

ДО ПИТАННЯ ВИВЧЕННЯ ТА ПОБУТУВАННЯ
ЧУМАЦЬКОГО ПРОМИСЛУ В УКРАЇНІ

Шкіра М.В., Шкіра Л.М.

(Національний історико-етнографічний заповідник «Переяслав»)

У статті на основі документальних матеріалів розкрито окремі аспекти вивчення, побутування та висвітлення в експозиції Музею народного сухопутного транспорту Середньої Наддніпрянищини чумацького промислу.

Чумацький промисел, який протягом XVI – XIX ст. був поширений на території України і відігравав значну роль в її економічному житті, вперше звернув увагу дослідників на початку 40-х років XIX ст. В 1840 році в щотижневику "Tygodnik Petersburski" з'явилася стаття Тадеуша Падаліці «Чумаки», яка поклала початок дослідженню чумацтва. Автор розглядав чумаків як окрему категорію людей, відмінну від іншого населення України. Основні теоретичні положення були сприйняті і продовжені багатьма іншими авторами робіт про чумацький промисел. Найбільш ґрунтовними працями XIX – поч. XX ст. був великий літературний нарис Г.Данилевського «Нрави і звичаї українських чумаків», і дослідження І.Рудченка (1845 – 1905). Словник Ф.Брокгауза та І.Єфрона серед авторів публікацій називав М.Сумцова [3]. В 1890 роках вийшли монографії І.Рудченка, А.Сакальського, Ф.Щербини, досліджував цю тему П.З. Рябков (1848-1927).

До теми чумацтва повертаються в 20-х роках. При Всеукраїнській Академії Наук (ВУАН) в 1921 році було створено етнографічну комісію. Її друкованим органом став «Етнографічний вісник». Було опубліковано «Матеріали до вивчення виробничих об'єднань», другий випуск яких – «Чумаки» – підсумував працю членів комісії В.Білого, Н.Букатевича, С.Терещенко та інших, і висвітлював один з «пережитків» (як характеризували його вчені) професій-

них об'єднань в Україні – чумацький промисел [11, с. 15]. В 60-х роках XX ст. чумацтво досліджував український дослідник І.С. Слабеєв [12]

І.Слабеєв дійшов висновку, що з часу виникнення і на протязі чотирьох століть чумацький промисел належав у багатьох місцевостях України до найважливіших після землеробства і скотарства. Цей промисел розвивав капіталістичні відносини. Основною соціальною верстою автор вважав селянство, вказуючи, що чумацтво було однією із специфічних форм селянської торгівлі епохи феодалізму [12, с. 7].

В 1954 році вийшла монографія І.Гуржія «Розклад феодально-кріпосницької системи в сільському господарстві України першої половини XIX ст.» [5]. В цій праці значне місце відведено розгляду селянських промислів, зокрема, чумацтву. Автор докладно аналізує стан чумацького промислу, досліджує місце і значення чумацтва в економіці України того часу, його соціальний склад та інші питання.

Протягом свого існування чумацтво набувало різноманітних форм та займало різні місця в соціальній структурі життя суспільства. Але завжди чумаки виділялися в окрему особну групу зі своєю культурою, звичаями, обрядами, піснями.

С.Проскурова назвала такі основні чинники, що вплинули на розвиток чумацтва на нашій території [11, с. 32]:

1. Відсутність на більшості території України покладів солі як одного

із життєво необхідних продуктів харчування, а також рибних запасів, що викликало потребу доставки великої кількості риби та солі на значну відстань.

2. Значна віддаленість соляних промислів (Прикарпаття, Криму, Дніпровсько-Бузького лиману, Слобожанщини) та місць масового вилову риби (понижся Дніпра, Дон, Азовське море) від густонаселених районів Подніпров'я, що були основними споживачами солі та риби.

3. Небезпеки та значні фізичні труднощі, пов'язані з пересуванням основними шляхами, що сполучали Центр України та Подніпров'я з Кримом, Причорномор'ям та Приазов'ям, що викликало необхідність вироблення таких принципів соціальної організації валок соле- та риботорговців, які давали змогу ефективно захищати своє майно, а також зосереджувати спільні зусилля на досягнення взаємовигідного результату.

4. Значна тривалість весняно-літнього періоду в Степовій та Лісостеповій зонах України, що давало змогу здійснювати подорожі до трьох разів на рік.

5. Традиційні економічні пріоритети українського населення – землеробство та скотарство, які давали змогу накопичити надлишкові запаси збіжжя для реалізації та забезпечити промисел надійною тягловою силою.

6. Відсутність національної державності на українських землях, що змушувало солеторговців до створення такої соціальної організації, яка б забезпечувала надійний захист їхніх соціально-економічних прав та інтересів.

7. Орієнтація урядів країн, до складу яких в різні часи входили українські землі, виключно на сприяння купецтву, що змушувало чумаків утримувати професійну чесність та надійність.

8. Виникнення та зміцнення козацтва як військової організації україн-

ського народу, що сприяло досить надійному забезпеченню чумацьких валок під час пересування їх землями Війська Низового Запорозького та, завдяки військовому авторитету Січі, стримувало войовничих сусідів від нападів на чумаків.

9. Переплетення в ментальності українського народу двох основних історичних нашарувань – хліборобського та козацького, що поряд з впливом географічних і кліматичних факторів дало здатність чумакам переносити значні психічні та психологічні навантаження, протистояти небезпекам, забезпечувати ефективну трудову діяльність на благо громади, в той же час будучи економічно й психологічно незалежними від неї.

Але, незважаючи на наявність значної кількості літератури, не можна вважати, що чумацький промисел в Україні глибоко і всебічно вивчений. Потребує дослідження стан чумацтва в XIX столітті: його роль в житті країни, обсяг, розміри. Перелік недосліджених питань можна було б продовжити, але досить і названих, щоб поставити тему – чумацький промисел в Україні як предмет дослідження.

Працюючи над статтею, автори крім спеціальної літератури про чумацький промисел використали окремі дані з періодичних видань і з різних праць, матеріали Центрального державного історичного архіву України. На жаль, в архівах мало документів про чумаків та їх діяльність, що утруднює дослідження поставленого питання. Особлива увага приділяється аналізу ролі чумацького промислу в економічному житті країни.

Перша документальна згадка про соляну торгівлю на Подніпров'ї, зокрема, про привезення сюди солі з місць видобутку, відноситься до XI ст., хоч немає ніяких сумнівів, що вона привозилася в даний регіон задовго до цього. Привозили сіль великими караванами

«гості», тобто купці. В джерелах XV ст. з'являються відомості про солеторговців, які називалися просто «люди». Характер їх діяльності зовсім не схожий на купецьку торгівлю. Вони сіль набирали потай, ухиляючись від сплати мита, ступаючи нерідко в збройні сутички з татарською охороною озер. З середини XVI ст. в документах зустрічається назва «соленики». Термін виник, очевидно, як спеціальна назва категорії торговців сіллю, що належали до купецького стану, хоча намагалися брати сіль без сплати мита і вступали в сутички з татарською вартою біля озер. Приблизно в цей же час з'являється ще одна назва торговців сіллю – «коломиїці», яка вживалася щодо тих торговців, які набирали сіль в Галичині, головним чином в Коломиї – найважливішому центрі видобутку та продажу солі в цьому районі. Спочатку «коломиїцями» називали місцевих торговців, але згодом ця назва також поширилася і на приїжджих, зокрема, з Подніпров'я.

Таким чином, в середині XVI ст. в Подніпров'ї вже існували дві паралельні назви торговців сіллю – «соленики» та «коломиїці». Перші з них вивозили самосадну сіль з озер Криму і узбережжя Чорного моря, другі – виварну і кам'яну сіль з Галичини, а також Молдавії та Валахії. Назва «коломиїці» проіснувала до кінця XVIII ст., коли Правобережжя ввійшло до складу Росії, а Галичина була загарбана Австрією. Встановлення кордону привело до того, що коломиїці вже не могли вільно їздити по сіль, як це було раніше. Назва «соленики» проіснувала ще менше, бо вже в XVII ст. зустрічається термін «чумаки».

Більш докладні відомості про чумацький промисел, його характер, розміри, поширення з'являються починаючи з кінця XVII ст. Архівні документи, що є достовірними свідками історії, вказують на значні труднощі чумацького промислу.

Так, згідно з «Постановления Министра финансов Графа Воронцова, об оказании содействия чумакам в пути следования с транспортами соли» Канцелярії Київського військового, Подільського та Волинського Генерал-Губернатора від 31 червня 1847 року [14]. «Департамент Горных Соляных Дел довел донесение Бессарабского соляного правления от 20 июня 1847 года, в котором объясняет, по случаю скудного урожая трав и непомерно высокой платы, требуемой владельцами земель, через которые пролегают соляные пути, от 10 до 15 коп. сер. за выпас пары волов в одну ночь, многие фуришки, из числа заподыряженных Одесским Купцом Потаповым и Кременчущким Купеческим сыном Рыбаловым, занимающимся отправкой соли от Бессарабских соляных озер в разные места: Херсонской, Киевской, Подольской, Волынской Губерний и Бессарабской области, вовсе не явились за солью к Бессарабским озерам, другие же фуришки, отправленные купцами от озер, постигши их чрезмерным не достатком в подножном корме, отказались идти к местам назначения, а другие, оставив свои возы, возвратились с волами к месту жительства. Бессарабское Соляное Правление отнеслось к Начальникам Губерний: Херсонской, Волынской и Бессарабской области, о предписании предоставления им Великим Судом Градским Полициям, чтобы при следовании транспорта, как порожних, так и нагруженных солью, оказываема была чумакам законная защита и по возможности ограждали бы их от поборов за пастьбу волов. Принимая во внимание, что вышеизложенные обстоятельства кроме уменьшения казенного дохода могут иметь влияние на возвышение цены на соль вольнопромышленников к явному стеснению народного продовольствия» [14]. Схожі накази міністром фінансів були

підписані 2 серпня 1847 року, 16 серпня 1847 року, 13 січня 1848 року [14].

В березні 1855 року Канцелярія Київського військового, Подільського та Волинського Генерал-Губернатора [15] видає інструкцію «Комиссиям для управления работами по улутшению торговых (чумацких) трактов Новороссийского Края, Киевской и Подольской Губерний» [15].

Перша частина інструкції складалася з двадцяти двох частин, включаючи в себе список членів комісії м. Одеси, в Києві та Кам'янець-Подільському, за призначенням Генерал-Губернатора. В комісію входили: «Член по искусственной Части Корпуса Инженеров путей Сообщения Штаб-Офицеров, директор работ офицер Корпуса Инженеров Сообщения для содействия по распорядной и хозяйственной частям, письмоводитель, бухгалтер, кондуктор, чертежник, писцы, сторожи» [15]. Були розроблені маршрути руху, карти чумацьких доріг. Вказані чіткі умови до напрямків руху, мостів, переправ та доріг. Роботи повинні були засвідчуватися та перевірятися комісією, про кожен вид роботи комісія робила окремий запис та звіт про проведену роботу. Так, по пропозиції Міністра фінансів графа Воронцова, «отпущено на улучшение чумацких дорог с 1839 года в течении четырех лет по 250 т. руб., коснувшись почтовых дорог только там, которые служат для провоза груза в Одессу. Из этой суммы 50 т. ежегодно отпускается для главнейших исправлений Чумацких дорог Киевской и Подольской губерний, а прочие улучшения производят по мере возможности, натуральною повинностью по распоряжению Генерал-Губернатора по принятым правилам» [15]. Згідно з даним розпорядженням, комісія на початку року затверджувала передбачувані витрати, заслуховувала кожного місяця звіти, виділяла кошти, про-

водиলা документальні записи та складала річні звіти.

Другий розділ документу містив рекомендації щодо поліпшення чумацьких трактів, про напрямки доріг, ширину чумацьких доріг. Ширина доріг складалася з 30 сажнів і водночас служила для проїзду екіпажів, чумаків та прогону худоби, дозволяла їх ремонтувати. Дороги, як правило, були з натурального ґрунту, переходили від підйомів до узвозів. Якщо поруч з дорогою зустрічалися джерела, від них прокопували траншеї, шириною та глибиною від 1 до 1,5 фута, для напування худоби. На дорогах часто споруджували гаті. Вони вимощувалися каменем чи деревом. Якщо дорога проходила через піски, то споруджувалася кам'яна «мостовка» [15].

В Київській та Подільській губерніях, де ширина дороги передбачалася в 10 сажнів, ремонти доріг проводилися весною та восени. В цій місцевості велике значення приділяли водовідведенню доріг. Рови обабіч доріг теж приводилися в належний стан з метою вільного стоку води з дороги. Землю від чистки ровів ніколи не кидали на дорогу, а відкидали далі за рів, так як вона знову могла їх зруйнувати [15].

На болотистих місцевостях споруджували гатки або гаті. Це настили з шарів землі з ретельним утрамбуванням кожного шару. До середини гатки шар клали товстіше, надаючи їй ледь округлої форми. Якщо вода руйнувала гаті, для їх ремонту використовували камені, кладучи їх на розчин, або на мох чи на дерен. З метою збереження гаток від води часто користувалися водовідводом, даючи водам вільний протік по трубам чи навіть іншим водостокам. Розміри всіх частин дороги, кожного будівництва моста чи гатки були розроблені «Положенням до дорожньої інструкції», яке ретельно дотримувалося та перевірялося. Через ліс дороги прокладалися із де-

рева, яке неможливо було використувати для будівництва чи столярних промислів [15].

Існували і об'їзди доріг. Вони збільшували відстань, час перебування в дорозі та використовувалися у двох випадках:

- якщо зустрічалися на дорогах високі, круті гори, непрохідні болота, глибокі балки чи густо заселені населені пункти;

- з метою уникнення витрат.

Ліс використовувати переважно сосновий і не допускати використання інших видів дерева, оскільки дерево має властиву йому міцність, що може завдати шкоди.

Особливу увагу приділяли чумацьким пасовищам. Їх облаштували через кожні 10 – 12 верст та перевіряли спеціально створеною комісією, відводили від казенних дач, облаштовували криницями для напування худоби, установлювали час для випасу [15].

Врегулювалося правилами і будівництво корчом – як місць зупинки чумаків. Кожна корчма, згідно інструкції, повинна мати довжину від 8 до 10 сажнів, ширину від 4,5 до 5,5 сажнів. А розміщення кімнат повинно було бути таким, щоб перша велика кімната при вході була для чумаків – довжиною 5, шириною до 4 сажнів з руською піччю та лавами. В іншій частині облаштовували приміщення для

На Лівобережжі чумацтво було найбільш поширеним в місцевості, що простягається вздовж Дніпра приблизно між Золотоношею та Кременчуком, а також в містечках, селах і хуторах, розташованих вздовж лівих приток Дніпра – Сули, Псла, Ворскли. На Правобережжі чумаків було найбільше в районі Чигирина.

В чумацькому промислі в XVIII ст. брали участь різні верстви населення України, але основну масу чу-

маків становили селяни. В більшості випадків в книгах не вказувалося, до якого розряду належали чумаки, їх називали просто «жителі» того чи іншого села. Лише інколи зустрічаються записи, що це були «подданые» монастирів, поміщиків [10].

Згідно «Ведомости о местах, в которых имеются чумаки и извозчики, с показанием рабочих их скота и воезов» в Київському повіті (відомості населених окремих населених пунктів) на 1848 рік [16]:

№	Назви населеного пункту	Волів	Коней	Возів
1	С.Грузьки	20	-	10
2	С. Кольщина	30	-	15
3	М. Обухов	160	-	80
4	С. Федосовка	30	-	15
5	М. Ржищев	-	30	10
6	С. Дружня	20	-	10
7	М. Димер	30	-	15

В Уманському уїзді [16]:

№	Назви населеного пункту	Волів	Коней	Возів
1	С. Хижна	24	6	15
2	С. Поляковка	6	24	15
3	С. Максимівка	4	8	6
4	С. Косьміна Гребля	2	16	12

В Таращанському уїзді [16]:

№	Назви населеного пункту	Волів	Коней	Возів
1	С. Ружичное	16	-	8
2	С. Дзвинячі	14	-	9
3	С. Степки	20	-	10
4	С. Розумниці	30	4	15

маків становили селяни. В більшості випадків в книгах не вказувалося, до якого розряду належали чумаки, їх називали просто «жителі» того чи іншого села. Лише інколи зустрічаються записи, що це були «подданые» монастирів, поміщиків [10].

В кількісному відношенні вже на поч. XVIII ст. чумаки-наймити становили найчисельнішу категорію чумаків, перетворюючись з торгового в візницько-торговий промисел. При цьо-

му візницьке чумакування за своїм обсягом і значенням швидко переродило чумацьку торгівлю, бо остання зростала значно повільніше. Посилення товарообігу внаслідок зміцнення економічних зв'язків між окремими районами країни і за кордоном мало прямим своїм наслідком збільшення обсягу перевезень вантажів, для чого, відповідним чином, потрібна була більша кількість транспортних засобів та їх удосконалення.

Серед чумаків зустрічається багато жителів міст і містечок, значна частина яких належала до міщан, хоча в книгах це не вказувалося. Заняття чумацьким промыслом було досить поширеним і серед духовенства. Чумацький промысел відіграв важливу роль в господарстві запорозьких козаків, які вивозили на Лівобережжя і Правобережжя багато солі і риби. За сприятливих обставин чумацьким промыслом нерідко займалася козацька старшина і поміщики, але, як правило, вони не брали участі в ньому, а посилали з возами своїх селян на чолі з прикажчиком.

Майновий стан чумаків з селян і міщан був неоднаковим. Поряд з чумаками-трудівниками, які мали одну-дві, рідко три паровиці, часто зустрічалися власники багатьох паровиць. Так, наприклад, в реєстраційних книгах Кременчуцької застави знаходимо багато прізвищ чумаків, які володіли 5-10 возами. Багаті чумаки в своєму промыслі широко використовували працю наймитів, які виконували всю роботу: навантажували і розвантажували вози, супроводжували, охороняли вантаж у дорозі, доглядали худобу. Так, у жителів с. Паволочі Івана Мамонтенка і Івана Бобрюка при возах було 46 наймитів. Чумаки – великі промысловці – зустрічались серед різних категорій селян. Так, 1738 р. у двох кріпаків князя Трубецького з с. Рудні Київського полку було 30 челядників з цього ж села і з с. Озерян Переяславського полку; у селянина Заха-

ра Савенка з с. Бзова – «підданого» Києво-Вознесенського монастиря – було 19 челядників [10].

З другої половини XVIII ст., в період розкладу феодално-кріпосницької системи, в характері чумацького промыслу відбуваються зміни. Все більшого значення починає набувати візницьке чумакування, тобто перевезення різних вантажів, що належали різним особам (поміщикам, купцям, державним установам). Чумацьке візницьке чумакування за своїм обсягом і значенням швидко випередило чумацьку торгівлю. Посилення товарообігу внаслідок зміцнення економічних зв'язків між окремими регіонами країни мало прямим наслідком збільшення обсягу перевезення вантажів, для чого відповідно, була потрібна більша кількість транспортних засобів і їх удосконалення.

В першій половині XIX ст. транспорт України залишився на такому ж низькому технічному рівні, як і в попередні століття. В той час, коли за кордоном відповідно до потреб економічного розвитку здійснювалися великі роботи по прокладанню шосе, вдосконаленню внутрішніх водних шляхів, зокрема спорудженню каналів, і головне, з кінця 20-х років розпочалося інтенсивне будівництво залізниць. Тому, як і раніше, основну роль в перевезенні вантажів як на близькій, так і на далекій відстані продовжував відігравати гужовий транспорт. Такий стан транспорту дуже негативно відбивався на розвитку торгівлі, яка продовжувала зберігати своєрідні відсталі форми. Відставання транспорту було своєрідним гальмом у подальшому розвитку продуктивних сил. Час вимагав прогресивних видів транспорту. З двох видів гужових перевезень – на конях і волах – значно більшого розвитку досяг останній, який був значно дешевший. Період найвищого розквіту чумацтва – 40-50-і роки XIX століття, був одночасно початком його поступового занепаду.

У 50-х роках XIX ст. кількість чумаків на Київщині та Черкащині досягла 17 500 чоловік [15]. Вони мали до 70 000 пар волів і з квітня по вересень доставляли пшеницю з хлібних комор в Умані, Богуславі, Златополі, Білій Церкві, Линцях і Сквирі до Одеси. Чумаки Чигиринського повіту (з сіл Чаплиця, Шабельники, Боровиця, Адамівка, Липове та ін.) транспортували збіжжя до Берислава та Миколаєва. Всього з Південно-західного краю до Одеси в кінці 50-х років XIX ст. щорічно доставлялося до 2,5 млн. четвертей хліба. Крім того, київські й черкаські чумаки ходили до Криму та Бессарабії за сіллю (до 30 000 пар волів щорічно), на Дон по рибу (до 10 000 пар волів). Вони ввозили до 1 800 000 пудів солі (по 60 пудів на мажі), а з Дону ввозили риби на 70000 карбованців сріблом [2, с. 43].

У XIX ст. з Полтавщини, крім збіжжя, у великих кількостях вивозили льон, тютюн, цукор, мед, спирт і горілку, полотно, вироби із шкіри й овечого хутра (взуття, кожухи, шапки), вироби з дерева, продукцію промислових підприємств Полтави й Кременчука (молотарки, віялки, соломорізки, плуги). У межах Полтавської губернії залізниць не було, тому всі ці товари вивозилися Дніпром і чумацькими возами. За статистичними даними у 1862 р. на Полтавщині було 9475 волових возів. Найбільше їх було в Золотоніському (2 443), Гадяцькому (1 252), Кобеляцькому (921) повітах. У 1867 р. лише у 8 повітах було 12 872 вози.

Головним осередком чумацтва не лише на Полтавщині, але й в Україні, був Золотоніський повіт [11, с. 63]. Чумаки Золотоніського (села Іркліїв, Васютинці, Вереміївка, Жовнине, Москаленки), Кременчуцького, Кобеляцького, Хорольського, Лубенського повітів тяжіли до Кременчука як центру хлібного вивозу.

Вивозячи до причорноморських та азовських портів збіжжя й місцеві товари, полтавські чумаки закупову-

вали кримську сіль і рибу з Дону. Ці продукти вони збували на ярмарках (перекупникам або безпосередньо споживачам). Наприклад, у 1882 р. на Полтавщині відбулося 1030 ярмарків; в Опішні ярмарки, що проводилися на десяту п'ятницю, називалися «чумацькими» [11, с. 64].

На Полтавщині чумацтво як промисел проіснувало найдовше, хоча на кінець XIX ст. його обсяг значно скоротився. Ще в 1889 р. близько 150 чумаків з Вереміївської й Васютинської волостей Золотоніського повіту ходили по сіль до Криму. Доставка риби була поширена серед населення Іркліївської, Мойсенської, Васютинської, частково Золотоніської волостей. З Опішнянської волості Зінківського повіту чумаки доставляли гончарні вироби до Ростова-на-Дону й Таганрогу, а звідти привозили солону рибу. Чумаки з Зінківського та Лубенського повітів доставляли до Херсонської й Таврійської губерній вироби з дерева, привозячи звідти сіль і рибу; з Гадяцького повіту доставляли до Каховки тютюн, привозячи звідти овече хутро, рибу й сіль. У цей період чумацтво побутувало вже серед менш заможних верств населення. «Видним» чумаком вважався той, хто посилав у дорогу 3 - 4 паровиці, тоді як «за старовини» в добрих хазяїв ішло по 20, 30, 50, навіть по 70 паровиць [11, с. 71].

Всі, хто займався соляною торгівлею, повертаючись додому, запасалися різними товарами, які продавали або використовували для власних потреб. Окремо слід торкнутися питання щодо прибутковості чумацького промислу в різних його осередках. Щоб стати чумаком, потрібні були досить значні кошти. Крім пари – двох волів, потрібно було мати мажу з повним комплектом реманенту і, головне, оборотний капітал для придбання товарів. У другій половині XIX ст. на Полтавщині пара волів коштувала 70-80 карбованців, мажа з реманентом 30-40 карбованців (а щоб отримати

прибуток, потрібно було мати щонайменше дві мажі), та ще необхідно було близько 150-200 карбованців оборотного капіталу [11, с. 71]. Отже, вклавши 250-320 карбованців, чумаки розраховували, що він отримає прибуток, який дасть йому можливість окупити витрати. Заробіток чумака залежав від ряду чинників, як-от попиту на товар, відстані, часу затраченого на дорогу, дорожніх витрат. У різний час та в різних осередках він був неоднаковим.

У кінці XVIII ст. заробітки чумаків були досить значними. Вони купували

кримську сіль за досить низьку ціну, сплачували мито і потім вільно торгували. Але на початку XIX ст. російський уряд запровадив відпуск солі з Кримських озер на вагу. Якщо в 1814 р. пуд солі коштував 40 копійок асигнаціями, то в 1818 р. вже 80 копійок. Через це чимало чумаків не витримували значних дорожніх витрат [2, с. 57].

Уявлення про прибуток чумака з Київщини від продажу однієї мажі кримської солі у середині XIX ст. дають відомості з таблиці 1.

Таблиця 1

Прибуток чумака з Київщини від продажу мажі кримської солі за статистичними відомостями середини XIX ст. [2, с. 57]

Вартість 1 п. солі в Криму	Вартість мажі солі*	Дорожні витрати**	Амортизація мажі***	Всього витрат на мажу	Вартість 1 п. солі на Київщині****	Вартість мажі солі	Чистий Прибуток
0,25 крб.	15 крб.	6 крб.	2,48 крб.	23,48 крб.	0,62 крб.	37,20 крб.	13,72 крб.

* на мажу навантажували в середньому 60 пудів

** по 0,1 крб. на пуд

*** 4,2 % вартості

**** середня вартість за 1839-1848 рр.

Уявлення про прибутки від доставки пшениці дають відомості з таблиці 2.

Таблиця 2

Прибуток чумака з Київщини від доставки мажі пшениці за статистичними відомостями середини XIX ст. [2, с. 58]

Вартість 1 чверті на Київщині	Вартість з урахуванням дорожніх витрат	Вартість 1 чверті в Одесі	Прибуток на 1 чверть	Чистий прибуток*	Прибуток з мажі**
3,7 крб.	5,68 крб.	6,85 крб.	1,17 крб.	1,06 крб.	5,3 крб.

* з урахуванням витрат в Одесі в розмірі 1,2 %

** на мажу навантажували 5 чвертей.

Полтавські чумаки в 70-х роках XIX ст. на одну мажу мали такі прибутки:

1) від продажу місцевих товарів: збіжжя – 30 - 40 крб.; сала – 50 - 60 крб.; сушених фруктів – 30 - 40 крб.; гончарних виробів – 25 - 40 крб.; у середньому – 34 - 45 крб.;

2) від продажу привізних товарів: солі – 30 - 40 крб.; тарані – 60 - 70 крб.; чехоні – 60 - 80 крб.; у середньому – 50 - 65 крб.

3) дорожні витрати (за перевіз, попас і водопій, амортизація мажі, харчі та інші) становили 15 крб. Отже,

заробивши за одну подорож 80 - 100 крб., полтавський чумаки мав 65 - 85 крб. чистого прибутку.

Але період найвищого розквіту чумацького промислу (40-50-і роки XIX ст.) був одночасно початком його поступового занепаду. Занепад і зникнення чумацького промислу були закономірним явищем. Чумацтво являло собою продукт конкретних умов феодальної епохи і відповідало рівню розвитку економіки того часу. Але вже в період кризи феодально-кріпосницької системи, розвитку капіталізму і особливо його панування після реформи 1861 року з'явилася

і поглибилася невідповідність чумацтва рівню розвитку продуктивних сил країни. Потрібні були нові види транспорту, які б відповідали рівню розвитку промисловості, сільського господарства і торгівлі. Таким новим видом транспорту стали залізниці, будівництво яких розгорнулося з 60-х років XIX ст.

На території України пам'яток чумацтва майже не збереглося. Лише завдяки діяльності подвижників – Д. Яворницького, Я. Новицького, В. Тарнавського, Д. Щербаківського та В. Щербаківського зібрана колекція українських старожитностей, серед яких в експозиції Полтавського та Білоцерківського краєзнавчих музеїв зберігаються чумацькі мажі. Пошук

пам'яток культури ускладнює й те, що виготовлялася переважна більшість реманенту із дерева та шкіри і враховуючи їх давнє використання й взаємодію з сільлю, сприяло їх швидкому зношуванню та руйнуванню.

Музей Сухопутного транспорту Середньої Наддніпрянщини НІЕЗ «Переяслав» має унікальну колекцію сухопутного транспорту XIX - початку XX століття. Серед експонатів можна побачити колекцію волових ярем, мазниць для дьогтю, ліхтарів й чумацьку мажу – реконструкцію, виконану науковими працівниками та реставраторами Музею Народної архітектури та побуту Середньої Наддніпрянщини в 90-х роках XX століття [1].

ЛІТЕРАТУРА

1. Бойко Н. А. Чумацька мажа в експозиції музею українського народного сухопутного транспорту НІЕЗ «Переяслав». Матеріали VI Всеукраїнської науково – практичної конференції «Український технічний музей: історія, досвід, перспективи». – Коростень 2007. – С. 207.
2. Букатевич Н. І. Чумацтво на Україні. – Одеса, 1928.
3. Брокгауз Ф., Ефрон И. Энциклопедический словарь. – Т. XXXIX. – СПб., 1903. – С. 57.
4. Глушко М. С. Шляхи сполучення і транспортні засоби в Українських Карпатах др. пол. XIX – поч. XX ст. – К., 1993. – С. 151.
5. І. Гуржія «Розклад феодально-кріпосницької системи в сільському господарстві України першої половини XIX ст.» Київ, 1954, стор. 271-283.
6. Данилевський Г. П. Чумаки. (З подорожніх нотаток 1856 р. про характер та звичаї українських чумаків). – К., 1992. – С. 38.
7. Зеленин Д. К. Восточнославянская этнография. – М., 1991. – С.161.

8. Матеріали фондових книг інвентарної групи «Е» (№2, №4.)
9. Статистичний справошник по Полтавській губернії на 1918 – 19 рр.
10. Описи Київського намісництва 70-80-х рр. XVIII ст. – К., 1989. – С. 87, 253, 277.
11. Пынин А. История русской этнографии. – СПб., 1891. – Т.3 Этнография малорусская. – С. 372.
12. Проскурова С. В. Чумацтво як українське соціокультурне явище. Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата історичних наук. – К.: НАНУ., 2001.
13. Слабеев І. С. З історії первісного нагромадження капіталу на Україні. (Чумацький промисел і його роль у соціально-економічному розвитку України XVIII – першої половини XIX ст.) – К.: Наукова думка, 1964.
14. ЦДІАУ, Ф.442, оп.80, д.343.
15. ЦДІАУ ф.442, оп.86д. 91.
16. ЦДІА ф.59, спр. 82, арк.6-84.

Shkiryа N.V., Shkiryа L.N. On the study and existence of the Chumak trade in Ukraine. Some aspects of the study and existence on the presentation of Chumak trade in the Museum of the national land transport Middle Dnieper are highlighted on the basis of documentary materials.

Шкира Н.В., Шкира Л.Н. К вопросу изучения и бытования чумацкого промысла в Украине. В статье на основе документальных материалов освещены отдельные аспекты изучения, бытования и представления в экспозиции Музея народного сухопутного транспорта Среднего Приднепровья чумацкого промысла.