боку між сухим тиньком і кладкою робили прошарок із просмоленого корка. Коркове дерево доставляли океаном з Африки до Франції, потім залізницею до Варшави, а далі – до Ворохти. Звідти кіньми возили у Шибене, а тоді на плечах – до вершини. Обсерваторію урочисто відкрили 29 липня 1938 р. З цього приводу на гору Піп Іван прибули офіційні особи, а також група українських і польських астрономів [13, с. 54].

Зокрема, на відкриття обсерваторії прибули керівники найвищої влади Польщі. Маршал сенату Александер Прістор, який і перерізав символічну стрічку, віце-міністр комунікації Єжи Пясецький, голова Ліги протиповітряної оборони Польщі генерал Леон Бербецький, керівник Державного Метеорологічного Інституту Ян Блатон, численні науковці, група державних чиновників всіх щаблів та велика громада гуцулів на чолі з війтом Жаб'їого Петром Шекерик-Дониковим. Остаточо обсерваторія дістала офіційну назву «Обсерваторія астрономо-метеорологічна ім. маршала Юзефа Пілсудського Ліги протиповітряної оборони Польщі» [7, с. 253].

Завдяки особливостям рельєфу та конфігурації вершини гори будівля зі східної сторони мала два поверхи, а з західної – п'ять. У плані споруда має форму латинської літери L. У літній період вона нагадує неприступну фортецю, а в зимовий період, під сніговим покривом – слона, що сидить, звідки й походить назва. Загальна площа будівлі 554 м², об'єм – 4796 м³. В середині обсерваторії було 43 кімнати, серед них – конференц-зал, помешкання керівника обсерваторії, інші житлові приміщення, їдальня, кабінети, зал для метеоінструментів тощо. У підвалі містились акумуляторна та котельня, оскільки, обсерваторія мала власну локальну електростанцію. Середня товщина стін від 1,5 до 1,0 м залежно від висоти, двосхилий дах був покритий мідними листами. За твердженнями старожилів, вода до будівлі подавалась водогоном з допомогою двох потужних електропомп із заходу [24, с. 244].

Початок Другої світової перервав звичний плін життя обсерваторії. Припинився телефонний зв'язок із Варшавою, почався нелегальний перехід кордону, персонал почав готуватися до евакуації. У вересні 1939 р. обсерваторія перейшла до СРСР. Тут було організовано першу в Радянському Союзі високогірну геофізичну обсерваторію і метеорологічну станцію. Але обсерваторія не проіснувала і двох років. Знову почалася війна, і сюди прийшли угорські війська. У 1941–1944 рр. на вершині був обладнаний спостережний пункт. Відколи угорці залишили будівлю, вона не охороняється [15, с. 550].

На цьому діяльність обсерваторії завершилася. Споруда-фортеця залишилася стояти на Черногірському хребті забутою та покинутою. Ніхто не наважувався відновити приміщення і використовувати його для будь-яких потреб. І лише у 1992 р. Івано-Франківська філія Інституту «Укрзахід-проектреставрація» розпочала науково-дослідні роботи з метою створення проекту ремонту й реставрації

обсерваторії. Замовником проекту виступила громадська організація «Українська духовна республіка». Проте через брак фінансів проект довелося зупинити.

Подібні роботи було відновлено в 1994 р., тоді замовником виступило Івано-Франківське обласне управління архітектури і містобудування. Було проведено детальні конструкторсько-інженерні дослідження обсерваторії, підготовлено кошторис реставрації. Проте архітектурно-реставраційних завдання та конкретні функції будівлі так і не були визначені.

У жовтні 1996 р. в м. Яремче відбулася науково-практична нарада представників різних установ України і Польщі з питань відбудови та відновлення діяльності астрономо-метеорологічної обсерваторії на г. Піп-Іван. Протокол намірів наради було надіслано до урядів України і Польщі [24, с. 246].

Нині шляхів відновлення колишньої обсерваторії є кілька. Щоб отримати максимальну користь від використання об'єкта та зацікавити інвесторів, треба вибрати оптимальний. Так, одним із варіантів використання споруди є організація туризму та рекреації у цьому регіоні. Будівля обсерваторії ідеально підходить для облаштування тут туристичної бази цілорічного функціонування. Також тут є умови для створення гірськолижного курорту, адже сніговий покрив тут, як ніде інде, тримається до 7–8 місяців. У літній сезон можна організувати пішохідний туризм. Доцільно також створити туристський притулок, який є просто необхідним: з кожних трьох днів на Чорногорі два дощові та штормові. У негоду мандрівники, щоб уникнути нещасного випадку, переохолодження чи дезорієнтації, могли б зупинитись на нічліг у притулку, де їм запропонують чисту та суху постіль, тепло і, головне, безпеку.

Ще одним потенційним напрямом використання споруди є лікувально-оздоровчий. Чорна Гора (Піп Іван) має для цього надзвичайно сприятливі кліматичні умови (можливість проведення клімато-

терапії: аеро- та геліотерапія), є різноманіття фіторесурсів, високому рівні фітонцидності довколишніх смерекових лісів, а порівняно незначна віддаленість від цілющих природних джерел мінеральної води Буркута створює можливість для організації бальнеологічного лікування. Свого часу на Буркутських джерелах лікувалася Леся Українка, сюди приїздив Іван Франко та багато інших відомих людей. Медики зможуть досліджувати тут вплив високогірних умов Карпат на організм людини. Учені стверджують, що деякі види захворювань успішно лікуються саме в умовах високогір'я.

Доцільним вважається також відновлення колишніх функцій будівлі, а саме її використання для астрономічно-метеорологічних досліджень. Обсерваторія й надалі може повноцінно використовуватися за своїм початковим призначенням. Діяльність найвисокогірнішої в Україні обсерваторії, а також сніголавинної станції Пожижевська та високогірного екологічного стаціонару, розташованих на однойменній горі, поклали б початок точним дослідженням мікрокліматичних особливостей Карпат на прикладі Чорногори.

У літній період обсерваторія могла б використовуватися як база для навчальної практики студентів географічних, біологічних, екологічних, геологічних та інших природничих спеціальностей.

Доцільно розглянути варіант із створенням на місці колишньої обсерваторії біосферного резервату на базі чинних природоохоронних установ – Карпатського біосферного заповідника і Карпатського національного природного парку. Доречними тут були б і наукові ботанічні дослідження, а також створення на Чорній Горі філіалу Інституту лікарських рослин [24, с. 246–248].

З початку вересня 2012 р. на замовлення Прикарпатського національного університету на території «Білого Слона» розпочалися консерваційні роботи. На даний момент подальша доля колишньої

обсерваторії ще не відома. Проводяться неогоціації із Варшавським університетом стосовно залучення європейського фінансування до реконструкції будівлі [15, с. 550].

Висновки. Таким чином, пам'ятки виробничої діяльності і техніки Івано-Франківської області є важливою складовою історико-культурної спадщини. Для популяризації досліджуваних пам'яток потрібно провести рекламу, запропонувати нові туристсько-екскурсійні маршрути. Реставрація унікальних пам'яток, упорядкування прилеглих територій, організація належних умов перебування відвідувачів, розбудова під'їзних шляхів та іншої туристичної інфраструктури, дасть змогу місцевому самоврядуванню зростання коштів у їхньому бюджеті, сприятиме розвитку туристичної діяльності, утвердженню авторитету України на європейському культурному просторі.

Література

1. Бугрій С. Вільне королівське місто Долина / С. Бугрій. – Долина : ГП «Посвіт», 2007. – 96 с.
2. В Галичі відремонтували старий міст через Дністер : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://kurs.if.ua/news/v_galychi_vidremontuvaly_staryu_mist_cherez_dnister_23508.html
3. Головатий М. 200 вулиць Івано-Франківська / М. Головатий. – Івано-Франківськ : «Лілея-НВ», 2010. – 464 с.
4. Горошак В. Ті, що з'єднують береги: деякі мости служать сто років : [Електронний ресурс] / В. Горошак. – Режим доступу : <http://kuryer-if.info/ti-shho-zyednuuyut-beregideyaki-mosti-sluzhat-sto-rokiv/>.
5. Віків минулих твердь. Городенківщина в старих документах і світлинах / Р. Смеречанський, О. Кагрян, І. Миронюк, В. Никифорок. – Івано-Франківськ : Лілея-НВ, 2014. – 200 с.
6. Дейчаківська С. Мари фабрик і заводів: у пошуках нового життя франківських промзон : [Електронний ресурс] / С. Дейчаківська. – Режим доступу : <http://ufra.com.ua/mistsia/902-postindustrial.html>.
7. Зеленчук Я. Будівництво астрономометеорологічної обсерваторії на горі Піп Іван Чорногірський / Я. Зеленчук // Українознавство. – 2010. – № 3. – С. 247–254.
8. Історія Долини: (Від найдавніших часів до наших днів) : [Монографія] / Долин. міськрада. Долин. краєзн. музей «Бойківщина» Т.і О. Антоновичів : [голов.ред. І. Ярич]. – Долина, 2015. – 372 с.
9. Історія Осмолодської пущі / [за ред. П. Трет'яка та В. Парпана]. – Львів : НТШ, 1997. – 145 с.
10. Клапчук В.М. Гуцульщина та гуцули : економіка та народні промисли (друга половина XIX – перша третина XX ст.) : [Монографія] / В.М. Клапчук / Інститут українознавства ім. І. Крип'якевича НАН України ; Прикарпатський національний університет імені Василя Стефаника. – Львів : Івано-Франківськ : Фоліант, 2009. – 508 с.
11. Клапчук В.М. Корисні копалини Галичини: видобування та переробка : [Монографія] В.М. Клапчук / ДВНЗ «Прикарпатський національний університет імені Василя Стефаника». – Івано-Франківськ : Фоліант, 2013. – 508 с.
12. Клапчук В.М. Руйнівний вплив Першої світової війни на соціально-економічний стан центрального Передкарпаття напередодні проголошення ЗУНР / В.М. Клапчук // Україна : культурна спадщина, національна свідомість, державність. – Вип. 18 : Західноукраїнська народна республіка : До 90-річчя утворення / НАН України, Інститут українознавства ім. І. Крип'якевича. – Львів, 2009. – С. 131–139.
13. Кобилюк В. Хто врятує «Білого слона»? / В. Кобилюк // Карпати туризм.відпочинок – 2005. – № 3. – С. 50–56.
14. Константинов В. Дерев'яні та кам'яні мости України – пам'ятки науки / В. Константинов // Дослідження з історії техніки : Зб. наук. пр. – К. : ІВЦ «Видавництво «Політехніка», 2014. – Вип. 20. – С. 18–22.
15. Кузьора О. Спеціальні об'єкти високогір'я: динаміка розвитку. Системний аналіз / О. Кузьора // Народознавчі зошити. – 2013. – № 3. – С. 543–553.
16. Кураєв О. Прикарпатська домна / О. Кураєв // Пам'ятки України. – 1971. – № 2. – С. 38–40.
17. Левицький Р. Ясень: історико-публіцистична збірка / Р. Левицький. – Острог : Острозька друкарня, 2005. – 213 с.
18. Львівська залізниця. Історія сучасності / [П. Е. Гранкін, П. В. Лазечко, І. В. Сьомочнін Г.І.Шрамко]. – Львів : Центр Європи, 1996. – 176 с.
19. Майбутнє долиньської солеварні // Добра справа. – 2010. – № 6. – С. 6.
20. Масловська О. Промислова пам'ятка архітектури / О. Масловська // Рідна земля. –

2009. – № 20. – С. 11.

21. Металевий міст через Дністер, Галич : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://ua.igotoworld.com/ua/poi_object/77101_metallicheskiy-most-cherез-dne-str-galich.htm.

22. Михайлів Л. Рожнятів і околиці. Історико-краєзнавча книга / Л. Михайлів. – Снятин : «Прут-Принт», 2000. – 168 с.

23. Памятники градостроительства и архитектуры Украинской ССР : [Ил. Справ.-каталог] : в 4-х томах / гл.редкол. : Н.Л. Жариков [и др.]. – К. : Будівельник, 1983–1986. – Т. 2. – 1985. – 336 с.

24. Пилипюк А. Проблеми «Білого слона» в рекреаційному туризмі Українських Карпат / А. Пилипюк, Н. Цвид // Вісник Львівського університету. Серія географічна. – 2013. – Вип. 43. – Ч. I. – С. 243–249.

25. Рибчанський М. Метеорологічно-астрономічна обсерваторія на горі Піп Іван (Попіван) / М. Рибчанський // Грегит. – 2008. – № 3. – С. 71–74.

26. Семко О. Стара домна не стала музеєм / О. Семко, В. Заник // Зах. кур'єр. – 2003. – 5 грудня.

27. Соколовський З. Унікальна високогірна обсерваторія на горі Піп Іван / З. Соколовський // Пам'ятки України 2004. – № 1. – С. 3–16.

28. Томенчук Б. Християнізація Галицької землі й ранні державотворчі процеси в Карпатському регіоні / Б. Томенчук // Карпати: людина, етнос, цивілізація. – Івано-Франківськ, 2014. – № 5. – С. 67–74.

29. Флис С. Ворохтянський диво-міст / С. Флис // Галичина. – 2003. – 30 серпня. – С. 6.

Malanjuk T.Z. INDUSTRIAL AND ENGINEERING ATTRACTIONS OF THE SECOND HALF OF THE XVIIIth – THE FIRST HALF OF THE XXth CENTURY IN IVANO-FRANKIVSK.

In this article the author describes a lot of industrial and engineering attractions in Ivano-Frankivsk region. These architectural monuments are a valuable source of information on the production development in the past. The study is devoted to the analysis of various periods and aspects of technological progress which are of a great public interest. Special attention is paid to the characteristics of Carpathian industrial architecture as an unique structure of its type. Its buildings have remained in the modern time. Not very long ago these buildings were

used for their primary purpose.

The author pays attention to highlighting stone bridges of viaduct in Vorokhta which were built in the late XIXth century. They are considered to be an amazing creation of engineers and architects.

Attention is also focused on the characteristics of alpine observatory on the mountain Pip Ivan. A pagan sanctuary was situated there since the ancient times. But now it is one of the most popular mountain peaks in the Ukrainian Carpathians. Prerequisites of constructing the observatory and history of the weather station building have been analysed.

The author describes the structure of the observatory building: living rooms, hotel rooms, rooms with meteorological instruments and tools. The observatory itself is playing an important role as an international scientific institution and tourist attraction.

Key words: industrial and engineering attractions, industrial architecture, tourist industry.

Маланюк Т.З. ПАМ'ЯТНИКИ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ТЕХНИКИ ВТОРОЙ ПОЛОВИНЫ XVIII – НАЧАЛА ХХ ВЕКА В ИВАНО-ФРАНКОВСКОЙ ОБЛАСТИ.

В статье рассматриваются памятники производственной деятельности и техники Ивано-Франковской области, которые являются ценным источником информации о развитии производства в былые времена, характеризующие различные периоды и стороны технического прогресса, и составляют большой интерес для общества. Значительное внимание уделено характеристике промышленной архитектуры Прикарпатья как единственных сооружений такого типа, сохранившихся до нашего времени, и еще недавно использовавшихся по назначению. Значительное внимание уделено описанию каменных мостов с виадуком в Ворохте, сооруженных в конце XIX в. и являющихся впечатляющим творением

инженеров и строителей. Акцентируется внимание на характеристике высокогорной обсерватории на горе Поп Иван, где с давних времен находилось языческое святилище, а сейчас это – самая популярная горная вершина в Украинских Карпатах. Рассматриваются предпосылки построения обсерватории и история построения метеорологической станции. Дается анализ здания обсерватории: жилым комнатам, гостиничным номерам, помещениям с метеорологическими приборами и инструментами. Раскрыта дальнейшую деятельность обсерватории как международного научного учреждения и туристического объекта Прикарпатья.

Ключевые слова: достопримечательности производственной деятельности, промышленная архитектура, туристическая отрасль.