

АКАДЕМІЯ НАУК УКРАЇНСЬКОЇ РСР  
ІНСТИТУТ ІСТОРІЇ

---

І. С. СЛАБЕЄВ

З ІСТОРІЇ  
ПЕРВІСНОГО НАГРОМАДЖЕННЯ  
КАПІТАЛУ НА УКРАЇНІ

*(ЧУМАЦЬКИЙ ПРОМИСЕЛ  
І ЙОГО РОЛЬ У СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОМУ  
РОЗВИТКУ УКРАЇНИ  
XVIII — ПЕРШОЇ ПОЛОВИНИ XIX ст.)*

ВИДАВНИЦТВО «НАУКОВА ДУМКА»  
КИЇВ — 1964

9(C2)1  
С47

У книзі висвітлено одне з важливих, але досі слабо вивчених явищ соціально-економічної історії України періоду феодалізму — торгово-візницький (чумацький) промисел та його вплив на економічний розвиток України та розшарування селянства, особливо в період розкладу феодально-кріпосницької системи.

Розрахована на істориків, викладачів і студентів вузів.

ВІДПОВІДАЛЬНИЙ РЕДАКТОР  
член-кореспондент АН УРСР І. О. ГУРЖІЙ



## ВСТУП

Генезис капіталізму в Росії — одна з найважливіших проблем, над дослідженням якої працює багато радянських істориків. При її розробці дослідники незмінно керуються теорією марксизму-ленінізму, що дає єдино правильне, наукове пояснення об'єктивних закономірностей розвитку суспільства. Для глибокого і правильного розуміння процесу виникнення та розвитку капіталістичних відносин велике значення має ґрунтовне вивчення ролі торгівлі на різних етапах існування феодальної формації, що була одним з важливих джерел первісного нагромадження капіталу. Без глибокого дослідження розвитку торгівлі, її форм не можна дати цілну, а головне, правильну картину зміни феодального способу виробництва капіталістичним.

Дослідженню генезису капіталізму багато уваги приділили Карл Маркс, Фрідріх Енгельс і Володимир Ілліч Ленін. Вивчаючи процес зародження і становлення капіталізму, основоположники наукового соціалізму Карл Маркс і Фрідріх Енгельс глибоко досліджували розвиток продуктивних сил в епоху феодалізму. Маркс незаперечно довів, що швидке зростання торгівлі і виникнення торгового капіталу — одна з найважливіших передумов зародження в надрах феодалізму капіталістичного способу виробництва. З'ясуванню шляхів розвитку капіталізму в Росії, місцю і ролі в цьому історичному процесі торгівлі і торгового капіталу величезного значення надавав В. І. Ленін. Критично вивчаючи багатий фактичний матеріал, творчо застосовуючи вчення Маркса про закони розвитку капіталізму, В. І. Ленін у відомій праці «Розвиток капіталізму в Росії» розкрив характерні риси капіталістичного розвитку Росії, дав глибокий аналіз його особливостей і блискуче довів, що в Росії, так само як і в інших країнах, торгівля і торговий капітал активно впливали на виникнення і розвиток капіталістичного виробництва.

В епоху феодалізму, особливо в період розкладу феодально-кріпосницької системи, в Росії, в тому числі і на Україні, торгівля досягла значних розмірів. Поряд з професіональними тор-

говцями-купцями в торгівлю втягувались також інші верстви населення, зокрема селянство. Вивчення питання про участь у торгівлі селянства і поширення серед нього товарно-грошових і капіталістичних відносин має першорядне значення для правильного розуміння історичного процесу розкладу феодально-кріпосницької системи і заміни її капіталістичною.

В період феодалізму селянська торгівля мала специфічний характер і набирала різних форм. Так, на Україні тоді одним з найпоширеніших і важливих, але досі дуже мало досліджених видів селянської торгівлі, що здавна набув характеру самостійного промислу, був торговий, а з кінця XVIII ст. — торгово-візницький промисел, відомий в історичних документах, народній творчості, спеціальній та художній літературі під назвою чумацького. Виникнення і розвиток чумацтва були одним з проявів втягування широких мас феодального селянства в сферу ринкових відносин. Протягом чотирьох століть — з другої половини XV ст., тобто з часу виникнення, і до кінця XIX ст. чумацький промисел належав в багатьох місцевостях України до найважливіших після землеробства і скотарства занять сільського населення. Безпосередньо з сільським господарством чумацький промисел не був зв'язаний. В умовах панування феодального способу виробництва, при відсутності досконалих засобів сполучення і утрудненні господарських зв'язків між окремими місцевостями, чумацький промисел набуває широкого розповсюдження на Україні, відіграє важливу роль в її економічному розвитку. Насамперед чумацький промисел сприяв зміцненню торговельних відносин між окремими районами України, а також між Україною і сусідніми територіями, зокрема з Росією.

На першому етапі (до кінця XVIII ст.) чумацтво розвивалось майже виключно як торговий промисел. Його значення тоді визначалось насамперед широкою торгівлею сіллю. Саме її завозили і продавали на Україні чумаки. Відомо, що на Україні не були ще тоді відомі власні поклади солі. Сюди її доводилося завозити з сусідніх країн. Тому сіль становила один з найважливіших предметів торгівлі. З розвитком чумацької торгівлі, особливо з XVIII ст., асортимент товарів значно розширився. Це зумовило відповідно зростання ролі чумацької торгівлі в економіці України.

У період розкладу феодально-кріпосницької системи чумацтво з торгового перетворюється в торгово-візницький промисел. Поєднання торгівлі і візництва привело до різкого зростання промислу. Чумацьке візництво стає основним засобом транспортування вантажів на Україні. При відсутності залізниць і недостатньому розвитку внутрішніх водних сполучень дешево і масове чумацьке візництво стає дуже важливим фактором розвитку внутрішньої і зовнішньої торгівлі, сільського господарства і промисловості України.

В період феодалізму, особливо розкладу феодально-кріпосницької системи, чумацький промисел відігравав велику роль у розвитку товарно-грошових і капіталістичних відносин на селі. Чумацтво — одне з найважливіших джерел первісного нагромадження капіталу — стає одним з серйозних факторів виникнення і поглиблення майнової нерівності і соціального розшарування селянсько-козацької маси та формування на Україні сільської буржуазії і сільського пролетаріату. Отже, відіграючи важливу роль у розвитку торгівлі, а через неї і в розвитку сільського господарства та промисловості, сприяючи розкладу селянства, чумацький промисел тим самим значно впливав на розклад феодальної системи господарства і заміну її капіталістичною.

Поширення чумацького промислу не обмежувалось лише територією України. У кінці XVIII і особливо в першій половині XIX ст. чумацтво набуло досить значного розвитку в суміжних і найближчих до України місцевостях Росії — Воронезькій, Курзькій, Самарській, Саратовській, Астраханській губерніях, в областях Донського і Чорноморського військ, а також в Бессарабії. У ці часи торгово-візницька діяльність чумаків охоплювала величезну територію: на сході — від Південного Уралу і на заході — до Польщі, на півночі — від Москви і Нижнього Новгорода і на півдні — до передгір'їв Кавказу і Азово-Чорноморського узбережжя.

Незважаючи на важливе значення чумацького промислу в соціально-економічному розвитку України епохи феодалізму, він вивчений досі недостатньо. Дореволюційна — дворянська і буржуазна історіографія вивченням значення чумацького промислу в розвитку економіки України фактично не займалась. В окремих статтях і замітках іноді зустрічаються поодинокі, здебільшого розрізнені відомості про чумацьке візництво і торгівлю, про майнове розшарування серед чумаків. Проте належного аналізу їм не дається. Більше того, в ряді дореволюційних праць мають місце глибоко неправильні оцінки соціальної суті чумацтва, які суперечать історичній дійсності.

В більшості праць дореволюційних авторів докладно висвітлюються етнографічні особливості чумацького промислу: побут чумаків, характерні риси організації чумацької валки тощо. У 1840 р. польський дворянський публіцист Зенон Леонард Фіш (псевдонім Тадеуш Падалиця) опублікував невеликий етнографічний нарис «Чумаки»<sup>1</sup>, в якому розглядає чумаків як окрему категорію («klasa») людей, відмінну за фізичними даними і психічним складом від іншого населення України. При зображенні чумаків Тадеуш Падалиця вдається до ідеалізації та гіперболі-

<sup>1</sup> Т. Р., Crumacy, «Tygodnik Petersburski», 1840, ч. XXI, № 35, стор. 180—182.

зації. У нього чумаки — це люди дуже високого зросту, кремезні, сміливі, вольові, розумні, веселі, сповнені почуття власної гідності і переваги над іншими. Нарис Падалиці мав широку популярність і неодноразово повністю або з скороченнями передруковувався. Згодом з'явилося ще кілька етнографічних розвідок про чумаків, але більшість з них тільки дещо докладніше, інколи з деякими незначними доповненнями або уточненнями, повторювали уже описане Падалицею<sup>2</sup>. Деякі з цих статей також передруковувались по кілька разів у різних періодичних виданнях.

Пізніше, в 1857—1885 рр., до більш ґрунтовного висвітлення чумацького промислу вдається ряд російських і українських письменників, публіцистів та істориків. Так, у 1857 р. відомий російський письменник Г. П. Данилевський публікує великий нарис про чумаків<sup>3</sup>. За повнотою і достовірністю матеріалів, що наводяться, цей нарис перевершує майже всі інші праці про чумацький промисел. Автор висвітлює чумацький промисел значно глибше і не тільки з етнографічної точки зору, а й наводить багато цінних відомостей про соціальне розшарування серед чумаків, докладно описує майновий стан і торгово-промислову діяльність деяких особливо багатих чумаків-підприємців. Проте в оцінці соціальних явищ автор стоїть на ідеалістичних позиціях.

Чумацтво як важливе явище в економіці України розглядається в статті В. Линовського<sup>4</sup>. Автор глибоко аналізує чумацьке візництво і почасти торгівлю, порівнюючи чумацький промисел як засіб транспорту з залізницями, що вже почали будуватися, і переконливо доводить, що чумацтво вже не відповідало рівню економічного розвитку України.

Поряд з етнографічними відомостями окремі цінні соціально-економічні дані містять також деякі інші статті в газетах<sup>5</sup>. Важливі матеріали про чумацький промисел в період його занепаду

---

<sup>2</sup> И. Присовский, Чумаки. Очерк быта и странствований, газ. «Киевские губернские ведомости», № 21, 22, 23 за 1856 р.; Юнк, Украинские чумацкие песни, газ. «Киевские губернские ведомости», № 40 за 1856 р.; «Чумаки. Этнографические очерки». Отрывки из статьи «Хозяйственные заметки на пути из Крыма на Вольнь в 1852 г.», газ. «Полтавские губернские ведомости», № 36 за 1855 р.; «Чумачество», газ. «Кавказ», № 78 за 1851 р.; «Малороссийские чумаки», газ. «Калейдоскоп», № 13 за 1862 р.

<sup>3</sup> Г. Данилевский, Нравы и обычаи украинских чумаков. Очерки четырех времен года в Малороссии, «Библиотека для чтения», 1857, т. 142, 143.

<sup>4</sup> В. Линовский, Железные дороги и чумацкий промысел, «Экономический указатель», 1857, № 16.

<sup>5</sup> «Чумаки», «Посредник. Газета промышленности и реальных наук», № 39 за 1842 р. (Гадають, що її автором був видавець «Посредника» С. Усов.); «Чумаки», «Русский дневник», № 65 за 1859 р. Цю статтю передрукували «Киевские губернские ведомости», № 16 за 1859 р.; «Чумацкий извоз в Одессу», «Одесский вестник», № 51 за 1860 р.; Н. Овсянников, Чумаки на Нижегородской ярмарке. «Справочный листок для Нижегородской ярмарки», № 40 за 1861 р.



(після реформи 1861 р.) дають статті Н. Дикарьова, В. Василенка, М. Сумцова та ін.<sup>6</sup> Крім описових, переважно етнографічних статей, було опубліковано ще кілька праць, в яких робилися спроби дати оцінку історичного розвитку чумацького промислу і визначити його місце в житті українського народу. Зокрема, першу таку спробу зробив відомий український буржуазний історик М. І. Костомаров, будучи ще молодим дослідником. У дисертації «Про історичне значення руської народної поезії» (1843 р.) він виклав ідеалістичну схему історії України. За цією схемою чумацький промисел був нібито «перехідним станом» українського народу від першої, войовничої стадії його розвитку (козацтва) до мирної стадії — землеробства<sup>7</sup>.

Невірне тлумачення чумацтва дали також І. Я. Рудченко<sup>8</sup>, Ф. А. Щербина<sup>9</sup>. Вони намагалися дати оцінку розвитку чумацького промислу, виходячи з народницької общинної теорії. Відомо, що народники переоцінювали роль артільних засад, вбачаючи в них ледве чи не вирішальний фактор суспільного розвитку. Такий упереджений підхід до питання, зрозуміло, зумовив висновки, до яких прийшов спочатку І. Рудченко, а слідом за ним і Ф. Щербина. Прагнучи будь-що довести, що головним у визначенні соціального характеру чумацького промислу була «ідея асоціації» в народницькому розумінні, І. Рудченко твердив, що «в старину» чумацтво було ідеальним втіленням народницької общинної теорії у формі якоїсь феодальної комуністичної общини, побудованої «на засадах асоціації капіталів», де «весь прибуток від промислу становив спільну власність». Намагання довести, що чумацтво було втіленням народницьких ідей, привело І. Рудченка до фальсифікації соціальних відносин серед чумаків і в цілому на селі не тільки в далекому минулому, а й в ХІХ ст. За його твердженням, багаті чумаки (правда, він уникає вживати епітет «багатий», хоч говорить саме про таких чумаків) відігравали роль безкорисливих покровителів незалежної частини селянства. Зокрема лихварство багатіїв він видає за благодійництво, вбачаючи і тут вияв пресловутої народницької «ідеї асоціації». Характерно, що ніяких фактів на підтвердження своїх висновків І. Рудченко не наводить. І це не випадково, бо таких фактів немає.

<sup>6</sup> Н. Дикарев, О чумачестве в слободе Новоселовке и ближайших к ней местностях Изюмского уезда до и после проведения Курско-Харьковско-Азовской железной дороги, «Харьковские губернские ведомости», № 272 за 1880 р.; В. Василенко, К вопросу о чумачестве, «Харьковские губернские ведомости», № 286 за 1885 р.; Н. Сумцов, К истории слободско-украинского чумачества, журн. «Киевская старина», 1884, № 3, стор. 493—496.

<sup>7</sup> «Етнографічні писання Костомарова», Харків, 1930, стор. 77—80.

<sup>8</sup> І. Рудченко, Чумацкие народные песни, К., 1874.

<sup>9</sup> Ф. Щербина, Очерки южно-русских артелей и общинно-артельных форм, Одесса, 1880, стор. 5, 29—175.

Що ж до праці Ф. Щербини, то висновки його в своїй основі повністю збігаються з висновками І. Рудченка.

Перекручуючи соціально-економічну суть чумацького промислу, І. Рудченко і Ф. Щербина мали на меті історичними прикладами підтвердити реакційну народницьку общинну теорію. І. Рудченко відверто говорив, що чумацтво (в його зображенні, звичайно) «відповідає ідеалам, які в багатьох випадках збігаються з сучасними (тобто народницькими.— І. С.) соціальними». З тих же народницьких позицій підійшов до оцінки соціального змісту чумацтва і М. Ф. Сумцов, який категорично твердив, що багатий селянин-чумак «не має нічого спільного з новим торговцем деруновського і роззуваєвського типу, що народжується». Народницькі погляди на соціальну суть чумацтва повторюються також в статті Г. Концевича<sup>10</sup>.

Критикуючи подібні погляди народників, В. І. Ленін вказував, що «звичайний народницький погляд, за яким «куркуль» і «хазяйновитий мужик» являють собою не дві форми одного і того самого економічного явища, а нічим між собою не зв'язані і протилежні типи явищ,— цей погляд абсолютно ні на чому не ґрунтується. Це — один з тих передсудів народництва, які ніхто навіть і не пробував ніколи довести аналізом точних економічних даних. Дані говорять протилежне»<sup>11</sup>.

Прагнення історичними прикладами обґрунтувати правильність ідеалістичної народницької общинної теорії привело І. Рудченка і Ф. Щербину до серйозних помилок в оцінці чумацького промислу. Тенденційно оцінюючи характер чумацького промислу як якусь безкласову асоціацію, І. Рудченко і Ф. Щербина тим самим всупереч історичним даним стали на шлях фактичного затушовування ролі чумацтва як важливого фактора соціального розширення селянства на Україні.

Крім спеціальних праць, про які уже говорилося, чумацький промисел мав досить широке відображення в художній літературі ХІХ ст. В деяких творах життя чумаків показано глибше, а головне, правдивіше, ніж в спеціальних працях. Найбільшу цінність мають ті художні твори, в яких розкриваються соціальні моменти чумацтва. Дуже цікавою є п'єса українського письменника Г. Квітки-Основ'яненка «Сватання на Гончарівці», видана в 1836 р.<sup>12</sup>, тобто ще до появи спеціальних праць про чумацтво. В ній виведено образ багатого чумака і показано його панівне становище на селі. Картини життя бідних і багатих чумаків знаходимо також в творах великого українського поета і полум'яного революціонера-демократа Т. Г. Шевченка.

<sup>10</sup> Г. Концевич, Чумак в народних песнях, «Известия общества любителей изучения Кубанского края», вип. 6, 1913.

<sup>11</sup> В. І. Ленін, Твори, т. 3, стор. 150.

<sup>12</sup> Г. Квітка-Основ'яненко, Твори, т. І, К., 1956, стор. 585—646.

В повісті «Наймишка» (1844 р.) Т. Г. Шевченко показав життя і господарство багатого чумака, а у вірші «У неділю не гуляла»<sup>13</sup> поет створив яскравий і хвилюючий образ знедоленого чумацького наймита. Правда життя, яка показана в творах Т. Шевченка, Г. Квітки-Основ'яненка та деяких інших письменників, повністю спростовує погляди І. Рудченка, Ф. Щербини та інших авторів народницького напрямку про взаємовідносини між чумаками, а також між чумаками і рештою селян.

Умови для дійсно наукової розробки історичного минулого українського народу, в тому числі і такого значного соціально-економічного явища в його житті, як чумацький промисел, були створені лише після перемоги Великої Жовтневої соціалістичної революції.

Однак і досі чумацький промисел ще мало досліджений. Не зазнали належної критики антинаукові теорії щодо чумацтва, висунуті в дореволюційних працях. Фактично вся спеціальна література з даного питання обмежується історико-етнографічним нарисом Н. Букатевича<sup>14</sup> і збірником статей і матеріалів «Чумаки»<sup>15</sup>, які вже дуже застаріли.

Нарис Н. Букатевича був першою в радянській історіографії спробою дати науковий аналіз соціально-економічного змісту чумацького промислу. Основна увага приділялася з'ясуванню місця і ролі чумацтва в економіці України XIX ст. Автор використав значну літературу і багато рукописних матеріалів. В цьому праця Н. Букатевича заслуговує позитивної оцінки. Водночас в ній є ряд серйозних помилок, недоліків і недоробок. Насамперед незадовільно висвітлена соціальна суть чумацтва. В оцінці соціальних відносин автор стоїть не на марксистських позиціях. Так, всупереч фактам, він твердить, нібито багаті чумаки були не типовим явищем. Крім того, ідеалізує становище чумацьких наймитів, без будь-яких підстав заявляючи, що багаті чумаки допомагали своїм найманим робітникам стати чумаками-господарями. У нарисі є твердження, запозичені у буржуазних націоналістів. Слабкість методологічних позицій Н. Букатевича виявилась і в некритичній оцінці дореволюційної літератури про чумацтво.

У збірнику «Чумаки» основне місце займають етнографічні матеріали. Соціально-економічна історія чумацтва висвітлюється недостатньо. В статтях Н. Букатевича і Я. Риженка, присвячених економіці чумацтва, на жаль, майже нема ніяких цінних даних і узагальнень.

<sup>13</sup> Т. Г. Шевченко, Повне зібрання творів у десяти томах, т. III, К., 1949, стор. 78—79; т. I, К., 1951, стор. 254—255.

<sup>14</sup> Н. Букатевич, Чумацтво на Україні. Історично-етнографічні нариси, Одеса, 1928.

<sup>15</sup> «Матеріали до вивчення виробничих об'єднань», вип. II, «Чумаки», К., 1931.



В наступний період історична наука в СРСР досягла значних успіхів у вивченні історичного минулого нашої країни, в тому числі й України. Науковий рівень досліджень набагато підвищився. Особливо багато зроблено за останнє десятиліття. Опубліковано ряд цінних праць, в яких висвітлюються важливі питання історії українського народу, зокрема історії селянства. Хоч праць, спеціально присвячених вивченню чумацького промислу і його ролі в соціально-економічному розвитку України, не було видано, проте дослідження його поряд з іншими неземлеробськими виробничими і торговельними заняттями селянства займає помітне місце в деяких з опублікованих праць. Так, найбільш докладно чумацький промисел висвітлюється в монографії І. Гуржії<sup>16</sup>. На значному, переважно новому матеріалі автор показує, що чумацький промисел, особливо чумацьке візництво, було важливим фактором у розвитку економіки України в першій половині XIX ст. У праці вперше дана правильна оцінка процесу розшарування серед чумаків у зв'язку з загальним процесом розшарування селянства України в період розкладу феодально-кріпосницької системи. Інтересні дані про чумацтво на Запоріжжі, зокрема про велику майнову нерівність серед запорізьких чумаків, наведені в монографіях В. Голобуцького<sup>17</sup>. Чумацький промисел, як одне з важливих і специфічних для України джерел первісного нагромадження значних капіталів у руках деякої частини селян, коротко розглядається в монографії О. Нестеренка<sup>18</sup>.

Однак, говорячи про висвітлення чумацького промислу в монографічних дослідженнях, виданих останнім часом, треба мати на увазі, що автори цих праць, вивчаючи широкі проблеми історії України, зрозуміло, не мали можливості детально проаналізувати чумацький промисел, глибоко і всебічно показати його місце в соціально-економічному житті України періоду феодалізму.

Отже, аналіз літератури про чумацький промисел, а також праць, в яких це явище розглядається в числі інших питань, показує, що досі вивчення чумацького промислу і його ролі в соціально-економічному розвитку України ще далеко не завершено. Насамперед майже не вивчено стан чумацького промислу до XIX ст. Необхідно також особливо ґрунтовно проаналізувати чумацтво в період розкладу феодально-кріпосницької системи, коли воно набуло особливо великого значення, визначити предмети і обсяг чумацького візництва і торгівлі, щоб правильно по-

<sup>16</sup> І. Гуржій, Розклад феодально-кріпосницької системи в сільському господарстві України першої половини XIX ст., К., 1954, стор. 271—283.

<sup>17</sup> В. Голобуцький, Черноморское казачество, К., 1956, стор. 80—81; його ж, Запорожское казачество, К., 1957, стор. 362—363.

<sup>18</sup> О. Нестеренко, Розвиток промисловості на Україні, ч. I, К., 1959, стор. 225—227.

казати роль чумацького промислу в розвитку економіки України, в зміцненні економічних зв'язків між окремими районами України та між Україною в цілому й іншими місцевостями Росії, насамперед з її центральними промисловими губерніями. Дуже важливе значення має дослідження ролі чумацького промислу як одного з важливих факторів у поглибленні майнової нерівності і соціальному розшаруванні селянства України. Саме в цьому питанні в дожовтневій літературі різних напрямів існує найбільше переконачень, які досі ще не піддані ґрунтовній науковій критиці.

У монографії, крім спеціальної літератури, широко використано також ті праці, де чумацький промисел висвітлюється побіжно. Серед них праці І. Аксакова та А. Рославського<sup>19</sup>. Вони містять важливі дані про торгівлю, в основному ярмаркову, на Україні та відомості про роль чумацького транспорту в перевезенні вантажів. Цінні відомості про роль чумаків у доставці хліба та іншої сільськогосподарської продукції в Одесу для вивезення за кордон містить праця Ю. Янсона<sup>20</sup>. Для вивчення чумацької торгівлі сіллю значний матеріал дає невелика, але змістовна праця М. Медведєва<sup>21</sup>. Для дослідження чумацької торгівлі рибою важливі дані дає праця Н. Данилевського<sup>22</sup>.

Цінну за своїм змістом групу друкованих джерел становлять численні статистичні дослідження Росії в цілому і українських губерній особливо. Правда, більшість з них дають матеріал для 40—60-х років XIX ст. В праці використано, зокрема, статистичні дані Є. Зябловського<sup>23</sup>, М. Арандаренка<sup>24</sup>, деякі матеріали з томів серії «Военно-статистическое обозрение Российской империи»<sup>25</sup>, а також «Материалы для географии и статистики России» та «Списки населенных мест Российской империи»<sup>26</sup> та ін.

---

<sup>19</sup> И. Аксаков, Исследование о торговле на украинских ярмарках, СПб., 1858; А. Рославский, Мысли об устройстве железной дороги из Харькова к Черному морю, Харьков, 1852.

<sup>20</sup> Ю. Янсон, Статистическое исследование о хлебной торговле в одеском районе, СПб., 1870.

<sup>21</sup> М. Медведев, Соляной промысел в Крыму, СПб., 1867.

<sup>22</sup> Н. Данилевский, Описание рыболовства на Черном и Азовском морях, «Исследование о состоянии рыболовства в России», т. VIII, СПб., 1871.

<sup>23</sup> Е. Зябловский, Статистическое описание Российской империи в нынешнем ее состоянии, т. II, СПб., 1815.

<sup>24</sup> Н. Арандаренко, Записки о Полтавской губернии, ч. II, Полтава, 1849; ч. III, Полтава, 1852.

<sup>25</sup> «Военно-статистическое обозрение Российской империи», т. XI, ч. 4, Екатеринославская губерния, СПб., 1850; т. XII, ч. 1, Харьковская губерния, СПб., 1850; т. XII, ч. 2, Черниговская губерния, СПб., 1851 та ін.

<sup>26</sup> «Материалы для географии и статистики России», В. Павлович, Екатеринославская губерния, СПб., 1862; А. Шмидт, Херсонская губерния, т. I, II, СПб., 1863; Н. Краснов, Земля войска Донского, СПб., 1863; М. Домонтович, Черниговская губерния, СПб., 1865 та ін.; «Списки насе-

Значний, але дуже розрізнений матеріал про чумацьке візництво і торгівлю в першій половині XIX ст. дають статті, огляди, замітки, статистичні таблиці тощо, вміщені в різних тогочасних періодичних виданнях, особливо в «Журнале министерства внутренних дел», «Журнале министерства государственных имуществ» та в «Коммерческой газете», «Земледельческой газете» і ряді губернських «Ведомостей», що видавались на Україні.

При вивченні стану чумацького промислу до XVIII ст. і частково у XVIII ст. використані деякі документи, вміщені в ряді археографічних видань, зокрема в «Архиве Юго-Западной России»<sup>27</sup>, «Актах Московского государства»<sup>28</sup>, «Актовых книгах Полтавского городского уряда XVII века»<sup>29</sup> та ін., а також мемуарна література: записки М. Броневського<sup>30</sup>, Е. Піноччі<sup>31</sup>, С. Окольського<sup>32</sup> та ін. Ці джерела дають цінні, хоч і дуже стислі відомості про соляну торгівлю і чумацький промисел XVI—XVII ст., на підставі яких можна відтворити загальну картину розвитку чумацтва в той час.

Відомостей з літератури, документальних публікацій, мемуарів недостатньо для всебічної характеристики чумацького промислу і його ролі в житті України. Додаткові, дуже цінні дані про чумацтво в XVIII—XIX ст. взяті з архівних фондів Центрального державного історичного архіву в Ленінграді (ЦДІАЛ), Центрального державного історичного архіву УРСР (ЦДІА УРСР) і філіалу ЦДІА УРСР у Харкові, державних архівів Київської, Харківської та Кримської областей. Всього використано матеріали 30 фондів.

Основну групу архівних джерел становлять облікові відомості прикордонних форпостів, застав і митниць (для XVIII ст.), рапорти, щорічні звіти і матеріали до звітів повітових та губернських властей про стан повітів і губерній, звіти начальників округів державних маєтностей, а також поіменні і зведені відомості про відпуск солі з Криму (кінець XVIII—початок XIX ст.).

---

ленних мест Российской империи», XIII, Екатеринославская губерния с Таганрогским градоначальством, СПб., 1863; XLVI, Харьковская губерния, СПб., 1869 та ін.

<sup>27</sup> «Архив Юго-Западной России», ч. 3, т. II, К., 1868; ч. 3, т. VI, К., 1908; ч. 7, т. I, К., 1886; ч. 7, т. II, К., 1890 та ін.

<sup>28</sup> «Акты Московского государства», т. II, СПб., 1894.

<sup>29</sup> «Актовые книги Полтавского городского уряда XVII века», вип. I, II, Чернигов, 1912.

<sup>30</sup> М. Броневский, Описание Крыма (Tartariae descriptio), «Записки Одесского общества истории и древностей», т. VI, Одесса, 1867.

<sup>31</sup> Н. Рипосси, O Bohdanie Chmielnickim i o Kozakach, в кн.: A. Grabowski (упорядник), Ojczyzste spominki w pismach do dziejów dawnej Polski, Kraków, 1845.

<sup>32</sup> С. Окольский, Дневник (1637—1638 гг.), «Мемуары, относящиеся к истории Южной Руси», вип. II, К., 1896.

Певні відомості про перешкоди, що гальмували розвиток чумацтва, подають численні скарги чумаків на поміщиків, відкупщиків та інших осіб з приводу різних утисків і незаконних поборів.

Узагальнення і критичний аналіз даних з літератури, друкованих і архівних джерел, періодичних видань про діяльність чумаків, а також використання побічних матеріалів дає повну можливість відтворити картину розвитку чумацького промислу з часу його зародження і особливо в період розкладу феодально-кріпосницької системи і визначити його роль в соціально-економічному розвитку України на різних історичних етапах. Спеціальна розробка історії чумацтва дає можливість не тільки дати правильну оцінку його місця і значення в процесі історичного розвитку України, але й ще раз переконливо показати антинауковий характер буржуазної, насамперед буржуазно-націоналістичної, історіографії у висвітленні вузлових проблем соціальної історії українського народу. Вивчення чумацького промислу допомагає глибше дослідити класове розшарування українського села і роль в цьому процесі чумацького промислу, що рішуче спростовує твердження буржуазно-націоналістичних істориків про особливий, безкласовий характер української нації, зокрема селянства, про відсутність власної української буржуазії.



## ВИНИКНЕННЯ І РОЗВИТОК ЧУМАЦЬКОГО ПРОМИСЛУ ДО КІНЦЯ XVIII ст.

### ВИНИКНЕННЯ ЧУМАЦТВА

Чумацтво<sup>1</sup> належить до найдавніших і найзначніших промислів населення України, що виник в період, коли на Україні, як і в усій Східній Європі, після тривалого занепаду і застою, викликаних руйнівним татаро-монгольським нашествям, почалося нове піднесення продуктивних сил. Помітний крок вперед в XV—XVI ст. зробили всі галузі сільського господарства — землеробство, скотарство, садівництво, бджільництво та ін., поліпшилась техніка обробітку землі, підвищилась продуктивність праці хлібороба, посилювався процес відокремлення ремесла від сільського господарства. В феодальних маєтках зростала чисель-

<sup>1</sup> Походження назви «чумак» точно невідоме. З'ясуванням його походження в різний час займалось багато дослідників. Висловлювалось кілька припущень. Деякі автори (М. Максимович, Г. Данилевський, Д. Еварницький та ін.) вважали, що слово «чумак» іноземного походження і запозичене з татарської або тюркських мов, в яких є слова, близькі за вимовою. Проте більшість дослідників (наприклад, Т. Падалиця, А. Скальковський, М. Закревський та ін.) заперечували подібне пояснення, доречно вказуючи, що значення подібних іноземних слів не має нічого спільного з значенням слова «чумак» в українській мові. Вони вважали, що корінь слова «чумак» треба шукати в українській мові і висловили думку, що «чумак» походить від «чума», обгрунтовуючи це тим, що чумаки найбільше спілкувались з населенням Криму, звідки звичайно поширювалась на Україну чума. Чумаки могли бути і переносниками і першими вісниками цієї страшної хвороби. Деякою видозміною цієї версії є припущення, що назва «чумак» виникла від зовнішнього вигляду чумаків, які в давнину мали звичай перед виходом на промисел змащувати свій одяг дьогтем, що на їх думку запобігало захворюванням. Вимазані дьогтем і вкриті пилом чумаки зовні були схожі на хворих на чуму. На наш погляд, жодне з висунутих припущень не можна вважати достатньо обгрунтованим. Найбільш правдоподібною на перший погляд є думка, що «чумак» походить від «чума». Але треба мати на увазі, що в середині XVII ст., коли на Україні поширилась назва «чумаки», слово «чума» в документах ще не вживалось. В тогочасних документах чума, як взагалі всі епідемічні захворювання, називалася «мор», «моровая язва», «моровое поветрие» та ін. Можливо, що дальша робота радянських лінгвістів над вивченням словарного складу і розвитку української мови в XVII ст. дасть можливість з'ясувати остаточно походження слова «чумак».

ність ремісників, для багатьох з яких ремесло стало вже основним заняттям. Ремісничє виробництво стає більш різноманітним і спеціалізованим. Особливо швидко розвивались ремесла в містах, як у старих, що відроджувались після занепаду, так і в нових, що тільки виникали. Водночас з концентрацією ремесел в містах удосконалювалась техніка ремісничого виробництва. Ремісники становили вже значну частину населення міст у XV—XVI ст.

Зростання міст і ремісничого виробництва супроводжувалось збільшенням населення, яке вже порвало з сільським господарством. Збільшення неземлеробського населення і дальший розвиток ремісництва в містах вело до посилення попиту на продукцію сільського господарства, зокрема на продукти харчування та сировину. З другого боку, зростала потреба у виробі ремесла. Все це стимулювало розвиток торгівлі, насамперед внутрішньої. Значно посилюються господарські зв'язки між містом і селом, між окремими землями, зростають численні торги і ярмарки. Основні предмети торгівлі на ярмарках і торгах становили продукти харчування, переважно хліб. Серед ринкових товарів важливе значення мала також сіль. Поряд з внутрішньою розвивалась і зовнішня торгівля. Насамперед зростав вивіз за кордон сільськогосподарської продукції і лісових матеріалів. З-за кордону збільшувався довіз предметів розкоші, основним споживачем яких був панівний клас феодалів.

З розвитком внутрішньої і зовнішньої торгівлі значно зросли можливості для купецького підприємництва. З'явилося багато нових товарів, торгівля якими давала більше прибутку і була менш громіздкою, ніж торгівля деякими старими товарами, зокрема сіллю. Сіль вимагала багато транспортних засобів для перевезення. До того ж на Україну вона привозилась здалека (з Криму, Чорноморського узбережжя або з Галичини). Це теж ускладнювало її транспортування. Тому при появі нових товарів купці менше проявляють уваги до торгівлі сіллю, вважаючи її недосить зручним і вигідним товаром. Крім того, різка зміна в другій половині XV ст. політичної обстановки на південних кордонах України теж мала негативний вплив на купецьку торгівлю сіллю. В результаті агресії Туреччини, що разом з Кримським ханством на кінець XV ст. захопила північне узбережжя Чорного моря, всі південні джерела солі опинились в руках ворожих держав — Туреччини і Криму. Починаючи з 1480 р. кримські хани, при підтримці Туреччини, почали часто нападати по розбійницькому на українські землі. В таких умовах транспортування солі з узбережжя Чорного моря і Криму стало дуже небезпечним. Всі, хто займався торгівлею солі, перебували під постійною загрозою нападу і пограбування з боку татар. Проте, із зменшенням заінтересованості купецтва в торгівлі сіллю і значним погіршенням становища на південних кордонах Украї-

ни, соляна торгівля не прийшла до занепаду. На зміну купцям, які поступово скорочували привезення солі, з'явилися нові соле-торговці — чумаки.

Перші згадки про солепромисловців, які приїздили за сіллю в Кримське ханство і яких не можна (спираючись на відомості про їх діяльність) віднести до купців, зустрічаються в листі хана Менглі-Гірея до Івана III (1499 р.). У листі хан скаржить на якихось «людей», які, «нынеча приходя», сіль беруть, «а пошлин не дают». Якщо Менглі-Гірей вважав необхідним порушити це питання, отже, нема сумніву, що тоді таких солепромисловців було вже досить багато і ханська казна зазнавала значних збитків. Та й в самому листі є підтвердження цього: хан говорить, що вони «соль силно емлют». «Люди», що приходили по сіль, були, без сумніву, жителями Подніпров'я, бо хан просить Івана III вплинути на литовського князя (Подніпров'ям тоді володіло Литовське князівство), щоб той не дозволяв своїм підданим діяти подібним чином<sup>2</sup>.

Трохи пізніше, з 40-х років XVI ст., в документах починають згадуватися солепромисловці під назвою «соленики», в яких не важко пізнати «людей», про яких говорилося в листі Менглі-Гірея, бо діяльність і тих і других абсолютно подібна, що видно, наприклад, з листа Давлет-Гірея до Сигізмунда (1545 р.), в якому він скаржить на дії солеників<sup>3</sup>.

Зіставляючи дані про характер і методи промислу «людей» і солеників, переконуємось, що це одна й та ж категорія солепромисловців. Спочатку вони не мали окремої назви і фігурували просто як «люди», але згодом за ними закріпилася назва соленики<sup>4</sup>. З документів видно, що нова категорія солепромисловців дуже відрізнялася від купців-солеторговців. Насамперед діяльність «людей», а потім солеників мала характер своєрідного збройного нападу на соляні озера, що належали татарам, тоді як купці завжди купували сіль у татар. Термін соленики не став загальною назвою нової категорії солепромисловців. Останнє відоме вживання його відноситься до 1665 р.<sup>5</sup> З часом поширює-

<sup>2</sup> «Сборник императорского русского исторического общества», т. 35, СПб., 1892, стор. 290.

<sup>3</sup> «Книга посольская метрики великого княжества Литовского (с 1545 по 1572 год)», М., 1843, стор. 22.

<sup>4</sup> У XVI ст., а можливо й раніше, солениками, або соловарами, називались також жителі Литовського князівства, які спеціалізувались на виварці солі з місцевих джерел. Таких солеників було особливо багато в західній частині Кривичської землі, в Північній Підляхії, Жмуді і деяких сусідніх литовських територіях, де були соляні джерела. Проте в цілому видобуток тут солі був невеликий, а якість її низькою (Ф. Леонтович, Сельские промышленники в Литовско-русском государстве, «Варшавские университетские известия», 1897, № 7, стор. 126). Очевидно, що такі соленики існували ще до появи солеників, які їздили за сіллю на узбережжя Чорного моря.

<sup>5</sup> «Акты, относящиеся к истории Южной и Западной России», т. VI, СПб., 1869, стор. 41. Назва соленики не зникла зовсім. Вона зустрічає-



ться нова назва людей, які промишляли сіллю,— чумаки, а сам промисел почав називатися чумацтвом.

Перша відома згадка про чумацький промисел під цією назвою відноситься до 1665 р. В одній справі в актових книгах Полтавського міського уряду розглядається суперечка двох осіб, які раніше спільно входили у «товариство на чумацтво»<sup>6</sup>. Про чумаків і чумацький промисел говориться і в іншій справі за 1670 р. Справа ця цікава тим, що події, про які в ній говориться, відносяться приблизно до 1660 р.<sup>7</sup>

Особи, які займалися чумацтвом або мали прізвище Чумак (Чюмак), зустрічаються також в переписних книгах 1666 р.<sup>8</sup> Дані свідчать, що між «людьми» кінця XV ст., солениками XVI—першої половини XVII ст. і, нарешті, чумаками існувала пряма спадковість. Під цими трьома назвами виступає одне й те ж соціально-економічне явище. Просто «людьми», потім солениками та чумаками в різний час називали тих, хто не належав до купецького стану, і становив окрему категорію солепромисловців.

Приблизно тоді ж, коли з'являються відомості про солеників, у документах починає згадуватись ще одна група солеторговців, які не належали до купецтва і називались «коломиїці». На відміну від солеників, які привозили сіль з чорноморських лиманів, коломиїці їздили за нею до Галичини, здебільшого в Коломию, де видобувалась виварна сіль. Звідси і пішла назва цих солепромисловців — коломиїці.

На підставі наявних відомостей XVII—XVIII ст. можна зробити висновок, що коломиїці належали до того ж типу солепромисловців, що й соленики-чумаки. На підтвердження можна послатись на лист Романа Ракушки до Івана Брюховецького (1665 р.), в якому він повідомляє, що в Ніжин «поприезжали соленики из Полонного»<sup>9</sup>.

Досить глянути на карту України, щоб переконатися в тому, що насправді йдеться про коломиїців, а не про солеників, бо

---

ться навіть у документах XVIII ст. Соленикам продавав сіль Яків Маркович, яку привозили його люди з Криму («Дневник генерального подскарбья Якова Марковича (1717—1767)», ч. III, К., 1897, стор. 286—287). З змісту цього запису видно, що солениками Я. Маркович називає тих прасолів, які самі за сіллю до місць видобутку не їздили, а купували її у промисловців, які сіль звідти довозили, а потім розпродавали її по селах вроздріб.

<sup>6</sup> «Актовые книги Полтавского городского уряда XVII века», вип. I, стор. 71—72.

<sup>7</sup> Там же, вип. II, стор. 62—63.

<sup>8</sup> «Переписні книги 1666 року», К., 1933, стор. 222, 284, 394.

<sup>9</sup> «Акты, относящиеся к истории Южной и Западной Руси», т. VI, стор. 41.

останні привозили сіль з півдня, а не з Галичини, звідки йшов шлях через Полонне. Той факт, що така освічена для свого часу людина, яка добре знала життя України, називає коломиїців солениками, свідчить про відсутність між солениками та коломиїцями корінних відмін. Це також підтверджується більш пізніми відомостями. Однак певна різниця між ними, безумовно, була. Якщо соленики набирали сіль, часто уникаючи платити за неї, то коломиїці завжди тільки купували її, бо умови не дозволяли діяти так, як це робили соленики. Були й інші особливості, які становили специфіку коломиїського промислу.

Назва коломиїці на Подніпров'ї існувала до кінця XVIII ст., до загарбання Галичини Австрією і відокремлення її від інших українських земель. Відтоді коломиїці Подніпров'я припинили поїздки за сіллю до Коломиї, а почали привозити її з Криму, який тоді було приєднано до Росії, і стали теж називатись чумаками<sup>10</sup>.

Отже, аналіз даних дає підставу вважати, що чумацький промисел бере свій початок від «людей», які промишляли сіллю, про що відомо із згадуваного листа Менглі-Гірея. Відомості, що містить цей лист, дають можливість більш точно встановити час появи перших «людей» — солепромисловців. Складаючи скаргу, хан тут же говорить, що ще зовсім недавно «при Седех-мате, при царє», тобто близько середини XV ст., таких «людей» не було. Всі, хто приїздив по сіль з Литовського князівства, «соль имали, а пошлины» давали<sup>11</sup>. Отже, Менглі-Гірей твердить, що солепромисловці — «люди» з'явилися пізніше. Звідси можна зробити висновок, що час зародження чумацького промислу припадає на другу половину XV ст., між правлінням Седі-Ахмета і Менглі-Гірея.

Відсутність докладних даних про «людей», солеників і коломиїців другої половини XV — першої половини XVII ст., тобто про початковий період розвитку чумацького промислу, не дозволяє, на жаль, детально простежити процес формування чумацтва, зокрема з'ясувати всі ті зміни, що їх зазнавав промисел у процесі розвитку.

Безсумнівно, що ці зміни, особливо у солеників, були досить значними. Якщо в кінці XV — першій половині XVII ст. «люди», а потім соленики не визнавали встановлених кримськими ханами порядків, брали сіль потай або силою, вступаючи при цьому досить часто у збройні сутички з татарською вартою біля озер,

<sup>10</sup> Є дані, що вже на початку XVIII ст. деякі лівобережні коломиїці почали привозити сіль не з Галичини, а з Криму («Стороженки. Фамільний архив», т. VI, К., 1908, стор. 227—228).

<sup>11</sup> «Сборник императорского русского исторического общества», т. 35, стор. 290.

то поступово становище змінилось. Десь з середини XVII ст.<sup>12</sup> відбувся остаточний перехід до регулярної торгівлі з додержанням введених татарами правил, насамперед з оплатою взятої солі.

Отже, хоч перші відомі згадки про чумацький промисел під цією назвою відносяться до 60-х років XVII ст., безсумнівно, що сам промисел виник набагато раніше. Документи, що дійшли до наших днів, дозволяють твердити, що чумацький промисел з'явився не пізніше, як у другій половині XV ст., коли поряд з купцями-солеторговцями перевезенням солі почали займатись люди, які не належали до купецтва. Спочатку вони не мали окремого найменування і називались просто «люди», а згодом їх стали називати солениками і, нарешті, десь з середини XVII ст.— чумаками. Чумаки, які привозили сіль з Галичини, називались коломийцями.

Виникнення чумацького промислу було не випадковим явищем. Це — закономірний результат тих змін у соціально-економічному розвитку України XV—XVI ст., зокрема зростання товарно-грошових відносин і торгівлі, в результаті яких у торгівлю почали втягуватись все ширші прошарки населення. Через економічні і політичні умови, що склалися, одним з основних предметів торгівлі для осіб, які не належали до купецтва, стала сіль. Складні умови, в яких їм доводилося займатись перевезенням солі на Подніпров'я (постійна небезпека нападу, бездоріжжя і безлюддя), зумовили поступове перетворення торгівлі сіллю в окремий промисел з специфічними рисами. Час з другої половини XV ст. до середини XVII ст. є періодом формування і становлення чумацького промислу. Лише у середині XVII ст. чумацтво набрало того вигляду, який був для нього характерним у наступний період. Можливо, що з процесом становлення промислу зв'язана також зміна його назви, коли промисловців почали називати не солениками, а чумаками.

### **ПОШИРЕННЯ ЧУМАЦТВА СЕРЕД РІЗНИХ ВЕРСТВ НАСЕЛЕННЯ. ОСНОВНІ РАЙОНИ РОЗВИТКУ ЧУМАЦЬКОГО ПРОМИСЛУ**

Хоч в найраніших документах про чумацтво безпосередньо не говориться, до яких верств населення належали «люди» і соленики, уважне вивчення і співставлення документів дає можливість в загальних рисах з'ясувати це питання. Деякі відомості е

<sup>12</sup> Ще напередодні визвольної війни 1648—1654 рр. між козаками, які набирали з озер сіль, і татарською сторожею відбувалися безперервні сутички, про це відомо з слів Е. Піноччі (Н. Ріпосси, *O Bohdanie Chmielnickim i o Kozakach*, в кн.: А. Grabowski (упорядник), *Ojczyste spominki w piśmach do dziejów dawnej Polski*, стор. 140).

в листі хана Давлет-Гірея до Сигізмунда-Августа (1552 р.). Говорячи про порядок вивезення солі з Кримського ханства, Давлет-Гірей дає обіцянку сприяти солепромисловцям з Києва, Луцька та інших міст, які приїжджають по сіль до Качибей, при умові, що ті будуть «водлуг обычаю стародавнього мыто давати». Зокрема, хан гарантує таким промисловцям охорону і відшкодування збитків, «если бы им беручи соль... шкода се стала» від татар. Але тут же в листі зроблено застереження, що все сказане не поширюється на «козаков ваших»<sup>13</sup>.

Насамперед необхідно встановити: ким же були ті солепромисловці, яким Давлет-Гірей обіцяє своє покровительство? Можна гадати, виходячи з листа, що йдеться про купців, бо далі говориться, що такі ж гарантії хан дає «и другим всем вашим купцом»<sup>14</sup>. Отже, і солепромисловці, про яких згадувалося в листі, були купцями. Що це дійсно так, видно з іншого тогочасного документа — договору попередника Давлет-Гірея — Саган-Гірея з Сигізмундом I (кінець 30 — початок 40-х років). У договорі солепромисловці з Києва, Луцька та інших міст «коруны Польское и великого князства Литовского» прямо називаються купцями<sup>15</sup>. Те, що в частині, яка стосується регламентації торгівлі, обидва документи майже дослівно збігаються, підтверджує, що Давлет-Гірей давав гарантії тільки купцям-солеторговцям.

Отже, кримські хани по-різному ставились до двох груп солепромисловців: бажаними були купці і небажаними — козаки, яким хан відмовлявся давати будь-які гарантії про відшкодування можливих втрат під час взяття солі. Причини такої відмови зрозумілі. Сучасники повідомляли, що козаки з боєм брали сіль у татар. Так, польський посол Мартин Броневський у своїх нотатках про подорож до Криму в 1578 р. писав, що до лиманів «стекается всегда большое множество казаков» і часто відбуваються запеклі сутички між ними і татарами за сіль<sup>16</sup>. Ці сутички могли мати місце лише тому, що козаки, на відміну від купців, не хотіли платити хану гроші за сіль, яку вони брали. Але з інших документів кінця XV—XVI ст. відомо, що такі самі сутички, в тих же місцях і з тих же причин відбувалися між «людьми», а потім і солениками, з одного боку, і татарською сторожею біля озера, з другого. Зіставлення даних переконливо свідчить, що між промислом солеників і козаків є повна схожість. Отже, соленики, які згадуються в одних документах, і козаки-солепромисловці — в інших джерелах, — це один і той же

<sup>13</sup> «Книга посольская метрики великого князства Литовского...», стор. 67.

<sup>14</sup> Там же, стор. 67—68.

<sup>15</sup> «Акты, относящиеся к истории Западной России», т. II, стор. 363.

<sup>16</sup> М. Броневский. Описание Крыма (Tartariae descriptio), «Записки Одесского общества истории древностей», т. VI, стор. 336.



тип солепромисловців. Можливо, що козаків-солепромисловців також називали солениками. В документах про це не говорить-ся. Більш ймовірно, що солениками називали не козаків, або скоріш не тільки козаків, а й інших жителів Подніпров'я, які теж, як і козаки, брали сіль з озер без оплати за неї встановле-ного татарами мита.

Відомо, що в XV—XVI ст. з розвитком ремесла, торгівлі і товарно-грошових відносин в сферу ринкового обміну стали де-далі більше втягуватись верстви населення, які не належали до купецького стану. Це переважно заможні селяни і середні верст-ви міського населення. Маючи менші грошові нагромадження, ніж купці, не користуючись їх привілеями і не маючи досвіду, торговці з селян і міщан могли торгувати лише тими товарами, до яких купці з тих чи інших причин не виявляли особливого ін-тересу. Одним з таких товарів і стала сіль, доставка якої була зв'язана з великими труднощами і ризиком.

Отже, чумацький торговий промисел сіллю виник як проми-сел селян, козаків і міщан. Серед якої з цих груп населення Ук-раїни чумацтво в другій половині XV—XVI ст. було найбільше поширено, відповісти важко. Найбільш ймовірно, що спочатку ак-тивніше промишляли сіллю козаки, у яких для цього було біль-ше можливостей (особиста свобода, близькість соляних озер, добре знання місцевості, краща організація, наявність зброї і т. п.). Що ж до другої групи солепромисловців — коломийців, то про їх склад у XVI ст. нема конкретних відомостей. Безперечно одне, що коломийці належали до тих же верств населення По-дніпров'я, що й соленики, тобто до міщан і селян.

Правильність думки про те, серед яких верств населення роз-вивався чумацький промисел у другій половині XV—XVI ст., під-тверджується пізнішими даними. В документах XVII ст. най-частіше зустрічаються відомості про чумаків-козаків. Можна га-дати, що в XVII ст., як і раніше, козаки становили найчисленні-шу групу чумаків. Крім рядового козацтва чумацтвом займалась також старшинська верхівка. Зокрема, є дані про те, що в Ко-ломию по сіль їздив Тиміш — син Богдана Хмельницького<sup>17</sup>. Крім козаків у XVII ст. відомі також чумаки й коломийці з мі-щан і селян. Так, досить багато коломийців-міщан зустрічається в переписних книгах 1666 р. Жили вони в багатьох містах і міс-течках північно-західної частини Лівобережжя, що була охоп-лена переписом, зокрема в Батурині, Конотопі, Ніжині, Козель-ці<sup>18</sup>. З тих же переписних книг видно, що коломийці були і се-ред селян<sup>19</sup>. Про чумака з «мужиків» говорить також в іншому

<sup>17</sup> І. Крип'якевич, Богдан Хмельницький, К., 1954, стор. 313.

<sup>18</sup> «Переписні книги 1666 року», стор. 20—21, 86—116, 151—158, 245—259 та ін.

<sup>19</sup> Там же, стор. 29, 67, 414 та ін.

документи за 1665 р.<sup>20</sup> На кінець XVII ст. чумацтво серед селян поширилося ще більше. В царській жалуваній грамоті, даній лубенському полковнику Л. Свічці в 1690 р. на цілий ряд сіл в Пирятинському повіті, засвідчено, що права Л. Свічки як володільця поширюються також «и на коломиїцов, которые в том же уезде Пиратинском живут в селах и фулварках»<sup>21</sup>.

Докладніші архівні матеріали про чумацький промисел в XVIII ст. дають можливість досить детально проаналізувати склад чумаків за належністю їх до тих чи інших верств населення України і визначити, в яких групах чумацький промисел набрав найбільшого поширення.

В джерелах першої половини XVIII ст., що містять відомості про чумацький промисел, серед лівобережних чумаків згадуються поміщицькі, монастирські й державні селяни, інколи духовенство і козацька старшина. Але найчастіше зустрічаються чумаки, записані як «жителі» різних сіл і містечок, під якими розуміються козаки й міщани. Серед чумаків — жителів сіл і містечок, безумовно, переважали козаки, яких було незрівняно більше, ніж міщан. З документів видно, що другою після козаків за чисельністю групою чумаків були селяни. Зокрема, це підтверджується «статтями» гетьмана П. Апостола царю (27 липня 1728 р.), де в § 15 прямо говориться, що чумацтвом займались козаки і «посполиті»<sup>22</sup>.

На Правобережжі основну масу чумаків становили селяни. Крім них чумацьким промислом займались ще міщани й духовенство.

Склад чумаків за належністю до тих чи інших груп населення України дуже добре видно, наприклад, при розгляді поіменних відомостей про пропуск у червні 1724 р. через Кременчуцьку, Переволочанську та Лялинську застави різних осіб. Так, з 1479 «господарів», зареєстрованих на цих заставах (здебільшого це чумаки), за нашими підрахунками переважна більшість належала до козаків і тільки 82 господарі-чумаки були залежними селянами. При цьому лише 2 з них були з монастирських селян, всі інші — поміщицькі селяни<sup>23</sup>.

Майже аналогічну картину дають відомості застав Васильківського форпоста за 1725 р. Серед лівобережних коломиїців також переважали козаки. За ними по чисельності йдуть

---

<sup>20</sup> «Актовые книги Полтавского городского уряда XVII века», вип. I, стор. 71.

<sup>21</sup> «Стороженки. Фамильный архив», т. VI, стор. 243.

<sup>22</sup> Н. Маркевич, История Малороссии, т. III, М., 1842, стор. 378—379.

<sup>23</sup> ЦДІА УРСР, ф. Київської губернської канцелярії, оп. 1, спр. 82, арк. 2, 4, 6 зв., 8, 8 зв.

поміщицькі й монастирські селяни, але питома вага їх значно вища, ніж серед чумаків, зареєстрованих на південних заставах у червні 1724 р. Крім того, серед коломийців з «підданих» на першому місці були монастирські, а не поміщицькі селяни. Серед монастирських селян найчастіше зустрічаються «піддані» київських монастирів — Печерського, Братського, Видубецького, Микільського і Софійського — з сіл, розташованих навколо Києва по обох берегах Дніпра, якими володіли ці монастирі<sup>24</sup>.

Крім козаків, «посполитих» і міщан серед чумаків Лівобережжя інколи зустрічаються ще державні селяни. В одній справі Київської губернської канцелярії за 1738 р. збереглось прохання групи селян с. Андріївки «государевой волости» Биковської про видачу їм паспорта для поїздки по сіль до Коломиї<sup>25</sup>.

Серед чумаків зустрічаються також духовні особи. У 1725 р. через Васильківський форпост до Коломиї по сіль було пропущено ієромонаха Чернявського та ієродиякона Христофора з групою «послушників» з чернігівського Троїцького монастиря<sup>26</sup>. В 1751 р. на узбережжя Азовського моря для продажу горілки і купівлі риби їздив новомглинський священник Йосиф Савецький<sup>27</sup>. У 1754 р. в Крим або на Запоріжжя їздили ієрей Григор'єв з Горошина, який закупив там три пароволових мажі солі і чотири бочки білої просольної риби; ієромонах Гедеон з Живогородського монастиря, який купив два чотириволових і один пароволовий віз солі<sup>28</sup>.

Неабияку роль відігравав чумацький промисел і в господарстві панівної верхівки Лівобережжя, особливо козацької старшини. У 1754 р. в Крим їздив сотник Іван Новицький з м. Ічні, який привіз два чотириволових вози солі<sup>29</sup>.

Кілька разів записи про чумаків з козацької старшини зустрічаються в книгах відпуску солі з кримських соляних озер за 1779 р. Серед них були, зокрема, значковий товариш Лаврентій Гузь з Миргородського полку, сотник Іван Базуновський з Полтавського полку<sup>30</sup>, значковий товариш Степан Іваненко з Чернігівського полку, військовий товариш Данило Дузь<sup>31</sup> та ін. Однак у більшості випадків козацька старшина, особливо вищих рангів,

<sup>24</sup> ЦДІА УРСР, ф. Київської губернської канцелярії, оп. 1, спр. 112, арк. 84, 94, 102, 117, 124 зв., 130 та ін.

<sup>25</sup> Там же, спр. 654, арк. 174.

<sup>26</sup> Там же, спр. 112, арк. 104.

<sup>27</sup> Я. Р и ж е н к о, До історії чумацтва на Україні в середині XVIII ст., «Матеріали до вивчення виробничих об'єднань», вип. II, стор. 113—122.

<sup>28</sup> ЦДІА УРСР, Харківський філіал, ф. Канцелярії малоросійських поборів, оп. 1, спр. 577, арк. 1 зв., 24 зв.

<sup>29</sup> Там же, арк. 19 зв.

<sup>30</sup> Там же, ф. Хохлова, спр. 44, арк. 39 зв.

<sup>31</sup> Там же, спр. 43, арк. 19 зв., 30.



поміщики і духовенство не брали особистої участі у промислі, а відправляли свої вози під наглядом «шафарів», тобто довірених, з осіб, що були у них на службі, або здебільшого з залежних селян. Так, у червні 1724 р. через Кременчуцьку заставу було пропущено шафара ічанського сотника Якова Анисімова з чотирма робітниками на чотирьох возах, які прямували в Крим по сіль. В 1738 р. бунчуковий товариш Андрій Думитрашко з Баришівської сотні Переяславського полку відправив у Коломию по сіль свого «дворового» з десятьма робітниками. В тому ж році в Коломию їздили селяни с. Носівки, яких власник маєтку майор лейб-гвардії Гампф відправив по сіль для «господского двора»<sup>32</sup>.

Подібних прикладів можна навести багато, та особливо яскравими будуть, мабуть, факти про заняття чумацьким промислом таких визначних представників багатії старшинської верхівки, як генеральний підскарбій Яків Маркович, чернігівський полковий обозний І. Сахновський і виходець з козацької старшини Г. Топчієв.

З щоденника Я. Марковича видно, що протягом багатьох років першої половини XVIII ст. він регулярно надсилав своїх селян у Крим, на Запоріжжя, Дон, в Бахмут і Волощину, куди вони відвозили на продаж тютюн, горілку, масло та інші товари, а поверталися з сіллю або рибою. Частину солі і риби Я. Маркович продавав, добре на цьому заробляючи<sup>33</sup>. Ще краще було поставлено чумацтво в І. Сахновського. Лише одного разу його жінка відправила в «дорогу крымскую» 14 возів з 60 волами<sup>34</sup>. Щодо Г. Топчієва (помер у 1809 р.), то він після ліквідації українських козацьких полків (1783 р.) деякий час служив у драгунах, а після виходу у відставку «взявся хазяйнувати». В 1808 р. капітал його досягав 500 тис. крб. Поряд з сільським господарством, винокурінням, утриманням трактиру, кількох лавок, оптової торгівлі горілкою, воском і медом він займався також чумацтвом, вивозив з Дону солону і в'ялену рибу, а з Криму — сіль. Чумацтвом Г. Топчієв займався на своїх, а також на найманих паровицях<sup>35</sup>.

Документи, насамперед відомості прикордонних форпостів і застав, дають можливість проаналізувати також склад чумаків

---

<sup>32</sup> ЦДІА УРСР, ф. Київської губернської канцелярії, оп. 1, спр. 82, арк. 14; спр. 654, арк. 141—142, 330.

<sup>33</sup> «Дневник генерального подскарбья Якова Марковича (1717—1767)», ч. I (1717—1725), К., 1893, стор. 35, 52, 89, 119, 164; ч. III (1730—1734), К., 1897, стор. 27, 33, 43, 189, 203, 248, 290, 325; «Дневник Якова Марковича», «Жерела до історії України-Русі», т. XXII, Київ—Львів, 1913, стор. 117, 140, 160, 180, 190, 197, 201, 203, 245, 272, 383.

<sup>34</sup> І. Шул'га, Розвиток товарного виробництва і торгівлі на Лівобережній Україні в другій половині XVIII ст. (Дисертація), К., 1954, стор. 143.

<sup>35</sup> Д. Багалей и Д. Миллер, История города Харькова за 250 лет его существования, ч. II, Харків, 1912, стор. 516 (Примітка).

Правобережжя, правда, менш детально, бо записи про «закордонних» чумаків, як уже говорилося, мають більш загальний характер.

Крім жителів сіл і містечок, які становили основну масу чумаків, серед правобережних промисловців нерідко зустрічаються особи духовного звання. В відомостях Васильківського форпоста за 1725 р. зареєстровані, зокрема, священики містечка Макарова Гаврило і Петро Васильєви з одним «світським» чумаком у супроводі восьми наймитів<sup>36-37</sup>. В кінці XVIII ст. в «обширних розмірах» займався чумацтвом ієрей Микита Швабич з с. Купіватої Липовецького повіту. Він дуже мало цікавився своїм приходом, відлучаючись на півроку і більше «у чумацьких справах»<sup>38</sup>.

Чумацтвом займалися також і деякі поміщики Правобережжя<sup>39</sup>. Широко займався цим промислом князь М. Яблонський, який щорічно сам очолював валки з кількох десятків возів, що відправлялися в Крим і на Запоріжжя по сіль і рибу. Повернувшись додому, він сам продавав привезені товари на ярмарках<sup>40</sup>.

У Київ і міста Лівобережжя — Ніжин, Чернігів, Прилуки та інші, багато солі привозили коломийці — жителі різних місць Галичини, переважно Коломиї та навколишніх містечок. Звідси можна гадати, що серед галицьких коломийців, які нам відомі, скоріш за все переважали міщани.

Серед коломийців Галичини зустрічається також багато представників духовенства. Деякі з них тоді були дуже значними торговцями. У 1725 р. до Києва прибув для продажу солі священик містечка Косова Никифор Пасеевич з двома компаньйонами, при них було 77 «челядників». Крім того, великі партії солі відправляли на продаж у Київ і міста Лівобережжя польські магнати Галичини. Наприклад, у червні 1725 р. через кордон пройшла валка з 92 маж з сіллю, власником якої був бельський воевода Потоцький. Очолював валку слуга Потоцького Юзеф Анський. Супроводжували її 95 челядників-кріпаків. У валці перебував навіть свій священик. За даними відомостей Васильківського форпоста, в 1725 р. до Києва прибуло вісім великих валок солі, відправлених різними галицькими магнатами<sup>41</sup>.

<sup>36-37</sup> ЦДІА УРСР, ф. Київської губернської канцелярії, оп. 1, спр. 112, арк. 150, 158 зв.

<sup>38</sup> В. Липковський, Дело о суеверии священника, журн. «Киевская старина», 1901, № 12, стор. 331.

<sup>39</sup> ЦДІА УРСР, ф. Другої Малоросійської колегії, оп. 3, спр. 7458, арк. 37.

<sup>40</sup> Л. Похилевич, Историко-статистическое описание Киевской губернии, К., 1864, стор. 607.

<sup>41</sup> ЦДІА УРСР, ф. Київської губернської канцелярії, оп. 1, спр. 112, арк. 106, 112 зв., 113, 116 зв., 162 зв., 168, 172 зв.

Чумацький промисел мав також велике поширення на Запоріжжі. Багато запорізьких козаків возило на ярмарки Лівобережжя і Правобережжя сіль і рибу. Лише протягом вересня—жовтня 1754 р. через Кременчуцький форпост на Лівобережжя було пропущено декілька десятків запорізьких козаків різних куренів, які везли для продажу кілька сотень возів солі і риби. Тоді ж багато запорожців-чумаків пройшло через Царичанський форпост<sup>42</sup>.

Отже, в XVIII ст. чумацький промисел був поширений серед всіх верств населення України, але ступінь участі різних груп населення в ньому був далеко не однаковий. Найбільше поширення чумацтво мало серед козаків та селян різних категорій (монастирських, поміщицьких та державних). Питома вага чумаків, що належали до інших верств населення, була порівняно невелика. Все це дає підставу вважати чумацтво в XVIII ст. на-самперед козацько-селянським промислом.

Джерела, що їх використано під час дослідження питання про участь в чумацькому промислі різних верств населення, дають можливість визначити також межі території, де був поширений цей промисел, і виділити райони його найбільшого розвитку. Так, у відомостях Кременчуцької, Переволочанської та Лялинської застав за червень 1724 р. вказується, що за кордон і назад проїхали ці застави 1479 господарів (які, за винятком кількох чоловік, що, як видно з записів, не були чумаками), які були жителями 182 населених пунктів України, переважно Лівобережжя. Переважання в цих відомостях лівобережних чумаків пояснюється тим, що ці застави були розташовані на найголовніших чумацьких шляхах з Лівобережжя на Запоріжжя і в Крим. Чумаки Правобережжя, які користувалися для поїздок у Крим і на Запоріжжя іншими, зручнішими для них шляхами, могли бути зареєстрованими на Кременчуцькій, Переволочанській та Лялинській заставах лише тоді, коли везли сіль і рибу для продажу на Лівобережжя. За місцепроживанням чумаки, зареєстровані в червні 1724 р. на цих заставах, розподілялися так: Лубенський полк — 64 населених пункти, в тому числі 17 містечок; Миргородський — відповідно 32 і 8; Гадяцький — 17 і 3; Полтавський — 17 і 9; Прилуцький — 17 і 4; Ніжинський — 6 і 2; Охтирський — 3 і 0; Київський — 3 і 3; Переяславський — 3 і 1; Сумський — 2 і 2, а всього 164 населених пункти, в тому числі 49 містечок. Крім того, чумаки з 18 населених пунктів, в тому числі з 10 містечок, були жителями Правобережної України<sup>43</sup>.

Хоч Кременчуцька, Переволочанська та Лялинська застави

<sup>42</sup> ЦДІА УРСР, Харківський філіал, ф. Канцелярії малоросійських поборів, оп. 1, спр. 577, арк. 1—30; спр. 567, арк. 1—18.

<sup>43</sup> ЦДІА УРСР, ф. Київської губернської канцелярії, оп. 1, спр. 82.

знаходились на найголовніших чумацьких трактах, що з'єднували Лівобережжя і частково Слобожанщину з Запоріжжям та Кримом, наведені дані лише по цих трьох заставах та ще за один місяць не можуть дати повної картини поширення чумацького промислу навіть на Лівобережжі, не кажучи вже про всю Україну. Було багато інших шляхів на південь, якими рухались чумацькі валки по сіль та рибу. Крім того, частина чумаків (коломиїці), які проживали в північно-західній частині Лівобережжя і на Правобережжі, їздили по сіль до Галичини та у Молдавію. Тому відомості інших форпостів і застав за різні роки дають важливі додаткові відомості для визначення району поширення чумацтва на Україні.

Цінні матеріали про поширення на Україні чумацтва містять відомості Васильківського форпоста, через застави якого проходила основна маса коломиїців, які привозили в Київ і на Лівобережжя сіль з Галичини і Молдавії. Так, в книгах запису осіб, які проходили через кордон на Васильківському форпості за 1725 р., було зареєстровано коломиїців з 35 населених пунктів Лівобережжя, розташованих у Київському, Ніжинському, Переяславському, Прилуцькому і Чернігівському полках, в тому числі з Києва і дев'яти містечок. Чумаки Правобережжя, які привозили тоді для продажу в Київ і на Лівобережжя галицьку і молдавську сіль, були жителями понад 15 населених пунктів, в тому числі дев'яти містечок. Галицькі чумаки були родом переважно з Коломиї, Станіслава, Делятина, Косова, Галича, Заболотова, Рожнева, Ключева та інших міст, містечок і деяких сіл, розташованих переважно в районі соляних промислів<sup>44</sup>. В деяких населених пунктах Лівобережжя і Правобережжя, як, наприклад, Круничполі Ніжинського полку, Баришівці Переяславського полку, Барахти (на південний захід від Василькова), Білій Церкві та інших, чумаки їздили по сіль в Крим і Коломию.

Картину поширення чумацтва на Україні в XVIII ст. доповнюють інші джерела, зокрема книги запису відпуску солі з Криму за 1779 р. Як показують підрахунки, тоді по сіль приїздили жителі понад 480 населених пунктів України<sup>45</sup>. Про поширення чумацтва на Слобожанщині цінні відомості дають книги запису грошей, взятих з «вольноварельщиків» за виварену ними сіль на варницях Бахмута і Тора. Тільки в книзі за 1757 р. записані жителі кількох десятків населених пунктів з Сумського,

<sup>44</sup> ЦДІА УРСР, ф. Київської губернської канцелярії, оп. 1, спр. 112, арк. 71 зв.—219 зв.

<sup>45</sup> ЦДІА УРСР, Харківський філіал, ф. Хохлова, спр. 16, 17, 43, 44. В багатьох випадках записи про місце проживання чумаків робились дуже неточно: названий лише населений пункт або сотня, або полк, а інколи сказано хутір на такій-то річці, підданий такого-то монастиря. Такі неточні записи не включені в підрахунки.



Охтирського, Харківського, Ізюмського та Острозького полків<sup>46</sup>. В цілому це становило всю територію Слобожанщини, яка тоді була переведена на постачання виварною сіллю, в зв'язку з чим ввезення туди іншої солі, в тому числі і кримської, було найсуворіше заборонено.

При визначенні району поширення чумацтва використані, крім названих, також інші архівні та опубліковані матеріали. Зіставлення зібраних відомостей за різні роки показує, що протягом XVIII ст. тривало невпинне розширення території, на якій населення займалось чумацьким промислом. Це особливо помітно було в південних районах України, які в міру їх визволення від турецько-татарського панування досить швидко заселялися. У південних районах, завдяки наявності безплатних пасовиськ, близькості Криму і Дону та ін., були сприятливі умови для розвитку чумацтва. Внаслідок цього на кінець XVIII ст. район поширення чумацького промислу охопив майже всю Україну.

Приблизна межа району, де серед населення був поширений чумацький промисел, на кінець XVIII ст. проходила: на півночі — по р. Сейм до впадіння її в р. Десну і далі по р. Десні до впадіння її в р. Дніпро і від Києва на Радомишль — Житомир — Острог; на півдні чумацтво поширилось аж до узбережжя Азовського і Чорного морів; на сході — по р. Оскол до впадіння її в р. Північний Донець; на заході — до передгір'їв Карпат і до Дністра. Ці межі приблизні і охоплюють переважно територію, де промисел набув найбільшого поширення. Але і за межами цієї території зустрічаються окремі села і містечка, жителі яких займались чумацтвом.

У межах території, де був поширений промисел, не всюди він розвивався однаково. З документів видно, що в окремих місцевостях чумацтво досягло особливо високого розвитку. На Лівобережжі таким районом була місцевість, що прилягала до Дніпра між містечком Золотоношею на півночі і гирлом р. Орель на півдні і вздовж лівих притоків Дніпра — Сули, Псла, Хорола, Ворскли. Весь цей район можна приблизно охопити лінією Золотоноша — Ніжин — Батурин — Конотоп — Сміла — Лебедин — Охтирка — Нехвороща — р. Орель до впадіння її в р. Дніпро.

На Правобережжі чумацтво найбільше було розвинуте в районі, який також межував з Дніпром. Приблизний кордон його йшов від Канева на Богуслав — Звенигородку — Шполу і далі до Дніпра дещо південніше Чигирина. Значного поширення чумацький промисел набув також серед селян, які жили в селах, розташованих навколо Києва і вздовж солевозних шляхів від Києва до Коломиї.

<sup>46</sup> ЦДІА УРСР, Харківський філіал, ф. Бахмутської заводської соляної контори, спр. 76.

В Галичині чумацтво особливо розвинулось в районі Коломиї, тобто в межах території, де видобувалась сіль. В районах великого поширення чумацтва були окремі села і містечка, де цей промисел мав більше значення, ніж землеробство. За відомостями Г. Данилевського, в XVIII ст. були окремі слободи з населенням до 3 тис. чоловік, де чумацтвом займались всі без винятку жителі, а хліб не сіяли<sup>47</sup>. Як приклад чумацького поселення можна назвати містечко Єреміївку. Відомості про ереміївських чумаків дуже часто зустрічаються в багатьох архівних документах. Лише в 1779 р. з цього містечка в Крим по сіль прибуло 715 возів. Тоді ж по сіль приходило багато чумаків з Кропивни, Золотоноші, Лубен, Кременчука, Смілого, Городища, Ірклієва, Лохвиці, Пирятина та інших містечок і сіл Лівобережжя.

На Правобережжі чумацтво досягло особливого розвитку у селах, розташованих навколо Чигирина. На Слобожанщині — слободах Мурафа, а також Котельва і Боромля. На півдні України високим рівнем розвитку чумацтва славились села, розташовані навколо Олександрівська між річками Суха і Мокра Московка<sup>48</sup>.

Отже, з поширенням на кінець XVIII ст. чумацького промислу майже на всій території України були окремі райони і населені пункти, де він досяг особливо широкого розвитку. Насамперед це характерно для центральних районів України, розташованих в середньому Подніпров'ї. Це можна пояснити тим, що місцеві чумаки крім солі в широких масштабах вели торгівлю рибою, яку вони привозили з Дону і Запоріжжя, а це вже одне повинно було привести до значного збільшення розмірів промислу. До того ж цей район мав вигідне географічне положення щодо джерел видобутку солі в Криму, Галичині і Молдавії і вилову риби на Дону, а також щодо інших районів України. Відстань до соляних і рибних промислів була такою, що чумаки встигали поїхати по сіль або по рибу в перерві між черговими сільськогосподарськими роботами (між весняною сівбою і збиранням хліба, а також після обмолоту хліба до осінніх дощів). Були інші сприятливі обставини, як наявність багатих і дешевих пасовиськ, що давало можливість утримувати велику кількість волів тощо. Все це разом узятє робило чумацтво в даному районі більш вигідним за-

---

<sup>47</sup> Г. Данилевский, Нравы и обычаи украинских чумаков, «Библиотека для чтения», 1857, т. 142, стор. 260.

<sup>48</sup> ЦДІА УРСР, Харківський філіал, ф. Хохлова, спр. 16, 17, 44; «Харьковские губернские ведомости», № 7 за 1890 р.; А. Твердохлебов, Котельва, «Харьковский сборник», вып. 2, Харьков, 1882, отд. 2, стор. 121; його ж, Ахтырский уезд накануне XIX в. (Материалы для истории Ахтырщины), Харьков, 1913, стор. 36; «Описание городов и уездов Азовской губернии (1779 года)». «Записки Одесского общества истории и древностей», т. III, Одесса, 1853, стор. 293.

няттям для населення, особливо для селян і козаків, ніж в інших місцевостях України.

Розвиток чумацького промислу з часу його виникнення і до кінця XVIII ст. відбувався в складних і тяжких умовах. Насамперед на чумацтві негативно позначалась напружена політична обстановка XVI—XVII ст. Тоді український народ був змушений вести тяжку боротьбу проти безперервної агресії з боку Туреччини і Кримського ханства з півдня і шляхетської Польщі з заходу. Проводячи політику, спрямовану на загарбання і пограбування українських земель, кримські хани при підтримці і потуранні Туреччини майже щороку здійснювали спустошливі набіги на міста і села України, грабували і спалювали їх, вбивали мирних жителів, а найбільш здорових і міцних з них гнали в неволю. Напади татарських орд, що майже не припинялися, підривали продуктивні сили України, зокрема завдавали величезних втрат торгівлі. Навіть у короткі періоди відносного затишшя, коли торгівля відновлювалась, вона була пов'язана з величезним ризиком. Окремі татарські загони нищили шляхах, грабували і вбивали торговців, в тому числі й чумаків. Отже, за таких умов вивезення солі з озер, розташованих на території Кримського ханства, було зв'язане з великою небезпекою і вимагало від чумаків не лише хоробрості, а й вжиття ряду запобіжних заходів під час промислу. Багато труднощів для торгівлі, в тому числі й чумацької, створювали польські пани, які захопили на Україні величезні земельні простори і оголосили їх своєю власністю. Ненаситна жадоба наживи штовхала польських магнатів на введення різних зборів і поборів з торговців, які проїжджали, а нерідко і на відкриті грабунки. Так, у 1568 р. урядники серадського воєводи Ольбрехта Ласького «на добровольной дорозе» пограбували «едучих с Коломьи з солю» людей, у яких було 24 вози, а потім їх «збивши, змордовавши... так же за мерлих полишили»<sup>49</sup>.

Багато труднощів доводилось долати чумакам у дорозі, в безлюдних диких степах. Переправи через річки, ремонт воза, що зламався, хвороба чумака, його худоби — подолати все це було не під силу одній людині. Автор одного рукописного опису України так характеризує умови, в яких чумакам доводилося займатися своїм небезпечним промислом: «Ездючи же на тех пустошироких степях, где не имелось ни единой тропинки, ни следу, как на море, однако помянутые ватаги, добре знаючи проходы, з великим опасением ездили. Не имея же себе чрез один и другой месяц огня, единожды в сутки весьма скудной пищи, толокна и сухарей толченых кушали и, конем ржати не допуская, будто дикие звери, по тернам и камышам крылись. Познавали же на

<sup>49</sup> «Грамоты великих князей литовских с 1390 по 1569 год», К., 1868, стор. 122.



тех степах путь свой, в день, по солнцу, и кряжах, и по могилам; ночь же по звездам, и ветрах, и речках»<sup>50</sup>.

Надзвичайно велика небезпека і численні перешкоди робили неможливим заняття чумацьким промислом поодинці або навіть незначними групами. Єдиним можливим виходом було об'єднання чумаків на час промислу в значні, добре організовані і озброєні групи — валки, що здатні були б дати відсіч в разі раптового нападу в дорозі або під час зупинки. Об'єднання у валки полегшувало також і подолання природних перешкод. Уже з найраніших документів про чумацький промисел видно, що чумаки з перших кроків своєї діяльності діяли великими організованими групами. Тільки при такій умові вони могли вступати у сутички з татарською охороною, що намагалася протидіяти їм під час взяття солі без сплати встановленого ханами мита. Але документи XVI — першої половини XVII ст. не дають ніяких відомостей про чисельність і організацію чумаків, які приходили по сіль. З пізніших джерел, що відносяться вже до другої половини XVII ст., видно, що чумацькі валки налічували звичайно кілька десятків, а то й кілька сот людей<sup>51</sup>.

Перші більш-менш докладні відомості про характерні особливості організації чумацьких валок, зокрема про роль отамана, зустрічаються в документі за 1690 р. Тоді з Криму в Сокологорську сотню Полтавського полку поверталася група чумаків, яка в документі називається «товариство з ватагою». Незадовго до кінця шляху один з чумаків вкрав у свого товариша гроші і речі. Крадіжка була виявлена і злодій викритий. Ця справа цікава тим, що в ній містяться відомості про організацію чумацького «товариства», тобто валки. Як видно з документа, валку очолював отаман, якому належала величезна влада. У даному випадку він виступає в ролі одноосібного судді, рішенню якого всі чумаки підкоряються беззаперечно. Вислухавши скаргу чумака, який виявив пропажу грошей і речей, отаман негайно зупинив валку і вчинив поголовний обшук, під час якого злодій був знайдений. Потім отаман вчинив допит винному, який усьому зізнався. Встановивши факт злочину, отаман вирішив сам не карати злодія, хоч це було у його владі, а передати його властям у зв'язку з тим, що наступного дня валка мала прибути додому. Він обмежився тим, що у винного відібрав коня, віз солі і рушницю як «вину», а вкрадені речі залишив у себе для передачі властям як «лице», тобто як речовий доказ. Цікаво, що всі дії отамана під час розшуку злодія і його рішен-

<sup>50</sup> Г. Данилевский, Нравы и обычаи украинских чумаков, «Библиотека для чтения», 1857, т. 142, стор. 123.

<sup>51</sup> «Архив Юго-Западной России», ч. 3, т. VI, К., 1908, стор. 26; там же, ч. 3, т. II, К., 1868, стор. 203; «Акты Московского государства», т. II, СПб., 1894, стор. 322.

ня передати справу властям не були чимсь властивим лише даному отаману або даній валці. Документ підкреслює, що отаман діяв «за звичаєм», тобто його права як керівника валки встановлені були не ним самим, а визначилися вже давно, ставши на той час (кінець XVII ст.) вже звичаєм<sup>52</sup>.

Додаткові відомості про організацію валки і роль в ній отамана дають чумацькі пісні, виникнення яких можна віднести до XVI—XVII ст. У цих піснях валка виступає як тісно згуртована група людей на чолі з «батьком отаманом». Це найдосвідченіша і найавторитетніша особа серед чумаків валки. Отаман не тільки керував рухом валки. Його роль особливо великою була під час відбиття нападу степових розбійників. Пісні, що говорять про сутички з татарами, наділяють отамана винятковою силою, хоробрістю, розумом, кмітливістю та іншими подібними якостями.

Об'єднання чумаків у валку на чолі з отаманом — її одноосібним керівником було зумовлено насамперед необхідністю мати таку організацію, яка найкраще могла забезпечити успішне проведення промислу. Виникнення валки нерозривно зв'язане з виникненням самого чумацького промислу. Немає сумніву, що його основні організаційні основи склалися вже на найранішій стадії існування промислу як результат пристосування чумаків до тих конкретних умов, в яких відбувалась їх промислова діяльність. Валка не була постійною формою об'єднання чумаків, а створювалась лише на час промислу і припиняла своє існування відразу ж після повернення чумаків додому або в рідний край. Такий же тимчасовий характер мала влада отамана, який був особою виборною. Його влада починалась з моменту виборів, тобто відразу ж після створення валки, і закінчувалась тоді, коли розпадалась валка. Так само чітко у валці були розподілені інші обов'язки. Крім отамана у валці була ще одна виборна особа — кашовар, в обов'язки якого входило приготування їжі для чумаків протягом всієї подорожі. Як і отаман, кашовар звільнявся від виконання всіх інших робіт. Повсякденні обов'язки, насамперед догляд за худобою і її охорона, змазування коліс (тричі на день) виконували чумаки валки по черзі<sup>53</sup>.

Чумацькі валки в залежності від конкретних умов створювались по-різному. В одних випадках вони виникали ще перед виходом чумаків на промисел. Так, чумаки — жителі Гоголівської і Козелецької сотень в кінці 40-х років XVIII ст. свідчили, що, відправляючись у дорогу, вони «прямо слідовали не съезжаясь нигде ни с какими компаниями» і так само повертались на-

<sup>52</sup> О. Левицкий, Очерки народной жизни в Малороссии, журн. «Киевская старина», 1901, № 11, стор. 223—227.

<sup>53</sup> А. Скальковский, История новой Сечи или последнего коша запорожского, ч. I, Одесса, 1846, стор. 290.

зад. Валки створювалися вдома тоді, коли в даному селі чи в ряді сусідніх сіл була достатня кількість чумаків для створення валки. Якщо чумаків було мало, то валки виникали вже в дорозі, коли зустрічались і об'єднувались кілька невеликих груп чумаків. Наприклад, жителі містечка Кобижчі Київського полку розповідали, що вони, три козаки і один «посполитий», останній раз їздили у Крим з чумаками містечка Дивиці і села Леонівки Ніжинського полку та села Безбахівки Прилуцького полку. Сам факт великої віддаленості один від одного названих населених пунктів свідчить про те, що об'єднатись вони могли лише в дорозі. Про такий спосіб створення валок дали відомості і чумаки містечка Бобровиці. За їх словами, вони виходять на промисел нарізно і вже в дорозі об'єднуються з зустрічними «с разных малороссийских городов обывателями в крайних к Сечи малороссийских по тракту городах или степях компанею» і далі всі разом йдуть у Крим<sup>54</sup>.

Однак у XVIII ст., крім валок, що створювалися чумаками, які перебували в однаковому матеріальному становищі, вже зустрічаються валки, що належали одному — двом господарям-багатіям. У таких валках крім хазяїна чи хазяїв були ще наймити. Зрозуміло, що в таких валках взаємини між чумаками (власниками засобів промислу, з одного боку, і їх наймитами, з другого) мали зовсім інший характер: вони ґрунтувалися на повній підлеглості наймитів господарю, якому належала влада хазяїна і отамана. Так, в 1718 р. до Києва привозили сіль коломийці Яцько Шукаловський і Василь Лисянський з Меджибожа, у яких у валці налічувався 21 «челядник». В тому ж році у Києві побувала валка коломийців з Березова (Галичина) Юрка і Андрія Томачів з 25 наймитами<sup>55</sup>. Таких фактів, що відносяться до перших десятиліть XVIII ст., можна навести багато.

Розміри валок також були різними. В документах XVII ст. зустрічаються відомості про валки в 140—150 возів. В деяких чумацьких валках інколи бувало до 400 чоловік<sup>56</sup>. В XVIII ст. поряд з великими валками були і валки порівняно невеликі. В кінці 40-х років чумаки свідчили, що звичайно валки налічують від 10 до 100 і більше возів<sup>57</sup>.

Прагнення чумаків об'єднуватись у великі валки диктувалося насамперед міркуваннями безпеки. Чим багатолюдніша валка, тим менша небезпека нападу на неї і тим більша мож-

<sup>54</sup> ЦДІА УРСР, ф. Генеральної військової канцелярії, оп. 1, спр. 432, арк. 18, 17—17 зв.

<sup>55</sup> ЦДІА УРСР, ф. Київського городского магістрату, оп. 1, спр. 7, арк. 6, 14.

<sup>56</sup> «Архив Юго-Западной России», ч. 3, т. II, стор. 203; там же, ч. 3, т. VI, стор. 26; «Акты Московского государства», т. II, стор. 385.

<sup>57</sup> ЦДІА УРСР, ф. Генеральної військової канцелярії, оп. 1, спр. 432, арк. 17 зв.

ливість відбити напад. Проте у XVIII ст. політична обстановка на півдні значно змінилась. Зростаюча могутність Росії, до складу якої входили Лівобережжя і Слобожанщина, зробила неможливим для татар організовувати систематичні великі напади на Україну. У XVIII ст. нападів на валки чумаків вже не було. Документи цього періоду свідчать, що татари більше займалися крадіжками волів на пасовиськах вночі, а нападали лише на окремих чумаків, які промишляли одноосібно. Тому у XVIII ст. поряд з великими валками вже зустрічаються порівняно невеликі валки в 10—20 возів.

Однак у XVIII ст. були також інші причини, що зумовлювали утворення великих чумацьких валок. Однією з них був порядок збирання різних мит під час проїзду чумаків через територію Запоріжжя. Тут здавна всі проїжджі торговці, в тому числі й чумаки, в обов'язковому порядку одержували охорону. Хоч, як уже говорилося, в XVIII ст. потреба в такій охороні фактично вже відпала, запорізька старшина продовжувала зберігати старий порядок. Це було викликано не турботами за життя і майно торговців, а користолюбством панівної старшинської верхівки, яка таким шляхом одержувала значний прибуток. У XVIII ст. охорона мала чисто символічний характер: торговців, що їхали через Запоріжжя, звичайно супроводжував лише один козак з перначем. Плата за «охорону» бралася не з воза або людини, а з валки. Тому чумакам вигідніше було рухатись великою валкою, що зменшувало витрати пересічно на один віз. Від Гарду на Бузі до Микитинового перевоза (тепер Нікополь) на Дніпрі плата за «охорону» становила 8 крб., до Кодака — 10 крб. Крім того, належало дати «ралець», тобто подарунок, конвойним, які змінювались від паланки до паланки. Тих, хто намагався уникнути «охорони», чекала сувора кара. Відомий випадок, коли один чумак за спробу проїхати через Запоріжжя в Крим по-тай був жорстоко побитий<sup>58</sup>.

Відома також ще інша «охорона», що мала характер майже неприхованого грабіжництва. Група озброєних запорожців виїжджала на чумацький шлях за межі Запоріжжя — Кримську сторону. Тут в степу і розташовувалася ця «сторожа», поставивши на дорозі умовний знак. Чумаки вже знали його і, проїжджаючи повз нього, залишали продукти, гроші та ін. Це вважалося немов би подякою чумаків за добровільну охорону їх козаками на кримській стороні, але фактично це був викуп за ненапад з боку «охорони»<sup>59</sup>.

<sup>58</sup> А. Скальковскій, История новой Сечи или последнего коша запорожского, ч. I, стор. 282; Д. Эварницкий, История запорожских казаков, т. I, стор. 497—498; М. Тищенко, Нариси історії торгівлі Лівобережної України з Кримом у XVIII ст., «Історично-географічний збірник», т. II, К., 1928, стор. 94.

<sup>59</sup> П. Куліш, Записка о Южной Руси, т. I, СПб., 1856, стор. 75—76;



Дії великою групою допомагали також і під час купівлі солі у татар, які продавали її возами. Невпинне зростання цін на сіль і митних зборів, що бралися при в'їзді та виїзді з Криму на перекопській «башті», примушувало чумаків вдаватися до хитрощів. Частина валки відправлялась по сіль, а частина залишалася в степу під Перекопом. Купуючи сіль, чумаки вантажили її на вози стільки, скільки могли вони витримати і скільки могли потягти воли. Виїхавши за Перекоп, чумаки частину солі перевантажували на пусті вози, що залишалися під Перекопом. Так робили, наприклад, селяни Якова Марковича (безумовно, за його наказом). У 1740 р. вони взяли біля озер три вози солі, а виїхавши з Криму, частину солі пересипали на четвертий віз, що чекав на них перед «баштою»<sup>60</sup>. Але основну роль, як і раніше, валка відіграла в охороні чумаків. Документи свідчать, що в XVIII ст., коли загроза відкритого нападу татар на чумацьку валку фактично вже зникла, випадки крадіжок і навіть вбивства окремих чумаків все ж траплялись досить часто. Про це свідчить хоча б справа Комісії по розслідуванню збитків від татар, де зібрано багато скарг чумаків, з яких видно, що крадіжка волів татарами у чумаків мала постійний характер.

Кримські татари і ногайці продавали захоплених чумаків туркам. Так, при вступі на престол хан Криму Гірей віддав наказ відпустити всіх захоплених татарами підданих Росії, в тому числі і «солевозів», тобто чумаків, в обмін на татар, затриманих російськими властями<sup>61</sup>.

Отже, подолання численних труднощів, з якими майже на кожному кроці доводилось зустрічатись чумакам під час їх промислу, вимагало спільних дій. Такою найкращою формою об'єднання чумаків для спільної діяльності стала валка, яка склалася в процесі розвитку чумацтва.

Проте немає ніяких підстав вважати, що чумацька валка була чимсь новим і нічого подібного раніше не було. Історичні документи свідчать, що ще древньоруські купці при перевезенні своїх товарів, в тому числі і солі, створювали обози або каравани з кількох десятків і навіть сотень возів, супроводжуваних сильною охороною. Подібні купецькі каравани відомі також у

---

Я. Новицкий, С берегов Днепра (Очерки Запорожья), «Сборник статей екатеринославского научного общества по изучению края», Екатеринослав, 1905, стор. 26, 184; С. Якимович, Чумаки Іван Коломієць, «Україна», 1929, № 5—6, стор. 106.

<sup>60</sup> А. Скальковский, Опыт статистического описания Новороссийского края, ч. II, Одесса, 1853, стор. 478; «Дневник Якова Марковича», «Жерела до історії України-Руси», т. XXII, стор. 383.

<sup>61</sup> ЦДІА УРСР, ф. Генеральної військової канцелярії, оп. 1, спр. 432, арк. 19—22, 32—33; Г. Данилевский, Нравы и обычаи украинских чумаков, «Библиотека для чтения», 1857, т. 142, стор. 125; А. Скальковский, История Новой Сечи или последнего коша запорожского, ч. I, стор. 280.

XV—XVII ст. Виникнення купецьких караванів було зумовлено тими ж причинами, що і поява чумацьких валок. Створюючи валки для спільного промислу, чумаки використали великий досвід, набутий торговцями різних національностей, які їздили в своїх справах через незорі південні степи. Тому в чумацьких валках є багато рис, спільних з купецькими караванами. Але разом з тим чумаки внесли в існуючу і перевірену довголітньою практикою організацію багато нового, що відповідало особливостям їх промислу. В результаті валка стала новою, оригінальною формою тимчасового об'єднання групи людей для спільної торгової діяльності.

З розвитком промислу були знайдені такі засоби транспорту, які найбільше відповідали потребам. Це насамперед «мажі» — вози специфічної конструкції. Про подібні вози є згадки вже в документах XVI ст.<sup>62</sup> Проте назва мажа тоді ще не зустрічається. Можна припустити, що «телега», якою возили сіль, і мажа — одне й те ж: «телеги» були пароволові і чотириволові, брали вони значно більше солі, ніж звичайні волові вози, що підтверджується розмірами мита<sup>62а</sup>.

Вперше про мажі, як про спеціальні вози для перевезення солі, згадується в джерелах першої половини XVII ст.<sup>63</sup> Документи XVIII ст. також свідчать, що мажі були основним засобом перевезення солі у Київ і на Лівобережжя місцевими, а також приїжджими з Правобережжя та Галичини коломийцями.

На звичайних возах сіль перевозилась в незначній кількості майже тільки взимку і до того ж з найближчих до Києва населених пунктів Правобережжя. В записях реєстраційних книг південних прикордонних застав, через які вивозили сіль з Запоріжжя і Криму, звичайно фігурують терміни «паровиця» і «четверний» віз<sup>64</sup>. Очевидно, термін мажа серед цих чумаків був поширений менше.

З другої половини XVIII ст. в документах широко вживається ще одна назва чумацького воза — «фура». З'явилась вона в зв'язку з поширенням чумацького візництва і означала найманий

<sup>62</sup> M. Linde, Słownik języka polskiego, т. III, Lwów, 1857, стор. 62.

<sup>62а</sup> «Жупи Руської землі», «Жерела до історії України-Руси», т. II, Львів, 1897, стор. 71; А. Верзилов, Очерки торговли Южной Руси с 1480—1569, стор. 30;

<sup>63</sup> J. Dicker, Górnictwo na Rusi Halickiej w XV i pierwszej połowie XVI wieku, Peremyśl, 1924, стор. 17; «Дневник Симеона Окольского (1637—1638 гг.)», «Мемуары, относящиеся к истории Южной Руси», вип. II, стор. 192, Н. Рипосси, О Bohdanie Chmielnickim i o Kozakach, в кн.: A. Grabowski (упорядник), Ojczyście spominki w pismach do dziejów dawnej Polski, стор. 140.

<sup>64</sup> ЦДІА УРСР, ф. Київської губернської канцелярії, оп. 1, спр. 112, 82, 1071; ЦДІА УРСР, Харківський філіал, ф. Канцелярії малоросійських поборів, оп. 1, спр. 567, 577, 613.

віз. В деяких документах і в чумацьких піснях слово фура вживається ще в розумінні чужий вантаж<sup>65</sup>.

Конструкція мажі, як і інших возів, була нескладною, але мала ряд особливостей, зв'язаних з її призначенням перевозити великі вантажі в умовах бездоріжжя і безлюддя. Насамперед мажа відрізнялася від звичайного воза великими розмірами і масивністю. Деталі мажі, на які припадало найбільше навантаження і які швидко зношувалися, наприклад осі, робились з найміцніших порід дерева (дуб, в'яз, граб, ясен). У мажі не було жодної деталі з заліза, навіть замість цвяхів використовувались дерев'яні шпильки.

Маючи про запас кілька осей і коліс, чумаки з допомогою своїх товаришів або навіть сам міг швидко замінити деталі, що зносились. При наявності залізних деталей мажі справа була б набагато складнішою. Чумакові доводилося б усувати різні поломки лише у кузні. А зробити це в безкрайніх і пустинних степах було неможливо. Проте конструкція мажі, створена в далекому минулому, відповідно до умов, що тоді існували, мала разом з тим серйозний недолік: тертя на дерев'яних осях було значно більшим, що, природно, знижувало практично можливість її вантажопідйомність. Переваги ж мажі в тих умовах значно перекидали цей недолік. До останніх днів чумацтва вона дожила без значних змін. Французький гірничий інженер Ле-Пле, який перебував у 30-х роках XIX ст. на Україні, писав, що «волові вози поєднують у своїй будові величезну простоту з чудовою дотепністю»<sup>66</sup>.

Збільшені розміри мажі, зокрема кузова (скриньки), і міцність всіх її частин дозволяли перевозити на ній велику вагу. На пароволу мажу звичайно вантажили до 60 пудів солі, коли ж воли були сильні — до 90 пудів. Четвериковою мажею перевозили до 120 пудів солі. Є дані, що чумаки використовували також шестирикові мажі<sup>67</sup>.

Основною тягловою силою у чумаків були воли, більш вивносливі і менш примхливі щодо корму, ніж коні. Вони швидше відновлювали втрачені сили.

В процесі розвитку чумацького промислу на Україні склалась велика сітка шляхів, що одержали назву чумацьких. В багатьох випадках ці шляхи не збігалися з іншими, що йшли в

<sup>65</sup> ЦДІА УРСР, ф. Другої малоросійської колегії, оп. 3, спр. 6439, арк. 21 зв.; спр. 6267, арк. 1 зв., 2 зв.; ЦДІА УРСР, Харківський філіал, ф. Хохлова, спр. 17, 44 та ін.

<sup>66</sup> Ле-Пле, Исследование каменноугольного Донецкого бассейна, М., 1852, стор. 362—363.

<sup>67</sup> ЦДІА УРСР, ф. Другої малоросійської колегії, оп. 3, спр. 6439, арк. 31 зв.; спр. 1366, арк. 2; «Дневник генерального подскарбия Якова Марковича», ч. III, стор. 319; «Хозяйственная статистика Харьковской губернии»; «Журнал министерства государственных имуществ», 1856, ч. IX, стор. 12.

тих же напрямках. Одна група чумацьких трактів йшла у Крим, друга — у Галичину, третя — на Дон. Чумаки прокладали свої шляхи з таким розрахунком, щоб вздовж них завжди були добрі випаси і водопої, менше траплялись переправи через річки, круті підйоми, піски, які з дуже навантаженими возами було важко долати. Тому чумацькі шляхи не завжди йшли в найкоротшому напрямку. Чумацькі шляхи, як і взагалі шляхи на Україні, були в поганому стані, бо ніхто не займався доглядом за ними.

Отже, докладний аналіз форм організації і засобів чумацького промислу спростовує твердження деяких дореволюційних авторів (І. Рудченко, Ф. Щербина та ін.), які намагались показати в чумацькій валці і в самому чумацькому промислі вияв «ідеї асоціації» в народницькому розумінні, властивій нібито тільки українському народові. Насправді ж характерні особливості чумацької валки, оригінальні транспортні засоби були зумовлені не «ідеєю асоціації», а конкретними економічними, політичними й природними умовами, в яких розвивалось чумацтво.

#### МІСЦЕ ЧУМАЦЬКОГО ПРОМИСЛУ В ЕКОНОМІЦІ УКРАЇНИ ДО КІНЦЯ XVIII ст.

Історичні документи свідчать про важливу роль торгівлі сіллю з давніх часів. Так, наприклад, один документ повідомляє як про серйозне лихо про те, що через князівські міжусобиці в 1099 р. у Київ й інші місцевості не була підвезена сіль: «Не бысть соли в всей Русской земли», і народ знаходився в «велицей печали»<sup>68</sup>.

Незабезпеченість Подніпров'я власною сіллю особливо дадалася взнаки в роки визвольної війни (1648—1654). Через воєнні дії та внаслідок інших причин політичного характеру значна частина України на тривалий період була відрізана від соляних докладів у Галичині, Криму та Молдавії. Через нестачу солі на Запоріжжі почали хворіти люди, багато з них опухали і дуже страждали. Тільки доставка значної кількості солі з Росії, вивозити яку на Україну російський уряд дозволив без сплати мита, дала можливість уникнути соляного голоду і тяжких наслідків з ним зв'язаних. Крім того, в 1648—1654 рр. значно зріс довіз солі з соляних джерел на р. Тор (притока Північного Дінця), де виварка солі почалась ще в кінці XVI — на початку XVII ст. Лише одна група «зарубіжних черкас», тобто жителів України, що прибули туди для виварки солі, налічувала до 400 чоловік<sup>69</sup>.

<sup>68</sup> «Патерик Киевского пещерского монастыря», СПб., 1911, стор. 108.

<sup>69</sup> «Акты Московского государства», т. II, стор. 322, 385; Н. Ріносси, O Bohdanie Chmielnickim i o Kozakach, в кн.: A. Grabowski (упорядник),



Труднощі в забезпеченні сіллю Лівобережжя та Слобожанщини тривали і після визвольної війни. Перешкоди, що створювалися польськими і волоськими властями чумакам, відігравали в цьому не останню роль. Так, в 1672 р. волоський господар конфіскував у чумаків, які приїхали по сіль, 900 волів, висипав з возів вже взятую сіль і передав вози з волами в розпорядження турецької армії, а самих чумаків відіслав на Україну без нічого. В 1690 р. польські прикордонні власті затримали на кордоні і відправили в Бородянку велику групу чумаків з Лівобережжя, які поверталися з Коломиї з 140 мажами солі. Затриманим було пред'явлене обвинувачення у намаганні ухилитись від сплати встановленого мита<sup>70</sup>.

Подібного роду обставинами можна пояснити той факт, що в другій половині XVII ст. частину потрібної солі на Лівобережжя доводилося привозити з віддалених місць Росії, що дуже підвищувало її вартість. Відомо, що в Київ та інші «малоросійские города» доставлялась сіль навіть з Уралу — з Солі Камської<sup>70а</sup>.

Торгівля сіллю, що мала дуже важливе значення для позбавленої власних соляних родовищ України, розвивалась в дуже несприятливих умовах. Незважаючи на це, чумацький промисел вже в XVI—XVII ст. досяг значних розмірів і відіграв важливу роль в економіці України. Так, в міру того, як відомості про солеників в документах XVI — першої половини XVII ст. зустрічаються частіше, згадки про купців-солеторговців, які привозили сіль з півдня, майже зовсім зникають. Отже, з розвитком промислу чумаки повністю або майже повністю замінили купців у торгівлі сіллю на більшій частині території України. Відомий радянський дослідник А. Баранович підрахував, що на Україні в 30-х роках XVII ст. налічувалось понад 4 млн. населення<sup>71</sup>. Знаючи приблизно район, який чумаки забезпечували сіллю, можна гадати, що обсяг чумацької соляної торгівлі тоді досягав щонайменше 700 тис. пудів.

---

Ojczyznie spominki w pismach do dziejów dawnej Polski, стор. 140; «Воссоединение Украины с Россией», т. II, М., 1954, стор. 137; В. Юркевич, Еміграція на схід і залюднення Слобожанщини за Б. Хмельницького, К. 1932, стор. 43; А. Слюсарський, Слобідська Україна, Харків, 1954, стор. 170.

<sup>70</sup> М. Плохинский, Иноземцы в старой Малороссии, «Труды XII археологического съезда», т. II, стор. 284; «Архив Юго-Западной России», ч. 3, т. II, К., 1868, стор. 203.

<sup>70а</sup> Н. Устюгов, Солеваренная промышленность. Соли Камской в XVIII веке, М., 1957, стор. 310.

<sup>71</sup> А. Баранович, Население предстепной Украины в XVI в., «Исторические записки», т. 32, М., 1950, стор. 209—211. Одержані А. Барановичем дані про населення України, певно, завищені. Тому обсяг чумацької торгівлі сіллю вираховано, виходячи з припущення, що все населення України становило не більше 3 млн., з них 2 млн. в районі, де переважала чумацька соляна торгівля.

Із збільшенням населення України, розширенням території, на якій торгували чумаки, і, нарешті, збільшенням кола чумацьких товарів розміри промислу і його значення в економіці України весь час зростали. Досить докладні відомості про чумацтво в XVIII ст. дають підставу вважати, що на значній території України після землеробства і скотарства чумацтво стало важливим заняттям населення, а в окремих населених пунктах відіграло більшу роль, ніж навіть землеробство.

За даними реєстраційних книг Кременчуцької, Переволочанської та Лялинської застав, через які проходили основні чумацькі шляхи на Запоріжжя та в Крим, у червні 1724 р. з-за кордону було пропущено 806 возів з сіллю. На жаль, в записах не вказано окремо, які саме вози, і тому неможливо визначити, яку кількість солі було привезено. Правда, з інших документів видно, що четверикові мажі становили приблизно 40% всіх возів<sup>72</sup>. Виходячи з цього, можна гадати, що у червні 1724 р. через ці застави було провезено приблизно 67 тис. пудів солі. Сезон чумацького промислу тривав шість і більше місяців, але найбільше завозилося солі в липні—вересні. Це видно з багатьох документів, зокрема з повних річних відомостей про вивезення солі з Криму за 1779 і 1794 рр., а також з того, що у червні 1724 р. за кордон пройшло в чотири рази більше возів, ніж з закордону. Більшість з них повернулася з сіллю вже в липні. Розрахунки показують, що в 1724 р. (з травня по жовтень) ввезення солі через Кременчуцьку, Переволочанську та Лялинську застави становило приблизно 500—600 тис. пудів, а можливо і більше<sup>73</sup>.

На Лівобережжя сіль привозилась не тільки з Криму, а й з Галичини та Волощини. Її ввозили в основному через застави Васильківського форпоста, розташованого на захід від Києва. На жаль, в повних помісячних відомостях форпоста в основному вказано лише, хто саме віз сіль, без зазначення кількості возів. Проте з цих записів, а також з відомостей за інші роки видно, що одна людина супроводжувала один віз. Протягом року (з травня по жовтень) було пропущено близько 2 тис. чоловік. Отже, можна вважати, що довів солі становив також близько 2 тис. маж. Рахуючи дві п'ятих маж чотириволовими, виходить, що всього було привезено приблизно 150 тис. пудів солі. Але коломийці привезли не всю сіль. Підрахунки показують, що приблизно третину її доставили купці та інші жителі Галичини<sup>74</sup>.

<sup>72</sup> ЦДІА УРСР, ф. Київської губернської канцелярії, оп. 1, спр. 82, арк. 22 зв.

<sup>73</sup> ЦДІА УРСР, Харківський філіал, ф. Канцелярії малоросійських поборів, спр. 577, арк. 1—24; ф. Хохлова, спр. 16, 44; Кримський обласний державний архів (КрОДА), ф. Таврійської обласної казенної палати, спр. 335; ЦДІА УРСР, ф. Київської губернської канцелярії, оп. 1, спр. 82, арк. 14 зв.

<sup>74</sup> ЦДІА УРСР, ф. Київської губернської канцелярії, оп. 1, спр. 112, арк. 11—219.

Одержані шляхом аналізу реєстраційних книг Кременчуцької, Переволочанської і Лялинської застав за червень 1724 р. і Васильківського форпосту за 1725 р. результати з врахуванням того, що деяка частина солі надходила ще й через інші прикордонні пункти, дають підставу орієнтовно визначити весь довіз солі на Лівобережжя на рубежі першої та другої чвертей XVIII ст. в межах 650—750 тис. пудів, з яких на долю чумаків припадає приблизно 600—700 тис. пудів. В масштабі всієї України обсяг чумацької соляної торгівлі становив, безперечно, більше мільйона пудів.

Перші повні офіційальні дані про ввезення солі на Лівобережжя відносяться до 1758 р. Тоді було ввезено 693 тис. пудів солі, в тому числі з Криму і Запоріжжя — 668 тис. пудів. Ввезення солі того року, як і в наступні, було значно нижчим, ніж звичайно. Це пояснюється введенням у 1754 р. дуже високого мита на закордонну сіль (10 коп. з пуда), що привело до тимчасового скорочення соляної торгівлі і зростання цін на сіль. Підрахунки показують, що в 1758 р. на одного жителя Лівобережжя було привезено в середньому близько 11 фунтів на рік або 12 г солі на день, що було явно недостатнім для нормального харчування<sup>75</sup>.

На Слобожанщині в XVIII ст. соляна торгівля розвивалась в інших умовах, ніж на Лівобережжі. В зв'язку з запровадженням продажу солі тільки з казенних бахмутських і торських соляних варниць ввезення «неуказної», тобто всякої іншої солі, було заборонено під загрозою суворого покарання. Тому місцеві чумаки змушені були торгувати тільки гіршою за якістю бахмутською і торською сіллю, яку до того ж вони самі виварювали, вносячи за це в казну певну плату. В офіційальних документах XVIII ст. слобідські чумаки називаються «вольноварельщиками». За деякими даними, Бахмут і Тор в окремі роки (1735 і 1752) давали до 600 тис. пудів солі. За офіційальними відомостями, в 1759 р. видобуток солі становив лише 221,5 тис. пудів. Більшу частину солі виварювали самі «вольноварельщики»<sup>76</sup>.

Другим, крім солі, основним товаром чумаків у XVIII ст. була риба, яку вони привозили з Дону і Запоріжжя. Це були найдешевші сорти риби, яку споживали широкі народні маси. Про значні розміри чумацької торгівлі рибою свідчить, наприклад,

<sup>75</sup> ЦДІА УРСР, ф. Другої малоросійської колегії, оп. 2, спр. 3435, арк. 64, 145, 147; ЦДІА УРСР, Харківський філіал, ф. Канцелярії гетьмана К. П. Розумовського, оп. 1, спр. 1765, арк. 5 зв.; М. Медведєв, Соляной промысел в Крыму, стор. 6—7.

<sup>76</sup> «Санкт-Петербургский журнал», 1807, № 7, стор. 123; И. Штукенберг, Статистические труды, т. II, ст. XXV. Описание Екатеринославской губернии и Новороссийского края вообще, СПб., 1859, стор. 31; ЦДІА УРСР, Харківський філіал, ф. Бахмутської заводської соляної контори, оп. 1, спр. 44, арк. 189; спр. 76.

повідомлення запорізького отамана Г. Федорова до К. Розумовського (1755 р.) про те, що з Запоріжжя щорічно «виходить» на Лівобережжя до 1500 четверикових возів риби, тобто до 120 тис. пудів. Ще більше риби вивозилося на Україну з Дону, в гирлі якого і на найближчих косах і мілинах Азовського моря знаходились найбагатші в Азово-Чорноморському басейні рибні промисли. Значна частина риби, що вивозилась чумаками, відправлялась на Правобережжя. В 1757 р. через прикордонні з Польщею форпости було пропущено на Правобережжя 25749 пудів риби, що становило меншу частину риби, яка вивозилась з Дону на Правобережжя. Повертаючись додому, правобережні чумаки здебільшого їхали через Запоріжжя «по мимо Новоросійської губернії прямо в Польщу», тобто уникали російських прикордонних застав, щоб не платити високе транзитне мито, яке становило 1 крб. з пароволового, 2 крб. з чотириволового і 3 крб. з шестиволового воза з рибою<sup>77</sup>.

Поряд з сіллю і рибою в XVIII ст. значного розвитку набрала чумацька торгівля різними виробами місцевого ремесла, деякими продуктами землеробства і тваринництва. Йдучи по сіль або по рибу, чумаки відвозили до Запоріжжя, у Крим і Дон ці товари для продажу. Нерідко вони вимінювали їх на сіль та рибу. Серед цих товарів зустрічаються переважно хліб, горілка, тютюн, масло, овечий лій, сало, прядиво, нитки, полотно, залізо, риболовні сітки, дьоготь, смола, вірвовки, вози, сани тощо<sup>78</sup>. З півдня крім солі і риби чумаки привозили ще волоські горіхи, вино, сірі смушки, сап'ян і сап'янові чоботи, шовкові тканини, особливо термоламу, та деякі інші товари. Але розміри чумацької торгівлі цими товарами були очевидно незначні, бо відомості про неї зустрічаються нечасто<sup>79</sup>.

---

<sup>77</sup> А. Андриевский (упорядник), Материалы для истории Южнорусского края в XVIII в., «Записки императорского Одесского общества истории и древностей», т. XIV, Одесса, 1886, стор. 594; ЦДІА УРСР, ф. Другої малоросійської колегії, оп. 2, спр. 3435, арк. 35; оп. 3, спр. 1360, арк. 2, 35.

<sup>78</sup> ЦДІА УРСР, ф. Київської губернської канцелярії, оп. 1, спр. 82, арк. 1—14; ф. Генеральної військової канцелярії, спр. 432, арк. 11 зв., 17 зв.; ЦДІА УРСР, Харківський філіал, ф. Канцелярії гетьмана К. П. Розумовського, спр. 1909, арк. 1 зв.; ф. Слобідсько-української губернської канцелярії, оп. 1, спр. 1362, арк. 75; «Опис Новгород-Сіверського намісництва (1779—1781)», стор. 174; А. Шафонский, Черниговского наместничества топографическое описание, стор. 616; «Топографическое описание доставшимся по мирному трактату от Оттоманской порты во владение Российской империи землям, 1774 года», «Записки Одесского общества истории и древностей», т. VII, стор. 170, 186; А. Скальковский, История новой Сечи или последнего коша запорожского, ч. I, стор. 273; Г. Данилевский, Нравы и обычаи украинских чумаков, «Библиотека для чтения», 1857, т. 142, стор. 125; Е. Савельев, Очерки истории торговли на Дону, Новочеркасск, 1904, стор. 27.

<sup>79</sup> А. Скальковский, Опыт статистического описания Новоросійского края, ч. II, стор. 476.



Розвитку чумацької торгівлі виробами місцевого ремесла та деякими сільськогосподарськими продуктами сприяло насамперед зростання їх виробництва на Лівобережжі, в результаті чого збільшувалися залишки внутрішнього споживання, з одного боку, і попиту на ці товари в міру заселення південних районів України і Дону, з другого. Крім того, певну роль у розвитку торгівлі цими товарами відігравала введена ще з часів Петра I заборона вивозу за кордон російської золотої і срібної монети<sup>80</sup>. У Криму за сіль мідні гроші не брали, тому чумаки змушені були брати з собою для продажу різні товари, які вони, за свідченням самих чумаків, «в тамошней Запорожской Сечи казакам турецкой монеты на башлыки продаючи, на те деньги сол в Крыму покупают»<sup>81</sup>.

Широке коло товарів охоплювала також торгівля коломиїців. Крім ступочної солі вони часто доставляли для продажу до Києва і на Лівобережжя дьоготь і точильні бруси. Повертаючись в рідні краї, коломиїці ввозили у великій кількості свити, кожухи, шапки, плахти, московські китайки, чоботи, пояси, шерсть та багато інших товарів. Деякі коломиїці торгували цими товарами у великих розмірах. Так, у 1718 р. два коломиїці з Меджибожа (Поділля) вивезли через Київ на Правобережжя 20 маж, а два коломиїці з Березова (Галичина) 25 маж таких товарів<sup>82</sup>.

Чумацька торгівля охоплювала майже всю Україну. Нерідко лівобережні чумаки з донською рибою доходили аж до Галичини. Так, в 1736 чи 1737 р. (точно встановити дату не можна через пошкодження документа) три жителі с. Безуглівки Ніжинського полку з п'ятнадцятьма наймитами їздили до Коломиї для продажу риби, а звідти повернулись додому з сіллю. В 1738 р. з того ж села до Коломиї в'ялену рибу возили ще три чумаки, з якими було тринадцять наймитів. У 1739 р. чотири чумаки з Мотовилівки привезли до Лубен галицьку сіль і дьоготь, а звідти поїхали на Дон по рибу. В тому ж році ще кілька жителів Лівобережжя їздили на Правобережжя з рибою, а назад повернулись з сіллю. В 1743 р. один житель містечка Василькова з наймитом побував у Полтаві, де продав точильні бруси, а потім через Переволочну поїхав на Запоріжжя. Купив-

---

<sup>80</sup> М. Тищенко, Нариси історії торгівлі Лівобережної України з Кримом у XVIII ст., «Історично-географічний збірник», т. II, стор. 91.

<sup>81</sup> ЦДІА УРСР, ф. Генеральної військової канцелярії, оп. 1, спр. 432, арк. 17 зв.

<sup>82</sup> ЦДІА УРСР, ф. Київської губерньської канцелярії, оп. 1, спр. 499, арк. 293; спр. 1071, арк. 19; ф. Київського міського магістрату, оп. 1, спр. 7, арк. 6, 14; М. Тищенко, Форпости, митниці та карантини на західному пограниччю в зв'язку з зовнішньою торгівлею України в XVIII в., «Історично-географічний збірник», т. IV, К., 1931, стор. 58.

ши тут дві мажі солі, він вже іншою дорогою повіз її додому. В різних місцях України бував переяславський війт (обраний в 1740 р.) і заможний чумаки К. Савонів, який торгував рибою, дьогтем, волоськими горіхами та вином<sup>83</sup>.

Наведені дані про чумацьку торгівлю сіллю, рибою та багатьма іншими товарами свідчать, що у XVIII ст. чумацтво було великим промислом і відіграло важливу роль в економіці України, бо в руках чумаків була зосереджена основна частина торгівлі такими важливими продовольчими товарами, як сіль та риба. Крім того, тоді в чумацькій торгівлі значне місце займали виробни місцевих ремісничих і сільськогосподарських товарів, чумаки тим самим сприяли розвитку їх виробництва.

Займаючись торгівлею майже по всій території України і навіть за її межами, чумаки відігравали немалу роль в розвитку і зміцненні економічних зв'язків між окремими районами України—між Лівобережжям і Правобережжям, східними районами і Галичиною, північчю і півднем України, а також між Україною в цілому, з одного боку, Доном, Кримом, Молдавією—з другого. Отже, торговельна діяльність чумаків, що весь час зростала за обсягом і різноманітністю товарів, сприяла процесу руйнування замкнутості окремих невеликих місцевих ринків на Україні і злиттю їх в один загальний великий ринок. У міру свого розвитку чумацький промисел відігравав все більшу роль в економіці України.

---

<sup>83</sup> ЦДІА УРСР, ф. Київської губернської канцелярії, оп. 1, спр. 219, арк. 28 зв., 29; спр. 654, арк. 364; спр. 699, арк. 293, 361, 477, 506, 509; спр. 1071, арк. 19; А. Андриевский, Еще страничка из прошлого г. Переяслава, журн. «Киевская старина», 1901, № 9, стор. 278.

---

## **РОЗВИТОК ЧУМАЦЬКОГО ПРОМИСЛУ В КІНЦІ XVIII—ПЕРШІЙ ПОЛОВИНІ XIX ст.**

### **ЗМІНИ В ЧУМАЦЬКОМУ ПРОМИСЛІ В ПЕРІОД РОЗКЛАДУ ФЕОДАЛЬНО-КРІПОСНИЦЬКОЇ СИСТЕМИ І РОЗВИТКУ КАПІТАЛІЗМУ**

В період розкладу феодально-кріпосницького ладу чумацький промисел вступив у новий етап розвитку. З другої половини XVIII ст. чумацтво з торгового промислу почало швидко перетворюватись в промисел торгово-візницький. Суть перетворення полягала в тому, що чумаки крім торгівлі почали систематично і в швидко зростаючих розмірах займатись також перевезенням чужих вантажів за певну грошову, а на перших порах частково за натуральну винагороду. Водночас з розширенням чумацького промислу сталось ряд інших змін. Насамперед значно розширились межі району діяльності чумаків. З'явилося багато нових чумацьких шляхів. Великих змін зазнала організація промислу і насамперед чумацька валка. В тій чи іншій мірі сталися зміни в рівні розвитку чумацтва в різних районах України. Це все зумовлювалося ходом соціально-економічного розвитку України в другій половині XVIII — першій половині XIX ст., коли феодально-кріпосницька система, що панувала в Росії, пережила період розкладу.

Процес руйнування старих, феодально-кріпосницьких і розвитку нових, капіталістичних відносин поступово охоплював усі галузі економіки країни. Найшвидше розвиток капіталістичних відносин відбувався в промисловості, де капіталістична мануфактура, а потім і фабрика, все більше витісняла вотчинну і посесійну мануфактуру.

В сільському господарстві розклад феодалізму відбувався повільніше, ніж в промисловості, але і тут з часом цей процес ставав все більш зримим: розширювалось поміщицьке торгове землеробство та тваринництво, у великій кількості виникали різні поміщицькі підприємства (винокурні, суконні, залізообробні, скляні, паперові, цукрові, салотопні та багато інших), зростало застосування найманої праці і машин в господарстві поміщиків. Особливо швидко зростало в поміщицьких маєтках виробництво

товарного хліба. Відзначаючи це явище у розвитку дореформеного сільського господарства, В. І. Ленін вказував, що «виробництво хліба поміщиками на продаж, що особливо розвинулося за останній час існування кріпацтва, було вже провісником розпаду старого режиму»<sup>1</sup>. Розклад феодально-кріпосницьких відносин відбувався, правда, значно повільніше, і в селянському господарстві. Про це свідчило, зокрема, поступове зростання виробництва селянами хліба та деяких інших сільськогосподарських продуктів на ринок, кількісне збільшення і значний розвиток дрібних селянських промислів. Тоді ж значно поглибився процес соціального розшарування селянства. Майнова нерівність, що поступово наростала, все чіткіше стала набирати характеру соціального розшарування.

Між розкладом селянства і розвитком дрібних селянських промислів існував прямий взаємозв'язок. В. І. Ленін підкреслював, «що розклад землеробського селянства неминуче повинен був доповнюватися ростом дрібних селянських промислів. У міру занепаду натурального господарства вид обробки сировини один по одному перетворювався в окремі галузі промисловості; утворення селянської буржуазії й сільського пролетаріату збільшувало попит на продукти дрібних селянських промислів, даючи в той же час і вільні робочі руки для цих промислів, і вільні кошти»<sup>2</sup>. Поряд з дрібними селянськими промислами, що мали виробничий характер і базувались на обробці і переробці переважно сільськогосподарської сировини, і які набрали великого поширення на Україні в період розкладу феодально-кріпосницької системи, розвивались також торговельні промисли селян. Серед них найбільшим і за розмірами і за кількістю людей, зайнятих у ньому, був чумацький промисел, який тоді, перетворившись з торгового у транспортно-візницький, досяг найвищого рівня розвитку. Причому особливо швидко розвивалось чумацьке візництво, яке в першій половині XIX ст. за обсягом, а також за значенням в економіці України, значно перевершило чумацьку торгівлю<sup>3</sup>.

Інтенсивне зростання внутрішнього ринку і зовнішньої торгівлі України з кінця XVIII ст., особливо після возз'єднання Правобережної України з Росією і визволення всього півдня України від багатовікового турецько-татарського панування, стало основною причиною виникнення і швидкого розвитку масового

<sup>1</sup> В. І. Ленін, Твори, т. 3, стор. 156.

<sup>2</sup> Там же, стор. 292.

<sup>3</sup> На відміну від інших селян, які теж займалися перевезенням вантажів на волах, чумаки транспортували вантажі переважно на далеку відстань, тоді як звичайне селянське візництво обмежувалось, як правило, найближчою місцевістю. Для перевезення вантажів селяни не чумаки використовували звичайні кінні або волові вози. Крім того, вони не створювали на час промислу організації, подібної до чумацької.



чумацького візництва. Возз'єднання Правобережної України з Росією сприяло значно швидшому економічному злиттю окремих частин українських земель. Розвивається торгівля, зокрема ярмаркова. Найбільшими її центрами стають Харків, Ромни, Полтава, Київ, Кролевець, Бердичів, Катеринослав та інші міста. Значно розширюються економічні зв'язки між Україною в цілому і Центральною Росією. Вихід Росії на узбережжя Азовського і Чорного морів, де були засновані великі портові міста — Маріуполь, Херсон, Миколаїв, Одеса, Бердянськ, — відкрив новий, незрівнянно зручніший шлях збуту на зовнішньому ринку сільсько-господарських продуктів і сировини, що вироблялись на Україні, і одержання з-за кордону необхідних товарів. Значне зростання внутрішньої і зовнішньої торгівлі викликало швидке збільшення перевезень товарів, в результаті чого набагато посилилась потреба в транспортних засобах.

Другою причиною, що мала великий вплив на перетворення багатьох чумаків з торговців у фурщиків, було дальше зuboжіння селянства в результаті зростання феодально-кріпосницького гніту в період розкладу феодалізму. Процес зuboжіння захопив також значну частину селян-чумаків, матеріальна база яких була найменш міцною. Тоді у зв'язку із зростанням цін на сіль, рибу та інші предмети чумацької торгівлі, із збільшенням вартості волів, маж тощо чумакам для ведення торгівлі потрібно було все більше вільних коштів. Так, якщо до кінця 30-х років XVIII ст. віз солі в Криму коштував (разом з митом на перекопській «башті») 2 крб. 48 коп., то в наступні роки вартість його зросла до 5 крб. 81 коп. В 1783 р. за пароволовий віз солі (70 пудів) чумаки платили вже 10 крб. В 1810 р. пароволовий віз солі (60 пудів) коштував 18 крб. ас., а в кінці 30-х років XIX ст. вже 57 крб. ас. Напередодні реформи віз солі обходився чумакам близько 17 крб. сріблом, в 1863 р. — 21 крб. сріблом<sup>4</sup>. Поповнення рядів чумаків-фурщиків йшло також за рахунок втягнення в чумацтво незаможної частини селянства, яка раніше цим промислом не займалась. Такі селяни у візництві шукали заробітку для підтримки свого господарства, що зuboжіло під непосильним тягарем все зростаючого кріпосницького гніту.

З перетворенням чумацтва з торгового у торгово-візницький промисел суттєві зміни сталися також в його організації. Після визволення північного Причорномор'я і Криму від турецько-татарського панування і заселення південних степів зникла небезпека збройного нападу на чумацькі валки в дорозі. Вна-

<sup>4</sup> ЦДІА УРСР, ф. Генеральної військової канцелярії, оп. 1, спр. 432, арк. 14 зв.; Київський обласний державний архів (КОДА), ф. Київської казенної палати, соляне відділення, оп. 173, спр. 27, арк. 58; Харківський обласний державний архів (ХОДА), ф. Канцелярії слобідсько-українського губернатора, оп. 3, спр. 16, арк. 14; М. Медведєв, Соляной промысел в Крыму, стор. 14—17.

слідок цього втратила значення одна з основних функцій валки— спільний захист від грабіжників. З заселенням степів значно зменшилось значення другої основної функції валки — подання взаємодопомоги на випадок поломки воза, хвороби чумака, загибелі волів тощо. Все це привело до того, що основа, на якій будувалась валка, також змінилась. Колишній отаман — найавторитетніший і досвідчений чумак, сміливий та ініціативний керівник, здатний правильно визначити дорогу, вміло вибрати місце зупинки для відпочинку, швидко і правильно організувати чумаків для відбиття раптового нападу на валку, — став більше непотрібним. Замість нього на перший план у валці стали виходити найбагатші чумаки, тобто в основу взаємовідносин між чумаками однієї валки лягли соціальні принципи, хоч зовні валка продовжувала зберігати свій попередній вигляд. Збереження чумацьких звичаїв і традицій, що склалися протягом віків, зокрема виборів отамана, потрібно було багатим чумакам лише для того, щоб зовні демократичною формою покрити своє зростаюче панування у валці.

Яскравою ілюстрацією цього є цікавий опис «виборів» отамана в одній з чумацьких валок в Канівському повіті Київської губернії, що його дав очевидець Б. Познанський. Вибори отамана відбувались у корчмі, де зібрались чумаки перед виходом у дорогу. На видному місці сів старий чумак Могила з с. Букрина, найбагатший серед усіх присутніх. Це був «справжній чумак, як то кажуть... Всі його знають, шанують як багатого чумака, а він вже попривик до шани, любить її». Могила говорив впевнено, голосніше всіх, хвастася своїми «заслугами» і багатством. Після побажань щасливої дороги і практичних порад відбулось основне — вибори отамана. Наперед було вже вирішено, що отаманом буде син старого Могили — Микита. Тепер це лише підтверджувалось офіційно. Ніхто не пропонував іншої кандидатури, ніхто не виступив проти молодого недосвідченого Микити Могили, хоч у валці було багато старших і досвідченіших чумаків, але всі вони значно бідніші за Могила. Старий Могила знає, що обраним буде його син, і задоволений цим. Він хоче, щоб його син, як раніше він сам, відігравав провідну роль серед чумаків і був їх отаманом. Але хитрий старий робить вигляд, що він свято шанує чумацький звичай, а тому тільки шляхом «вільних» виборів нав'язує чумакам в отамани свого сина. Він навіть для виду заперечує проти Микити, посилаючись на його молодість. Він лицемірно питає чумаків «може когось старшого поставити», наперед знаючи, що ніхто не посміє висунути іншу кандидатуру<sup>5</sup>.

Окремі великі чумаки-багатії вже не задовольнялися пануючим становищем у валці і відокремлювались від інших чумаків,

<sup>5</sup> Б. Познанський, Чумаки. «Зоря», 1889, № 9, стор. 142—148.

створюючи свої власні, так звані «хазяйські» валки. Так діяли відомі «багатирі» першої половини XIX ст. Тупчій, Сизьон, Шкляр та багато інших<sup>6</sup>. Менш багаті чумаки, які не збирали власної валки, утворювали нерідко родинні валки. Таку родинну валку з 30 паровиць створювали чумак І. Коломієць і його два дядьки родом з с. Вища Дубечня Остерського повіту Чернігівської губернії<sup>7</sup>. В тих же випадках, коли валка складалась з чумаків середньої заможності, майновий стан яких був більш-менш рівним, отаман не обирався зовсім і його роль по черзі виконував кожний чумак.

Ще більш значні зміни сталися в організації валок у чумаків-фурщиків, промисел яких регламентувався контрактами. Наймачі залежно від потреби самі об'єднували чумаків одного села в одну валку з чумаками іншого села або, навпаки, роз'єднували їх. В кожній такій валці, створюваній власником вантажів, призначався старший, який і очолював валку до прибуття її на місце призначення. Такий «отаман» в першу чергу відповідав за виконання чумаками умов контракту.

Багато нового з'явилося також у зовнішньому вигляді чумаків. Давній звичай змазувати одяг дьогтем перед виходом на промисел був забутий. Тепер своїм зовнішнім виглядом вони вже нічим не відрізнялись від інших селян. Перестали також чумаки озброюватись рушницями та списами, бо в цьому відпала потреба.

В минулому поряд з пароволовими мажами використовувались чотириголові і навіть шестиголові. В XIX ст. залишилися лише паровиці.

Великих змін зазнали і чумацькі шляхи. З інтенсивним розвитком чумацького візництва кількість і протяжність чумацьких шляхів дуже зросли. На початку 40-х років XIX ст. тільки в Київській губернії було 3987 верст таких шляхів. У першій половині XIX ст. виникли не тільки окремі шляхи, але навіть цілі нові системи доріг. Найбільшою з нових дорожніх систем була одеська, що склалася в кінці XVIII — на початку XIX ст. в зв'язку з початком вивозу через Одеський порт за кордон хліба та інших сільськогосподарських товарів.

Вищеназвана система доріг охоплювала величезну територію: південні повіти Волинської, більшу частину Подільської і Київської, західні повіти Катеринославської губернії, значну частину Бессарабії і всю Херсонську губернію, тобто весь той район, що постачав сільськогосподарську продукцію на експорт.

<sup>6</sup> Газ. «Киевлянин», № 69 за 1871 р.; газ. «Харьковские губернские ведомости», № 286 за 1885 р.; Г. Данилевский, Нравы и обычаи украинских чумаков, «Библиотека для чтения», 1857, т. 142, стор. 156.

<sup>7</sup> С. Якимович, Чумак Іван Коломієць, «Україна», 1929, № 5-6, стор. 107.

Головні чумацькі шляхи проходили через такі чотири пункти: Балту, Криве Озеро, Богопіль і Вознесенськ<sup>8</sup>.

Багато нових важливих чумацьких шляхів проходило в напрямку інших портів Чорного і Азовського морів, до районів видобутку кам'яного вугілля, алебастру, крейди, до дніпровських пристаней, ярмаркових центрів України. Ряд міст — Харків, Полтава, Ромни, Кременчук, Катеринослав, Одеса та інші стали важливими вузлами чумацьких шляхів і ринками найму чумаків-фурщиків. Більшість старих чумацьких шляхів, зокрема в Крим і на Дон, продовжували існувати, а частина з них навіть була продовжена і вийшла за межі України — в Воронежську, Курзьку та інші губернії. Значення їх із збільшенням вивозу солі і риби також зросло. Тоді ж деякі чумацькі шляхи занепали і перестали існувати. Це — солевозні шляхи з Подніпров'я в Галичину і Волощину. Вони занепали у зв'язку з припиненням у кінці XVIII — на початку XIX ст. поїздок туди по сіль.

Значні зміни сталися і в складі чумаків. У першій половині XIX ст. вже не зустрічаються чумаки з числа духовенства. Як окрема група зникли чумаки — монастирські селяни в зв'язку з переведенням їх після секуляризації монастирських маєтностей в інші групи. Основну масу чумаків, як і раніше, становили державні селяни різних категорій. Особливо це стосується селян Полтавської, Харківської, Чернігівської і Катеринославської губерній. Так, за даними 1807 р. в Харківському, Богодухівському, Охтирському, Зміївському, Куп'янському і Валківському повітах налічувалось 1878 чумаків з числа державних селян і лише 389 з поміщицьких. Тільки у Вовчанському повіті чумаків-кріпаків було більше, ніж державних селян (відповідно 333 і 100). Переважали тут чумаки-кріпаки і наприкінці 30-х років. У Чернігівській губернії чумацький промисел найбільше був розвинутий в південних повітах — Борзенському, Конотопському, Ніжинському, Кролевецькому і Остерському, тобто там, де переважали державні селяни. Аналогічні дані є і по Катеринославській губернії. В Полтавській губернії чумацтвом займались більше козаки, що становили найчисленнішу категорію державних селян. На Правобережжі (в Київській і Подільській губерніях) чумацький промисел також був більше розвинутий серед державних селян. Але в чисельному відношенні тут переважали поміщицькі селяни<sup>9</sup>.

Крім селян чумацтвом продовжували займатись міщани, але ця група чумаків була досить незначна. Чумаки з міщан були

<sup>8</sup> ЦДІА УРСР, ф. Канцелярії київського, подільського і волинського генерал-губернатора, Господарська частина, оп. 71, спр. 342, арк. 190, 318—320, 400—401 зв.

<sup>9</sup> ЦДІА УРСР, Харківський філіал, ф. Слобідсько-української губернської канцелярії, оп. 1, спр. 1081, арк. 32, 39, 44—44 зв., 56 зв., 61, 82, 84, 96, 109 зв.—110, 122, 125—125 зв.; И. В о р о н о в, Статистическое описание Валковского уезда Харьковской губернии, «Журнал министерства внутренних дел», 1839,



майже в усіх губерніях України. Заняття чумацтвом мало місце серед жителів багатьох міст і містечок Київської губернії, зокрема Чигирин, Липовця, Тараші, Василькова, Звенигородки, Черкас, Сквири, Богуслава. В Харківській губернії чумаки з міщан відомі в Ізюмі, Вовчанську, Охтирці, Водолазі, Богодухові. В Херсонській губернії — в Олександрії — чумаки-міщани були майже «монополістами» промислу на весь Олександрійський повіт. В період найвищого розвитку тут чумацтва на промисел щороку виходило 15 міщанських валок. Чумаки з міщан зустрічаються і в деяких містах Полтавської та Таврійської губерній<sup>10</sup>.

Досить часто зустрічались також чумаки з дворян. На Лівобережжі це були переважно дрібномаєткові поміщики, на Правобережжі — дрібномаєткові дворяни «другого розряду», в тому числі колишня дрібна шляхта. За офіціальними даними, в першій половині XIX ст. чумацький промисел у Київській гу-

---

ч. XXXII, стор. 52; А. По кор с к и й - Ж и р а в к о, Хозяйственные замечания о черниговской губернии, «Журнал министерства государственных имуществ», 1844, ч. XIII, стор. 10; «Военно-статистическое обозрение Российской империи», т. XII, ч. 2, Черниговская губерния, стор. 101; «О состоянии разных отраслей сельского хозяйства Южной России», «Журнал министерства государственных имуществ», 1849, ч. XXXII, стор. 49; ЦДІАЛ, ф. Ради міністра внутрішніх справ, оп. 5, спр. 78, арк. 32 зв.; оп. 6, спр. 79, арк. 186; оп. 5, спр. 78; ЦДІА УРСР, ф. Канцелярії київського, подільського і волинського генерал-губернатора, Поліцейська частина, оп. 1, спр. 9479, арк. 28; КОДА, ф. Київського губернського статистичного комітету, оп. 1, спр. 44, арк. 6; ф. Канцелярії київського губернатора, оп. 1, спр. 6066, арк. 41, 45; оп. 3, спр. 2816, арк. 328 зв., 371 зв.; І. Гуржій, Розклад феодально-кріпосницької системи в сільському господарстві України першої половини XIX ст., стор. 106; «Полтавские губернские ведомости», № 30 за 1844 р.; А. Терещенко, Статистическое описание Миргорода, Гадяча, Зенькова и Кобеляк, Полтавской губернии, «Журнал министерства внутренних дел», 1861, ч. L, стор. 9; П. Бодянский, Памятная книжка Полтавской губернии за 1865 г., Полтава, 1865, від. 2, стор. 177—178.

<sup>10</sup> ЦДІА УРСР, ф. Канцелярії київського, подільського і волинського генерал-губернатора. Поліцейська частина, оп. 1, спр. 736, арк. 24; там же, Господарська частина, оп. 82, спр. 127, арк. 18; КОДА, ф. Канцелярії київського губернатора, оп. 1, спр. 2932, арк. 1; спр. 5837, арк. 14—15 зв., 16 зв.; спр. 6066, арк. 18; спр. 7282, арк. 8; там же, оп. 3, спр. 1081, арк. 51, 78, 79 зв.; спр. 2147, арк. 2 зв., 7, 58, 123 зв., 125; спр. 2816, арк. 62 зв.—63, 259 зв.—261, 372 зв.; спр. 6383, арк. 172 зв.—173; спр. 6662, арк. 9 зв., 11 зв., 13; спр. 7828, арк. 290; ЦДІА УРСР, Харківський філіал, ф. Слобідсько-української губернської канцелярії, оп. 1, спр. 1081, арк. 39, 56 зв.; Харківський обласний державний архів (ХОДА), ф. Канцелярії харківського губернатора, оп. 9, спр. 68, арк. 92 зв.; там же, оп. 114, спр. 209, арк. 75 зв., «Города Харьковской губернии», «Материалы для статистики Российской империи», стор. 98—100, 48; «Материалы для географии и статистики России», А. Шмидт, Херсонская губерния, ч. I, стор. 282; КрОДА, ф. Таврійського губернського соляного правління, спр. 4, арк. 112; В. Никифоров, Описание прихода, принадлежащего соборной Успенской церкви уездного города Александрии, Херсонской губернии, «Херсонские епархиальные ведомости», 1873, № 19, додаток, стор. 571 (примітка); «Журнал министерства внутренних дел», 1858, т. XXXI, смесь, стор. 35.

берній був поширений серед дворян Уманського, Таращанського, Васильківського, Звенигородського, Липовецького, Махновського та Бердичівського повітів. Заробляли на чумацькому промислі і деякі «заможні дворяни», які посилали своїх селян на чолі з довіреними особами з кріпаків. Подібні факти зустрічались у Харківській, Полтавській, Київській та південних губерніях<sup>11</sup>.

Зміни, що сталися в чумацькому промислі в першій половині XIX ст., торкнулись також поширення його на території України. Завдяки розвитку чумацького візництва набагато зросла чисельність чумаків у тих районах, де посилювалось перевезення вантажів, особливо хліба. Це особливо помітно в південних районах Київської, Подільської і Харківської губерній, північних повітах Херсонської і деяких повітах Катеринославської губерній. Так, у 1853 р. в Таращанському повіті чумацтвом (торгівлею) займався один двір з 50, а візництвом (перевезення пшениці в Одесу, різних товарів у Бердичів) — один двір з 10<sup>12</sup>.

Отже, в період розкладу феодально-кріпосницького ладу і розвитку капіталізму чумацький промисел зазнав значних змін. Насамперед змінився його зміст — з торгового чумацтва перетворюється у торгово-візницький промисел. Ця еволюція становила органічну складову частину процесу розкладу феодально-кріпосницької системи господарства на Україні.

#### ЧУМАЦЬКЕ ВІЗНИЦТВО

Окремі факти чумацького візництва зустрічаються вже в документах першої половини XVIII ст. Так, деякі торговці, переважно з Галичини, які привозили до Києва і на Лівобережжя сіль для продажу, використовували для доставки товару найманих «фурманів» або «фурщиків» з мажами<sup>13</sup>. З щоденника

<sup>11</sup> ЦДІА УРСР, ф. Канцелярії київського, подільського і волинського генерал-губернатора, Поліцейська частина, оп. 1, спр. 736, арк. 32 зв., 33; та м же, Господарська частина, оп. 82, спр. 127, арк. 18; КОДА, ф. Канцелярії київського губернатора, оп. 1, спр. 2551, арк. 55; спр. 3196, арк. 5—5 зв., 8 зв.; спр. 5837, арк. 9; спр. 6066, арк. 47; оп. 3, спр. 2275, арк. 7, 23 зв.; спр. 2392, арк. 6 зв., 8—9, 20; спр. 2733, арк. 136; спр. 2816, арк. 379, 396; спр. 5010, арк. 116; спр. 5844, арк. 14, 451; ф. Київського губернського статистичного комітету, оп. 1, спр. 130, арк. 3 зв.—4; К. Трутовский, Из воспоминаний о поездках по Малороссии, «Киевская старина», 1889, № 9, стор. 596; Г. Данилевский, Нравы и обычаи украинских чумаков, «Библиотека для чтения», 1857, т. 143, стор. 32; Н. В-цк ий, Очерки дореформенного быта в Полтавском побережье, журн. «Киевская старина», 1896, № 7, стор. 115; «Военно-статистическое обозрение Российской империи», т. XII, ч. I, Харьковская губерния, стор. 136.

<sup>12</sup> ЦДІА УРСР, ф. Канцелярії київського, подільського і волинського генерал-губернатора, Інвентарна частина, оп. 457, спр. 71, арк. 92.

<sup>13</sup> ЦДІА УРСР, ф. Київського городского магістрату, спр. 7, арк. 15; ф. Київської губернської канцелярії, спр. 108, арк. 77 зв.; спр. 699, арк. 257; спр. 1071, арк. 147.

генерального підскарб'я Якова Марковича видно, що він також інколи користувався послугами найманих «фурманів» для перевезення горілки і тютюну в Царицин і привозу звідти риби<sup>14</sup>. Однак нечисленність згадок в документах про подібні факти свідчить про те, що тоді чумацьке візництво ще не набуло великого поширення. В наступні десятиліття чумацьке візництво розвивалось швидше. З відомостей про осіб, які проїздили через Микитинську заставу в 1755 р., видно, що багато чумаків, які прямували в Крим, попутно доставляли туди чужі вантажі<sup>15</sup>. В 60-х роках XVIII ст. починає зростати купецька соляна торгівля. Купуючи сіль в Криму і на Запоріжжі, купці перевозили її на найманих чумацьких фурах. Купель Іван Верейчев, наприклад, в 1768 р. для перевезення купленої солі найняв 200 фур<sup>16</sup>.

Вперше з чумацьким візництвом у великих розмірах зустрічаємось в період російсько-турецької війни 1768—1774 р., коли через припинення торгівлі з Кримом довелось основну кількість потрібної на Лівобережній і Слобідській Україні солі доставляти з Камишина і Саратова, де знаходились великі державні соляні склади. Крім продажу «казенної» солі, що привозилась через підрядчиків, уряд дозволив «вільнопромисловцям» їздити по сіль на Волгу. Але дозволом скористалася лише деяка частина чумаків, переважно більш заможні. Пояснюючи причину небажання чумаків їздити за «вільною» сіллю на Волгу, член Малоросійської колегії і начальник спеціально створеної на початку війни «Експедиції у соляних справах» Мещерський повідомляв у Головну соляну контору, що до війни в Крим і в Галичину по сіль «по неотдаленности и не весьма богатые люди ежжали», а «на елтонское ж озеро только имеющие немалые достатки могут ездить, а убогие за великою отдаленностью не в состоянии подниматься на то»<sup>17</sup>. Справді, для більшості чумаків, які не мали достатніх коштів, поїздка незнайомою дорогою до далекої Волги була зв'язана з великим ризиком. До того ж одержання «білета» (дозволу) на придбання солі було справою досить складною.

В період російсько-турецької війни ціни на сіль на Україні різко підвищились. Це створило умови для спекуляції нею. Тому тоді появляється багато підрядчиків і «вільноторговців» з багатьох купців, поміщиків, козацької старшини, міщан і окремих козаків. Проте ці люди, як правило, власного транспорту в не-

<sup>14</sup> «Дневник генерального подскарб'я Якова Марковича», ч. III, стор. 21, 120, 203.

<sup>15</sup> М. Тищенко, Нариси історії торгівлі Лівобережної України з Кримом у XVIII ст., «Історично-географічний збірник», т. II, стор. 122—123.

<sup>16</sup> ЦДІА УРСР, ф. Другої Малоросійської колегії, оп. 3, спр. 1366, арк. 1.

<sup>17</sup> Там же, спр. 6154, арк. 44 зв.

обхідній кількості не мали, а наймали чумаків, які, отже, перетворювались з торговців у візників. Як видно з документів, чумаки за перевезення «казенної» солі одержували гроші, а за доставку «вільної» солі їм платили сіллю (половину привезеної кількості) <sup>18</sup>.

Чумацьке візництво продовжувало зростати і після закінчення війни, хоч поступово значна частина підрядчиків і «вільно-торговців» з купців, дворян, козацької старшини покинули соляну торгівлю в зв'язку з її нормалізацією та зниженням цін на сіль, і чумаки знову стали основними постачальниками її на Україну.

Розвиток внутрішньої і зовнішньої торгівлі, збільшення обсягу товарних перевезень стали стимулом поширення чумацького візництва, яке набирало дедалі різноманітнішого характеру. Особливо важливе місце серед чумацьких вантажів зайняли хліб та інші сільськогосподарські продукти. Насамперед чумацький транспорт почав використовуватись для доставки хліба, який з кінця XVIII ст. почав регулярно і у все зростаючих розмірах вивозитись за кордон через азово-чорноморські порти. Вже на початку XIX ст. хліб зайняв провідне місце серед усіх чумацьких вантажів. Якщо в 1786 р. вивіз через усі південні порти становив 68,7 тис. четвертей <sup>19</sup>, у 1793 р.— 162 тис. четвертей хліба <sup>20</sup>, то в 1803 р. тільки з Одеси вивезено 600 тис. четвертей пшениці, а в 1804 р.— 538 тис. четвертей і залишилось на складах ще 644 тис. четвертей <sup>21</sup>. Вивіз хліба за кордон зростав протягом усієї першої половини XIX ст., але в окремі роки в залежності від урожаю, попиту на нього на закордонних ринках та ін. зазнавав великих коливань. У перші три десятиліття XIX ст. кращими були 1817, 1818 і 1830 рр., коли через південні порти було експортовано відповідно 1971,1 тис., 1991,9 тис. і 2247,9 тис. четвертей пшениці, жита, вівса і ячменю. Максимуму в передреформений період вивіз хліба досяг у 1847 і 1853 рр.— 5679 тис. і 6715 тис. четвертей хліба <sup>22</sup>. Розміри вивозу хліба за кордон не дають повної уяви про розміри чумацьких перевезень хліба,

<sup>18</sup> ЦДІА УРСР, ф. Другої Малоросійської колегії, оп. 3, спр. 3404, арк. 11; спр. 3605, арк. 1; спр. 3782, арк. 4, 10, 34; спр. 5220, арк. 18.

<sup>19</sup> Четверть не мала сталої ваги. Залежно від роду хліба (пшениця, жито, овес і т. д.), його сорту (озима пшениця, арнаутка, гірка) і якості зерна вага четверті хліба коливалась. Так, звичайно вага четверті пшениці коливалась від 9 до 10,5 пудів. Тому в літературі для полегшення підрахунків прийнято вважати вагу четверті рівною: пшениці — 10 пудів, жита — 9 пудів, ячменю — 8 пудів, вівса — 6 пудів.

<sup>20</sup> Г. Неболсин, Статистическое обозрение внешней торговли России, ч. I, СПб., 1850, стор. 2.

<sup>21</sup> М. Вольский, Очерк истории хлебной торговли Новороссийского края с древнейших времен до 1852 года, Одесса, 1854, стор. 77.

<sup>22</sup> С. Підгаєць, Хлібний вивіз з чорноморсько-азовських портів до 60-х років XIX віку, «Праці семінару для виучування народного господарства України», вип. III, К., 1929, стор. 158.



бо вони не завжди співпадали. В 1853 р., наприклад, з Одеси було експортовано 3450,2 тис. четвертей хліба, тоді ж підвіз з внутрішніх районів становив за даними біржі 4690 тис. четвертей<sup>23</sup>. З Маріуполя, Бердянська і Таганрога було відправлено лише пшениці 2218,8 тис. четвертей<sup>24</sup>. Можна припустити, що підвіз хліба в ці порти, як і до Одеси, також переважав вивіз. Отже, очевидно, весь підвіз хліба з внутрішніх районів до азово-чорноморських портів у 1853 р. становив приблизно 8 млн. четвертей.

За кордон відправлялось ще багато інших сільськогосподарських продуктів, експорт яких почав швидко зростати особливо в 30—40-і роки XIX ст. Так, в 1853 р. за кордон вивезено 721,6 тис. четвертей льняного насіння, 575 тис. четвертей кукурудзи, 354,6 тис. пудів вовни, 154,6 тис. пудів сала<sup>25</sup>. В доставці всіх цих вантажів як і в перевезенні хліба основну роль відігравали чумаки.

У звичайні роки вивіз хліба за кордон був у два-три рази меншим, ніж у 1847 та 1853 рр.<sup>26</sup>, але експорт інших сільськогосподарських продуктів зазнавав менших коливань. Відповідно до цього і розміри чумацьких перевезень цих вантажів були меншими.

Крім вивозу за кордон, значна частина сільськогосподарських продуктів, насамперед хліба, що привозилися на південь України, йшли на потреби місцевого населення. Тільки Одеса в кінці 50-х років споживала щорічно до 200 тис. четвертей хліба<sup>27</sup>. В 1865 р. потреба Одеси в хлібі і фуражі обчислювалась в розмірі до 3650 тис. пудів<sup>28</sup>. В масштабах всього півдня потреба міст в хлібі становила, очевидно, не менше 1 млн. четвертей. Крім хліба в Новоросійський край для місцевого споживання привозилося, здебільшого чумацьким транспортом, також пшоно, солонина, тютюн та багато інших товарів<sup>29</sup>. У південні губернії щорічно доставлялась переважно з Правобережжя, Лівобережжя і Слобожанщини велика кількість спирту і горілки, на виготовлення яких витрачалась значна частина товарного

<sup>23</sup> «Коммерческая газета», № 39 та 89 за 1854 р.

<sup>24</sup> С. Підгаєць, Хлібний вивіз з чорноморсько-азовських портів до 60-х років XIX віку, «Праці семінару для виучування народного господарства України», вип. III, стор. 189.

<sup>25</sup> Там же, стор. 167, 170, 174.

<sup>26</sup> Там же, стор. 167, 177—179.

<sup>27</sup> А. Скальковский, Записки о торговых и промышленных силах Одессы в 1859 году, «Записки императорского русского географического общества», 1864, кн. 4, стор. 145.

<sup>28</sup> «Труды комитета по устройству железноконых и паровых дорог в Херсонской губернии», Одесса, 1867, стор. 105.

<sup>29</sup> «Полтавские губернские ведомости», № 10 за 1851 р.; «Списки населенных мест Российской империи», XLVI, Харьковская губерния, СПб., 1869, стор. XXVII.

хліба. Перевезенням спирту і горілки займались переважно чумаки. В 1833 р. з Київської і Подільської губерній на південь було відправлено до 440 тис. відер, в 1838 р. з Київської — до 750 тис. відер, в 1847 р. — до 673 тис. відер спирту і горілки. В 1846 р. з Харківської губернії було продано на південь до 690 тис. відер спирту і горілки. На початку 50-х років в Новоросійський край привозилося понад 2 млн. відер спирту і горілки<sup>30</sup>. Для доставки такої кількості горілки і спирту (70 відер на мажу) потрібна була значна кількість транспорту.

У першій половині XIX ст. південь України був також великим ринком збуту багатьох товарів, що вироблялись в північних районах. Важливим предметом транспортування чумаків був ліс і лісоматеріали, що здебільшого возилися від пристаней Дняпра — Черкас, Новогеоргіївська, Кременчука, Катеринослава та ін. Про розміри перевезення лісу свідчить хоча б той факт, що лише в Катеринославі в 1859—1862 рр. щороку вивантажувалося в середньому 840,3 тис. пудів лісоматеріалів. Від Дняпра чумаки розвозили ліс на десятки і сотні верст, зокрема в чорноморські і азовські порти, а також в Крим<sup>31</sup>.

Велику кількість транспортних засобів вимагало перевезення інших вантажів. В 1846 р. тільки з Київської губернії за далеко неповними даними було вивезено на південь до 500 тис. пудів поташу, до 300 тис. пудів меду, до 603 тис. пудів воску, до 120 тис. пудів прядива, до 25 тис. пудів цукру-рафінаду, до 20 тис. відер смоли та дьогтю. Крім цього, з Київської губернії чумаки доставляли на південь і в Бессарабію казани, машини, канати, залізо, скло та інші промислові вироби<sup>32</sup>.

В зворотному напрямку, тобто з півдня на північ, чумаки перевозили значно менше вантажів, а тому багато з них поверталось додому порожняком. З півдня чумаки доставляли переважно рибу, вино і сіль, яку купували на промислах купці і заготовляли державні установи.

<sup>30</sup> ЦДІА УРСР, ф. Канцелярії київського, подільського і волинського генерал-губернатора, Поліцейська частина, оп. 1, спр. 1521, арк. 18 зв., 23; спр. 2505, арк. 35; «Статистическое описание Киевской губернии», т. III, стор. 428; «Военно-статистическое обозрение Российской империи», т. XII, ч. I, Харьковская губерния, стор. 146; А. Скальковский, Опыт статистического описания Новороссийского края, ч. II, стор. 83.

<sup>31</sup> «Несколько данных и соображений по вопросу о направлении железных дорог в Юго-Западной России», СПб., 1864, додаток; И. Дьяков, Заметки о заселении земель и о владении ими в Константиноградском уезде, «Журнал министерства государственных имуществ», 1860, LXXIV, стор. 69; «Материалы для географии и статистики России», А. Шмидт, Херсонская губерния, ч. I, стор. 290; «Сборник статистических сведений по Екатеринославской губернии», вып. 3, Екатеринослав, 1886, стор. 290.

<sup>32</sup> ЦДІА УРСР, ф. Канцелярії київського, подільського і волинського генерал-губернатора, Господарська частина, оп. 77, спр. 371, арк. 62—63; В. Линовский, Железные дороги и чумацкий промысел, «Экономический указатель», 1857, № 16, стор. 362; С. Якимович, Чумаки Іван Коломієць, «Україна», 1929, № 5-6, стор. 107.

Купецька соляна торгівля протягом першої половини ХІХ ст. неухильно зростала, набравши великого розміру в 40—50-х роках. Наявні дані про купецьку оптову соляну торгівлю, особливо в Кременчуці з його пригородом Крюковом, де з кінця 20-х до початку 40-х років обсяг купецької соляної торгівлі зріс з 450 тис. пудів до 3 млн. пудів, а також в Старокостянтиніві, Проскуріві, Бердичеві, Ромнах та багатьох інших містах України, дають підставу вважати, що в 40—50-х роках ХІХ ст. вже не менше 40% солі в Криму і Бессарабії закупали купці<sup>33</sup>.

Чумацький транспорт також відіграв велику роль у перевезенні багатьох товарів, реалізація яких здійснювалася переважно через ярмарки. До числа таких товарів належали товари з категорії «важких» для доставки, за термінологією того часу, через свою відносну дешевизну. Особливо широко використовувалися чумаки-фурщики для доставки товарів на ярмарках Харкова, Полтави, Ромен і далі на південь в степовій частині України.

В першій половині ХІХ ст. найбільшим ярмарковим центром України був Харків. За підрахунками професора харківського університету А. Рославського, в кінці 40-х — на початку 50-х років оборот торгівлі, переважно ярмаркової, становив понад 3850 тис. пудів. Зокрема в Харків з узбережжя Азовського моря щороку привозилось 480 тис. пудів різних вантажів (залізо, риба, мінгрельське дерево, вина тощо), з Криму — не менше 210 тис. пудів (вина, фрукти, риба тощо). З Харкова на південь відправлялось багато вантажів, серед них до 900 тис. пудів товарів, що надходили на продаж на харківські ярмарки з центральних російських губерній. Лише 1/6 частина товарів (переважно свіжі фрукти восени і риба взимку) з Харкова на південь і в зворотному напрямку доставлялась кінними візниками, а основна маса вантажів транспортувалась воловими чумацькими мажами<sup>34</sup>. Це підтверджується також іншими джерелами. Один харківський старожил свідчив, що на ярмарки з півдня руха-

<sup>33</sup> ЦДІАЛ, ф. Ради міністра внутрішніх справ, оп. 11, спр. 110, арк. 74; ф. Комітету, заснованого для накреслення загального плану водняним і сухопутним сполученням в імперії при головноуправляючому шляхами сполучень і громадськими будинками, оп. 1, спр. 16, арк. 6 зв.; ЦДІА УРСР, ф. Канцелярії київського, подільського і волинського генерал-губернатора, Господарська частина, оп. 82, спр. 127; арк. 19 зв., 20; «Журнал министерства внутренних дел», 1833, ч. X, стор. 519; Н. Арандаренко, Записки о Полтавской губернии, ч. III, стор. 122; «Статистическое описание Киевской губернии», ч. III, стор. 517; Г. Неболсин, Статистическое обозрение внешней торговли России, ч. I, стор. 203; Ф. Николайчик, Город Кременчуг, СПб., 1891, стор. 111; Ф. Николайчик, Ильинская ярмарка в период ее существования в г. Ромнах, «Труды полтавской ученой архивной комиссии», вип. III, Полтава, 1907, стор. 59; Ю. Янсон, Статистическое исследование о хлебной торговле в Одесском районе, стор. 249.

<sup>34</sup> А. Рославский, Мысли об устройстве железной дороги из Харькова к Черному морю, стор. 21—42 (табл.), 47—48, 51, 55.

лись «нескінченні» валки чумаків з вантажами<sup>35</sup>. Інший сучасник писав, що харківські ярмарки дають роботу багатьом візникам і чумакам, які перевозили вантажі більше «своїми степовими і найближчими чумацькими дорогами» на Дон, в Таганрог і Крим. Роль чумаків у перевезенні вантажів між Харковом і Одесою менш значна, але й тут деякі товари, як, наприклад, горіхи, дерев'яне масло та інші, доставлялись чумаками<sup>36</sup>. Чумаки також відігравали велику роль у перевезенні на харківські ярмарки товарів (до 1,5 млн. пудів) з Харківської, Полтавської, Херсонської і Воронезької губерній, зокрема вовни, волових та овечих шкір тощо<sup>37</sup>.

Не менш важливу роль чумацьке візництво відіграло в транспортуванні товарів на інших ярмарках, зокрема Полтави, Ромен і Кролевеця, що за розмірами торгівлі належали до найбільших ярмарок України. На ці ярмарки чумаки доставляли переважно «сирі» матеріали, тобто сільськогосподарські продукти, сировину та інші «важкі» товари, як чавун та залізо. Крім того, вони возили ряд виробів вітчизняної промисловості та іноземні товари. З даних різних джерел видно, що на Ільїнський ярмарок у Ромнах (з 1852 р. у Полтаві) в 40—50-х роках товари доставлялися більше як на 20 тис. возах. Один з очевидців згадував, що на Ільїнській та інші роменські ярмарки тільки з сіллю та рибою прибували «тисячі чумацьких возів з Криму, з Дону і навіть з Волги»<sup>38</sup>.

Нааявність найдешевшого чумацького транспорту в значній мірі впливало на характер ярмаркової торгівлі на Україні. Враховуючи, що з квітня по жовтень можна було користуватися чумацькими фурами, купці прагнули в цей час продавати більше дешевих товарів, що надавало багатьом літнім ярмаркам специфічних рис ярмарок «важких» товарів. Яскравим прикладом такої спеціалізації може бути Успенський ярмарок у Харко-

---

<sup>35</sup> Д. Багалеї и Д. Миллер, История города Харькова за 250 лет его существования, т. II, стор. 540.

<sup>36</sup> «Материалы для статистики Российской империи», т. I, стор. 91; А. Рославский, Мысли об устройстве железной дороги из Харькова к Черному морю, стор. 44—45; Н. Сумцов, К истории слободско-украинского чумачества, журн. «Киевская старина», 1884, № 3, стор. 495.

<sup>37</sup> А. Заблоцкий, Хозяйственные замечания о некоторых губерниях Южного края России, «Журнал министерства государственных имуществ», 1841, ч. I, стор. 16, 39; «Сборник статистических сведений по Екатеринославской губернии», вип. II, стор. 202; А. Рославский, Мысли об устройстве железной дороги из Харькова к Черному морю, стор. 21—42 (табл.).

<sup>38</sup> И. Дьяков, Константиноградский округ Полтавской губернии, «Журнал министерства государственных имуществ», 1859, ч. LXX, стор. 177; В. Каруновский, Статистическое описание Лубенского округа Полтавской губернии (1858), Полтава, 1890, стор. 32; А. Терещенко, Статистическое описание города Полтавы, «Журнал министерства внутренних дел», 1861, ч. XLVI, стор. 32; Н. Арандаренко, Записки о Полтавской губернии, ч. III, стор. 345; И. Курилов, Роменская старина, Ромны, 1898, стор. 70.



ві, що починався 15 серпня. Час його проведення збігався з осіннім масовим виходом чумаків на промисел. Прямуючи в Крим або на Дон і узбережжя Азовського моря здебільшого з порожніми возами, чумаки охоче наймались на попутну доставку товарів в різні місця півдня України, Криму і Дону, а при сприятливій погоді погоджувались перевозити товари навіть в Одесу і Бессарабію. Завдяки наявності майже завжди достатньої кількості дешевих чумацьких транспортних засобів Успенський ярмарок мав дуже велике значення в торгівлі товарами, перевезення яких на значну віддаль через їх порівняно невисоку вартість іншими засобами транспорту було утруднене або навіть зовсім неможливе. Чумаки доставляли також багато товарів, що продавались на зимових ярмарках. Продані взимку, такі товари залишались на складах до весни, аж до початку сезону чумацького візництва. Так, на Хрещенському ярмарку у Харкові (6 січня — 6 лютого) щороку продавались великі партії сальних свічок для Кавказу, Криму і Херсонської губернії, але відправлялися вони лише весною з чумаками<sup>39</sup>.

Відносна дешевизна чумацького транспорту в ряді випадків впливала на напрямок торговельних зв'язків. Так, з Харкова та інших міст України на південь, південний схід возили деякі товари, які в кінці першої половини XIX ст. краще було б доставляти туди з інших міст. Таким товаром, наприклад, був корок, що завозився на Дон з Одеси через Харків, хоч розвиток судноплавства по Чорному і Азовському морях давав можливість привозити корок на Дон безпосередньо з Одеси<sup>40</sup>.

В першій половині XIX ст. чумацьке візництво не обмежувалося перевезенням товарів, про які вже говорилося. Численні дані архівних джерел і літератури свідчать про те, що на чумацьких мажах транспортувалося також багато інших найрізноманітніших за характером вантажів, серед них кам'яне вугілля, будівельні матеріали (крейда, алебастр, вапно, будівельне каміння), деякі вироби фабричної промисловості і місцевого ремесла. Перевезення їх чумаки здійснювали буквально на всій території України.

З кінця 30-х років важливого значення як предмет чумацького транспортування набирає кам'яне вугілля, яке почали використовувати як паливо на винокурних, цукрових, салотопних та інших промислових підприємствах, в кузнях, для випалювання вапна, виварювання солі на слов'янських соле-

<sup>39</sup> И. Аксаков, Исследование о торговле на украинских ярмарках, стор. 18, 42; «Списки населенных мест Российской империи»; XLVI, Харьковская губерния, стор. LXXXI; Д. Багалей и Д. Миллер, История города Харькова за 250 лет его существования, т. II, стор. 498; А. Рославский, Мысли об устройстве железной дороги из Харькова к Черному морю, стор. 71.

<sup>40</sup> И. Аксаков, Исследование о торговле на украинских ярмарках, стор. 29.

варнях, на морських і річкових пароплавах та для опалення приміщень в містах. У зв'язку з цим почав швидко зростати видобуток вугілля. В 1839 р. в Донбасі уже видобувалося близько 1050 тис. пудів, в тому числі близько 850 тис. пудів в межах Катеринославської губернії. В 1850 р. видобуток вугілля зріс до 3540 тис. пудів, а в 1860 р.— до 6 млн. пудів. В кінці 30-х років район використання донецького кам'яного вугілля на Україні поширився до Дніпра — на заході, Харкова — на півночі і узбережжя Азовського моря — на півдні. Проте і тоді кам'яне вугілля нерідко вивозилося ще далі. Так, чумаки, які їздили у Крим по сіль, попутно доставляли вугілля в Севастополь і Миколаїв для потреб чорноморського військового флоту. В 1849 р. вперше «величезні обози» антрациту були відправлені на цукрові заводи Київської губернії<sup>41</sup>. Майже все кам'яне вугілля, що видобувалося на Україні, перевозилося на чумацьких фурах. Це пояснюється двома обставинами: по-перше, кам'яне вугілля належало до «важких» вантажів і, по-друге, основні розробки вугілля знаходились поблизу чумацьких шляхів. Прагнучи використовувати донецьке вугілля замість імпортного і враховуючи широкі можливості для його доставки в порти Азовського моря транспортом чумаків, уряд, починаючи з 1842 р., організував у портах Азовського узбережжя продаж чумакам солі, що її туди завозили морем з Криму. Крім того, чумаки доставляли в азовські порти вугілля, закуплене приватними торговцями<sup>42</sup>.

Не менш важливими предметами чумацького візництва були також різні будівельні матеріали. Розвиток промисловості, кам'яне житлове будівництво в містах, благоустрій міст, зокрема брукування вулиць тощо вимагали великої кількості різноманітних будівельних матеріалів, що їх доводилося здебільшого привозити. Ці вантажі були порівняно дешевими, і їх доставка була можлива майже виключно чумацьким транспортом. Так, в кінці 30-х років з Бахмутського повіту відправлялось кілька тисяч чумацьких маж з алебастром<sup>43</sup>.

В 40—50-х роках важливе місце серед чумацьких вантажів займає цукор, виробництво якого швидко зростало. Досить зазначити, що в 1848 р. на Україні вироблялося 635,5 тис. пудів

---

<sup>41</sup> Ле-Пле, Исследование каменноугольного Донецкого бассейна, стор. 358, 548; «Очерки развития народного хозяйства Украинской ССР», М., 1954, стор. 68; «Коммерческая газета», № 141 за 1841 р.; «Сборник статистических сведений по Екатеринославской губернии», вип. II, стор. 201; «Земледельческая газета», № 80 за 1850 р.

<sup>42</sup> ЦДІАЛ, ф. Ради міністра внутрішніх справ, оп. 5, спр. 60, арк. 41; «О каменноугольной промышленности в Новороссийском крае», «Журнал министерства государственных имуществ», 1841, ч. II, стор. 164; «Журнал мануфактур и торговли», 1842, ч. III, стор. 406.

<sup>43</sup> «Коммерческая газета», № 141 за 1840 р.

цукру, в тому числі в Київській губернії 382,4 тис. пудів. Цукор з Київської губернії чумаки відвозили у різні місця України<sup>44</sup>.

Про різноманітність чумацьких вантажів і напрямки їх перевезень певну уяву дає розповідь одного чумака про його діяльність в кінці 50-х — на початку 60-х років. З Києва до Скулян (Бессарабія) він возив котли, машини і канати, з Скулян до Одеси — кукурудзу, з Ніжина до Одеси — тютюн, з Одеси до Полтави — ріжки та інжир, з Полтави до Харкова — юхтові чоботи, з Одеси до Харкова — чавун, з Харкова до Кролевеця — папір, картон і маслинову олію, з Києва до Ростова і Бобріка — цукор, з Бобріка в Одесу — овес<sup>45</sup>.

Район чумацького візництва не обмежувався лише територією України. Багато вантажів чумаки транспортували далеко за її межі, переважно в центральні губернії Росії, а також в Білорусію, Польщу, Поволжя, на Північний Кавказ, а звідти доставляли товари, в яких була потреба на Україні. В усіх цих напрямках, так само як і на Україні, чумаки перевозили в основному «важкі» вантажі. Зокрема з України в центральні губернії Росії серед інших товарів вони доставляли цукор, грушеве дерево, що йшло для виготовлення дорогих меблів, сухі фрукти, хліб, вовну, сіль, рибу тощо. Перевозки деяких з цих товарів мали постійний характер і досягали значних розмірів. Так, лише в одній чумацькій валці, що доставляла в 1812 р. сухі груші до Тули, було 30 фур. В Орловську, Воронежську і Курську губернії чумаки перевозили багато солі і риби. На початку ХІХ ст. слобідські і лівобережні чумаки брали також участь у перевезенні казенної солі від оз. Ельтон в державні склади (саратовські і дмитрівські) на Волзі<sup>46</sup>.

Крім того, за межі України з чорноморсько-азовських портів на чумацьких мажах доставлялась велика кількість імпортованих товарів. В кінці 30-х — на початку 40-х років з Таганрога чумаки возили іноземні товари в Москву, Воронеж, Орел, Єлець, Мценськ, Коломну, Курськ, Муром, Калугу, Тулу, Белгород, Лебедянь, Саратов, Дубовку, Урюпинськ, Ставрополь та інші міста Росії. З портів Азовського моря, зокрема з Ростова, деякі імпортовані товари відправлялись навіть у Польщу. Так, серед привезених

<sup>44</sup> КОДА, ф. Киевского губернского статистического комитета, оп. 1, спр. 44, арк. 6; «Статистическое описание Киевской губернии», ч. 1, стор. 52; «Земледельческая газета», № 28 за 1850 р.

<sup>45</sup> С. Якимович, Чумаки Іван Коломієць, «Україна», 1929, № 5-6, стор. 107—109.

<sup>46</sup> ХОДА, ф. Канцелярії харківського губернатора, оп. 19, спр. 181, арк. 3; Г. Данилевский, Нравы и обычаи украинских чумаков, «Библиотека для чтения», 1857, т. 142, стор. 128; Н. Сумцов, К истории слободско-украинского чумачества, журн. «Киевская старина», 1884, № 3, стор. 495; «Списки населенных мест Российской империи», XLVI, Харьковская губерния, стор. LXVIII; Т. Акимович, Поволжские чумаки, Саратов, 1936, стор. 13.

у 1861 р. в Нижній Новгород іноземних товарів однією чумацькою валкою були ріжки, ізюм і горіхи. Тільки з Таганрога у внутрішні райони країни, в тому числі і в губернії Росії, подібних вантажів було відправлено: в 1837 р.— до 30 тис. волових і 15 тис. кінних возів, в 1838 р. відповідно — до 33 тис. і 17 тис., в 1839 р.— до 32 тис. і 16 тис. возів. На початку 50-х років довіз іноземних товарів в глиб країни становив 35 тис. волових і до 20 тис. кінних возів<sup>47</sup>.

Повертаючись назад, чумаки наймались доставляти з Москви, Нижнього Новгорода та інших міст на південь, зокрема в Ростов, Таганрог і Чорномор'я, різні товари. З Нижнього Новгорода вони забирали переважно залізо. Серед інших вантажів були черепаха, а інколи навіть «красні» товари. З Єльця на волових возах, що доставляли туди рибу, сіль і пшеницю, в Ростов відправляли залізо і чавун<sup>48</sup>. Великі перевезення здійснювали чумаки між Качалинською пристанню на Дону і Дубовкою на Волзі. На початку 50-х років тут щороку транспортуванням товарів займалось до 10 тис. чумаків<sup>49</sup>.

Типовим прикладом чумацького візництва, що не обмежувалося лише територією України, може бути діяльність чумаків сл. Новоселівки Ізюмського повіту Харківської губернії та навколишніх сіл. Перевозачи вантажі, новоселівські чумаки бували у Москві, Нижньому Новгороді, в Астраханській губернії та інших віддалених від України місцях — в Польщі, Білорусії і Бессарабії. Але найчастіше вони возили з Таганрога і Ростова в Курськ і Белгород рибу, ікру, вино, оливу, ізюм, ріжки та інші товари. З Курська новоселівські чумаки розвозили в різні місця товари, закуплені на ярмарках<sup>50</sup>.

Найвні дані про чумацьке візництво в першій половині XIX ст. показують, що тоді обсяг перевезень чумацьким транспортом досягав дуже великих розмірів. За свідченням А. Скальковського, наприкінці 40-х років гужем, переважно на чумацьких возах, в Одесу довозилось не менше 3/4 всього хліба<sup>51</sup>. Отже, в 40—50-х роках тільки сільськогосподарської продукції, насамперед хліба, що вивозилась за кордон, чумаки доставляли

<sup>47</sup> «Коммерческая газета», № 51 за 1838 р.; № 31 за 1839 р.; № 53 за 1840 р.; Н. Зув, Азовское море с его приморскими и портовыми городами, их жителями, промыслами и торговлею внутри и вне России, СПб., 1855, стор. 65, 89; «Справочный листок для Нижегородской ярмарки», № 40 за 1861 р.

<sup>48</sup> И. Аксаков, Исследование о торговле на украинских ярмарках, стор. 229.

<sup>49</sup> «Коммерческая газета», № 34 за 1854 р.

<sup>50</sup> «Харьковские губернские ведомости», № 272 за 1880 р.

<sup>51</sup> А. Скальковский, Взгляд на хлебопашество и хлебную торговлю в Новороссийском крае и Бессарабии, «Журнал министерства внутренних дел», 1848, ч. XXIII, стор. 57.



в південні порти щороку до 2,5—4 млн. четвертей, або приблизно 25—40 млн. пудів. Для перевезення такої кількості сільськогосподарських товарів потрібно було (з розрахунку 50 пудів на одну мажу) не менше 500—800 тис. пароволових маж. В окремі роки, як 1847 і 1853, коли вивіз за кордон набагато перевищував звичайний рівень, чумацькі перевезення також зростали. Розрахунки показують, що в 1853 р. на чумацьких мажах було перевезено, очевидно, не менше 5600 тис. четвертей хліба, для чого було потрібно до 1100 тис. маж. Велика кількість маж (200—230 тис.) була використана також для перевезення льняного насіння, кукурудзи, вовни, сала та інших товарів.

Звичайно більше половини вивозу йшло через Одесу. Звідси вивозилось 1,5—2 млн. четвертей пшениці, до 200 тис. четвертей льняного насіння, до 630 тис. четвертей кукурудзи, до 300 тис. пудів вовни, до 600 тис. пудів сала тощо. Підвезення всіх цих вантажів займало щороку від 300 до 500 тис. маж. Одержані нами цифри повністю узгоджуються з статистичними даними 40—50-х років, коли шляхом підрахунку було встановлено, що в Одесу щороку прибувало з вантажами до 700 тис. возів<sup>52</sup>. Якщо не брати до уваги кінних візників і вози жителів навколишніх сіл, які приїздили на базар, матимемо приблизно ті ж самі цифри, що були нами одержані в результаті аналізу даних про експорт.

Більшу частину всіх чумацьких перевезень становили сільськогосподарські вантажі. Якщо вважати, що чумаки перевозили половину спирту і горілки (1 млн. відер), для цього було потрібно до 15 тис. маж. Для вивозу в 1846 р. з Київської губернії поташу, меду, воску, прядива, цукру, дьогтю, смоли (всього до 1548 тис. пудів і 20 тис. відер) потрібно було до 35 тис. маж. Якщо ж взяти до уваги ще й інші чумацькі перевезення (товарів, що продавались на ярмарках; промислових і ремісничих виробів, що продавались поза ярмарками; кам'яного вугілля, будівельних матеріалів, сільськогосподарських продуктів, що не вивозилися за кордон; купецької і казенної солі тощо), то не буде перебільшенням вважати, що в 40—50-х роках чумаки транспортували щороку щонайменше 60 млн. пудів різноманітних вантажів. Для перевезення такої кількості вантажів (враховуючи, що чумаки звичайно здійснювали дві поїздки протягом сезону) потрібно було не менше 600 тис. маж. В ті роки, коли вивіз за кордон значно збільшувався, як це було в 1847 і 1853 рр., чумаки перевозили не менше 80 млн. пудів вантажів, для чого було потрібно до 800 тис. маж. Перевезення на чумацьких возах становило не мен-

---

<sup>52</sup> С. Підгаєць, Хлібний вивіз з чорноморсько-азовських портів до 60-х років XIX віку, «Праці семінару для виучування народного господарства України», вип. III, стор. 167, 177—179; «Матеріали для географії и статистики России», А. Шмидт, Херсонская губерния, ч. I, стор. 289.

ше 50%, а можливо, навіть значно більше всіх вантажів, що тоді транспортувалися.

В перші десятиріччя XIX ст. питома вага чумацького транспорту в загальному обсягу вантажообороту на Україні була вищою, ніж у 40—50-х роках, але розміри чумацьких перевезень були меншими через те, що торгівля була менш розвинутою. Основною причиною зменшення ролі чумацького транспорту в перевезенні вантажів при одночасному збільшенні обсягу перевезень було поступове зростання річкового судноплавства. Особливо це позначилось на доставці хліба та багатьох інших товарів з північних районів України в південні. Якщо у 1820 р. весь хліб з Подільської губернії був відправлений в Одесу гужовим транспортом, то до 1858—1862 рр. сухопутна доставка скоротилася вже до 68%<sup>53</sup>. Решта хліба сплавлена Дністром. Другою причиною скорочення частки чумацького транспортування було переміщення в 40—50-х роках району, що давав основну частину експортного хліба, далі на південь — ближче до портів. Так, у 1817 р. Одеса одержувала хліб для експорту з місцевості, розташованої в радіусі до 600 км, причому більшу частину його давали Подільська і Київська губернії<sup>54</sup>. Надалі, з розвитком товарного землеробства в Новоросійському краї, становище змінилось. В 40—50-х роках Подільська і Київська губернії давали вже тільки близько 50% експортного хліба, а на кінець 50-х років їх питома вага у вивозі скоротилася до 40%<sup>55</sup>. В 50-х роках більша частина хліба надходила до Одеси з району, розташованого до 200—300 км від міста, і тільки в роки високого вивозу північна межа цього району становила до 450 км<sup>56</sup>. З набиженням району виробництва хліба на експорт до портів зростала доставка його власниками своїм транспортом.

Отже, наведені численні дані про предмети і, де це було можливим, розміри чумацьких вантажоперевозок в першій половині XIX ст. дають наочне уявлення про різноманітність вантажів та про величезні розміри транспортної діяльності чумаків, а також про розміри району, що обслуговувався чумацьким транспортом. Ці дані переконливо свідчать, що в період розкладу феодально-кріпосницького ладу, коли торгівля, у порів-

<sup>53</sup> А. Скальковский, Днестр, его значение в торговле и промышленности Южной России, «Экономический указатель», 1858, № 15, стор. 323; Ю. Янсон, Статистическое исследование о хлебной торговле в одесском районе, додаток, табл. 44/2.

<sup>54</sup> «Журнал министерства внутренних дел», 1835, ч. XVIII, стор. 350; «Одесса 1794—1894», Одесса, 1895, стор. 177.

<sup>55</sup> А. Скальковский, Взгляд на хлебопашество и хлебную торговлю в Новороссийском крае и Бессарабии, «Журнал министерства внутренних дел», 1848, ч. XXIII, стор. 56; Ю. Янсон, Статистическое исследование о хлебной торговле в одесском районе, додаток, табл. 44/2.

<sup>56</sup> Д. Струков, О состоянии сельского хозяйства в Южной России, «Журнал министерства государственных имуществ», 1852, ч. XLIV, стор. 48.

нянні з попереднім часом, набагато зросла, чумацький візницький промисел при відсутності залізниць і слабкому розвитку річкового судноплавства відігравав надзвичайно важливу роль в економічному житті України як основний вид транспорту. Завдяки зручності, простоті і, що було особливо важливо, дешевизні чумацький транспорт в значній мірі компенсував відсутність досконаліших видів транспорту.

### ЧУМАЦЬКА ТОРГІВЛЯ

Дуже швидкий розвиток чумацького візництва не мав негативного впливу на чумацьку торгівлю, яка в першій половині XIX ст. продовжувала зростати і досягла найвищого рівня за всю історію чумацького промислу. Насамперед значно збільшились розміри чумацької торгівлі сіллю і рибою, хоч питома вага її значно зменшилась через посилення купецької соляної і рибної торгівлі. Зростання обсягу чумацької торгівлі сіллю і рибою сталося завдяки значному збільшенню населення і розширенню району збуту. Так, район споживання кримської солі в першій половині XIX ст. охоплював Україну (за винятком Галичини, що була загарбана Австрією), південну частину Білорусії, Воронежську, Курську і Орловську губернії, тобто поширився більше ніж удвоє. Про збільшення вивозу кримської солі в першій половині XIX ст. свідчать такі дані <sup>57</sup>:

Роки	Середньорічний вивіз (в тис. пудів)
1804—1810	6937,3
1811—1820	4714,9
1821—1830	6387,1
1831—1840	8539,3
1841—1850	8192,2
1851—1860	8552,7

Щорічний вивіз залежав від ряду причин (осідання солі, стану пасовиськ, епізоотій, воєн та ін.) і зазнавав великих коливань. Найбільший вивіз був у 1830 р.— 10 425,7 тис. пудів, в тому числі було продано приватним особам 10 360,7 тис. пудів і в 1839 р.— відповідно 11 160,1 тис. пудів і 11 057,2 тис. пудів. Крім кримської солі, на Україні в першій половині XIX ст. широко продавалась бессарабська сіль, що видобувалась з морських лиманів. Видобуток і вивезення звідси солі на Україну почалися ще в період російсько-турецької війни 1806—1812 рр. після зайняття Бессарабії російською армією. В 1807—1812 рр. видобуток бессарабської солі становив 2,2—4,4 млн. пудів. Тоді ж сіль з Бессарабії вивозили навіть у Київську губернію і за Дні-

<sup>57</sup> М. Медведєв, Соляной промысел в Крыму, стор. 59—61.

про. З 1811 р. була дозволена доставка солі по суші і морем в Одесу. З 1812 р. до розробки солі в Бессарабії були допущені приватні особи. Після війни тут видобуток солі значно скоротився (в 1813 р.— близько 1125 тис. пудів), а в 1815 р. сіль не добувалася зовсім. Надалі розробка солі знову посилилась і в 1825 р. становила 6694,3 тис. пудів. Особливо посилилось значення бессарабського промислу з початку 30-х років, коли видобуток солі перейшов до держави<sup>58</sup>. В 1843—1845 рр. вивіз солі з Бессарабії досяг таких розмірів: в 1843 р.— 2537,0 тис. пудів, в 1844 р.— 2693,8 тис. пудів, в 1845 р.— 3026,1 тис. пудів, в 1846 р.— 2704,5 тис. пудів<sup>59</sup>. Приблизно на цьому ж рівні вивіз солі залишався до кінця 40-х років. В 1850 р. трапилась аварія (прорвало греблі) і промисел вийшов з ладу на кілька років, а в 1856 р. за Паризьким мирним договором Південна Бессарабія, де були промисли, відійшла до Туреччини.

Значна частина бессарабської солі вивозилась на Україну, переважно у Волинську, Подільську, Київську і Херсонську губернії, а також з Кременчука та інших пристаней Дніпра водою відправлялась у Білорусію та Чернігівську губернію. Так, в 1828 р. на Поділля було завезено 216,4 тис. пудів бессарабської солі, в 1832 р.— 301,4 тис. пудів, в 1835 р.— 320,8 тис. пудів, на Волинь в 1838 р.— 190,4 тис. пудів, в Київську губернію в 1846 р.— 253 тис. пудів<sup>60</sup>.

З припиненням видобутку солі в Бессарабії, а потім з втраченою Росією промислу почалась систематична розробка самосадної солі в одеських лиманах — Куяльницькому, Гаджибейському і Тилигульському, де її раніше видобували в порівняно невеликій кількості. В 1860—1864 рр. видобуток солі з одеських лиманів досяг вже 3—4 млн. пудів, що повністю відшкодувало втрату бессарабського промислу. В 30-х роках відновився видобуток на слов'янських (колишніх торських) солеварницях,

---

<sup>58</sup> КОДА, ф. Канцелярії київського губернатора, оп. 3, спр. 2151, арк. 1—4, 16, 23, 34, 40, 43; П. Свиньин, Описание Бессарабской области, 1816 г., «Записки Одесского общества истории и древностей», т. VI, стор. 196; «Одесса 1794—1894», стор. 196—197; В. Андросов, Хозяйственная статистика России, М., 1827, стор. 160; А. Скальковский, Опыт статистического описания Новороссийского края, ч. II, стор. 497.

<sup>59</sup> «Соляной промысел в Бессарабской области», «Журнал министерства внутренних дел», 1846, ч. XVI, стор. 87—88; Чевкин и Озерский, Обзор горной производительности России, «Горный журнал», 1851, ч. III, стор. 431 (табл. № 4); «Военно-статистическое обозрение Российской империи», т. XI, ч. 3, Бессарабская область, СПб., 1849, стор. 60.

<sup>60</sup> ЦДІА УРСР, ф. Канцелярії київського, подільського і волинського генерал-губернатора, Господарська частина, оп. 65, спр. 25, арк. 2 зв., 17 зв.; оп. 72, спр. 413, арк. 8 зв.; «Материалы для географии и статистики России», А. Шмидт, Херсонская губерния, ч. II, стор. 228; А. Скальковский, Опыт статистического описания Новороссийского края, ч. II, стор. 499; ЦДІАЛ, ф. Ради міністра внутрішніх справ, оп. 11, спр. 107, арк. 53 зв.; «Статистическое описание Киевской губернии», ч. III, стор. 513 (табл.).



закритих ще в другій половині XVIII ст., але виварка солі тут становила лише кілька десятків тисяч пудів. Ввіз солі з-за кордону (з Галичини і Молдавії) також різко скоротився і не перевищував в першій половині XIX ст. 50—100 тис. пудів на рік<sup>61</sup>.

Дані про соляну торгівлю не показують окремо, скільки солі на промислах купували чумаки, а скільки купці. Тому при аналізі чумацької соляної торгівлі наводимо власні підрахунки, за якими купецька соляна торгівля в 40—50-х роках становила приблизно 40% всього обсягу торгівлі сіллю, а чумацька — 60%. Офіційні джерела показують, що в 40-х роках середньорічний вивіз солі з Криму становив 8192,2 тис. пудів, з яких 7857,9 тис. пудів закупали «вільнопромисловці», тобто в основному чумаки і купці. Для перевезення власної солі, що становила до 60% (4714,7 тис. пудів) всієї солі, закупленої «вільнопромисловцями», потрібно було (з розрахунку 60 пудів на мажу) близько 78,6 тис. маж. В ті роки, коли вивіз солі збільшувався проти звичайного рівня, очевидно, зростав і обсяг чумацької соляної торгівлі і навпаки. Так, в 1840, 1841 і 1844 рр. «вільнопромисловці» вивезли відповідно 9377,1 тис. пудів, 9120,1 тис. пудів і 9420,2 тис. пудів. В такі роки для транспортування солі, купленої чумаками на власні кошти, потрібно було понад 90 тис. маж<sup>62</sup>.

Значну частину солі чумаки вивозили також з Бессарабії. В 40-х роках вивіз солі з Бессарабського промислу досягав 2,5—3 млн. пудів, в тому числі на Україну, а також Дніпром у Білорусію — не менше 1,5—2 млн. пудів. З них чумаки купували приблизно 900—1200 тис. пудів. Для перевезення такої кількості солі потрібно було близько 15—20 тис. маж. Хоч підрахунки і приблизні, все ж це дає уяву про чумацьку соляну торгівлю в 40—50-х роках. Тоді чумаки щороку купували в середньому приблизно 5,5—6 млн. пудів солі, для перевезення якої потрібно було щонайменше 90—100 тис. маж. Слід також мати на увазі, що здебільшого чумаки за сезон встигали двічі з'їздити по сіль.

---

<sup>61</sup> «Списки населенных мест Российской империи», XLVI, Харьковская губерния, стор. LXXV; Г. Неболсин, Статистическое обозрение внешней торговли России, ч. 1, стор. 206, 210—211.

<sup>62</sup> М. Медведев, Соляной промысел в Крыму, стор. 60. При визначенні середньої вантажопідйомності однієї мажі враховувалось, що заможні чумаки, які складали більшість торговців сіллю, мали добру худобу, а тому могли брати на паровицю 60 і більше пудів. Менш заможні чумаки мали гіршу худобу і брали на паровицю звичайно до 50 пудів солі. Тоді не вся сіль вивозилась безпосередньо з Криму. Протягом першої половини XIX ст. безперервно зростав вивіз солі морем в азово-чорноморські порти, звідки її вже забирали чумаки. В 1825 р. вивіз морем становив 430,1 тис. пудів, а в 1848—1858 рр. — піднявся до 1200 тис. пудів на рік, в 1866 р. — до 4437,1 тис. пудів (М. Медведев, Соляной промысел в Крыму, стор. 68—69). Щоб не ускладнювати підрахунків, вивіз солі розглядається в цілому, а не окремо з Криму і з портів.

Тому можна вважати, що чумаки для перевезення купленої солі використовували до 45—50 тис. маж. До 40-х років XIX ст., коли купецька соляна торгівля ще не набула великих розмірів, обсяг чумацької соляної торгівлі без сумніву не був меншим, ніж в 40—50-х роках, хоч до початку 30-х років закупки солі «промисловцями» за розмірами поступалися закупкам 40—50-х років. Так, у 1804—1810 рр. середньорічні закупки солі в Криму торговцями становили 5043,1 тис. пудів, в 1821—1830 рр. — 6205,8 тис. пудів, в 1831—1840 рр. — до 8447,1 тис. пудів<sup>63</sup>. Більше того, з наведених даних видно, що в 30-х роках чумацька соляна торгівля досягала найвищого за всю історію промислу рівня. Надалі її розміри почали скорочуватись.

Другим за розміром і значенням предметом чумацької торгівлі була риба. В першій половині XIX ст. рибна торгівля, як і соляна, значно зросла у порівнянні з попереднім періодом. Про зростання розмірів торгівлі рибою свідчать численні офіціальні дані про вилов риби в різних районах азово-чорноморського узбережжя. Але підрахунок улову вівся частково на пуди, а частково на штуки, що дуже утруднює виведення сумарних цифр<sup>64</sup>. Крім того, офіціальні дані, як на це неодноразово вказували ще сучасники, були неточними, бо власники і відкупщики рибних промислів, щоб приховати дійсні розміри своїх прибутків, давали занижені дані про кількість виловленої ними риби. Спеціалісти, що в 60-х роках вивчали стан рибальства на Азовському і Чорному морях, виходячи з ряду побічних даних (кількості риболовних снастей, наявності робочої сили і заробітків рибалок, розмірів споживання солі для засолки риби тощо), прийшли до висновку, що середні улови на Азовському морі досягали не менше 4,2 млн. пудів<sup>65</sup>.

Певна частина риби споживалась у районі, розташованому поблизу узбережжя. З офіціальних даних видно, що розміри місцевого споживання риби не перевищували 1 млн. пудів, решта риби вивозилась в глиб країни, переважно на Україну і частково в Воронежську і Курзьку губернії. Керуючись підрахунками, зробленими Н. Данилевським, весь вивіз на Україну і в дві суміжні губернії Росії можна визначити в 3—3,5 млн. пудів. Але відомо, що в окремі роки, як в 1822, 1852, вилов риби був у 2—4 рази вищим, ніж звичайно<sup>66</sup>. Отже, очевидно, в кращі роки улови

<sup>63</sup> М. Медведев, Соляной промысел в Крыму, стор. 59—60.

<sup>64</sup> У звіті катеринославського губернатора за 1848 р. повідомляється, що в Ростовському повіті в 1848 р. було виловлено: осетрів — до 1 тис. пудів, білуги — до 3 тис. пудів, севрюги — до 4 тис. пудів, сазана, сули, чебака, тарані, чехоні, семги — до 1100 тис. штук, оселедців — до 600 тис. штук (ЦДІАЛ, ф. Ради міністра внутрішніх справ, оп. 4, спр. 74, арк. 489).

<sup>65</sup> «Исследование о состоянии рыболовства в России», т. VIII, Н. Данилевский, Описание рыболовства на Черном и Азовском морях, стор. 172.

<sup>66</sup> «О рыбной ловле на Дону», «Журнал министерства государственных имуществ», 1843, ч. IX, всячина, стор. 152; «Материалы для географии и стати-

могли досягати 8—10 млн. пудів, а вивіз риби у внутрішні райони — 7—9 млн. пудів. До донської і азовської риби треба додати рибу, що вивозилась з чорноморських, переважно з дніпровсько-бузьких промислів, де за офіціальними даними звичайно вилловлювалось 250—300 тис. пудів її. Невелику частину риби давав також нижній Дніпро<sup>67</sup>. Крім того, на Україну привозили ще рибу з Волги.

Рибу перевозили більше на волових возах. Автори кінця першої половини XIX ст. вважають, що кінні вози становили лише чверть всіх возів, що прибували за рибою. Вантажопідйомність волових возів становила до 40 пудів сушеної і до 50 пудів солоної риби. На трикінний віз клали до 70 пудів, на однокінний — до 25 пудів влітку, взимку на однокінний віз — лише до 12 пудів. Взимку для перевезення свіжої риби найбільше використовували однокінні вози. Отже, можна вважати, що середня вантажопідйомність пароволового воза — 45 пудів, а кінного — 25 пудів<sup>68</sup>. Знаючи приблизне співвідношення між воловим і кінним транспортом — (3 : 1) і середню вантажопідйомність волових і кінних возів, можна підрахувати приблизно, скільки риби перевозили волами, тобто переважно чумацькими мажми, і скільки їх було потрібно. Для перевезення 3—3,5 млн. пудів риби потрібно було від 60 до 70 тис. пароволових і від 15 до 17,5 тис. кінних возів. В роки високих уловів кількість транспортних засобів для перевезення риби зростала, очевидно, до 140—180 тис. пароволових і до 35—45 тис. кінних возів. На жаль, відомості, що подаються в літературі першої половини XIX ст., не дають змоги перевірити ці підрахунки. У деяких авторів наведено лише часткові дані про вивіз риби з окремих місць узбережжя. В одній журнальній замітці за 1809 р. говорилось, що в Маріуполь по рибу прибуває щороку до 13 тис. фурщиків. Інший автор твердив, що в ті ж роки через Таганрог з моря щороку проходило понад 30 тис. возів з рибою. Неповні відомості такою подає А. Скальковський, який вважав, що в середині 40-х років з Маріуполя, Таганрога, Ростова і Гниловської станиці вивозом риби щороку було зайнято до 13,5 тис. возів, з яких до

---

стики Росии», Н. Краснов, Земля войска Донского, стор. 334 (табл.).

<sup>67</sup> «Исследование о состоянии рыболовства в России», т. VIII, Н. Данилевский, Описание рыболовства на Черном и Азовском морях, стор. 267; А. Афанасьев-Чужбинский, Поездка в Южную Россию, ч. I, СПб., 1861, стор. 260.

<sup>68</sup> «Сведения о рыбном промысле в Екатеринославской губернии», «Журнал министерства внутренних дел», 1847, ч. XVII, стор. 153; «Военно-статистическое обозрение Российской империи», т. XI, ч. 4, Екатеринославская губерния, стор. 122; «Материалы до вивчення виробничих об'єднань», вип. II, стор. 19, 39, 78; «Материалы для географии и статистики России», А. Шмидт, Херсонская губерния, ч. II, стор. 276; «Исследование о состоянии рыболовства в России», т. VIII; Н. Данилевский, Описание рыболовства на Черном и Азовском морях, стор. 208.

3,5 тис. кінних<sup>69</sup>. Йдеться, очевидно лише про продаж риби в цих містах, але відомо, що чумаки більше купували рибу безпосередньо на промислах з перших рук, де вона коштувала дешевше. До того ж дані А. Скальковського можна вважати заниженими, бо відомо, що в квітні-травні 1835 р. в Маріуполь з східного узбережжя Азовського моря було привезено для продажу понад 39 млн. штук білої риби, в тому числі близько 35 тис. штук тарані. Для перевезення тільки тарані, з розрахунку 7—10 тис. штук на мажу, потрібно було не менше 3,5 тис. возів, тоді як А. Скальковський вважав, що з Маріуполя вивозилось всього 3,5 тис. возів риби. Занижені дані подано і в праці Б. Павловича, де вказано, що з узбережжя Азовського моря в межах Катеринославської губернії і прилеглих місць Донської області вивіз риби досягав 15 тис. возів<sup>70</sup>.

Поряд з цим зустрічаються дані іншого характеру. В одній з праць вказується, що вивіз риби становив 1 млн. возів, а в іншій — навіть 3 млн. возів<sup>71</sup>. Простий арифметичний підрахунок показує, що для завантаження 1 млн. возів (з розрахунку 3/4 волових і 1/4 кінних) потрібно було не менше 43 млн. пудів риби, а для 3 млн. возів — до 130 млн. пудів. Але таких уловів на азово-донських промислах у ХІХ ст., безумовно, не було.

Чумаки не всю рибу купували і вивозили як власний товар. Значну її частину забирали купці, які торгували на ярмарках. В одних випадках купці самі або через прикажчиків купували рибу безпосередньо на промислах, в інших — через чумаків. Деякі багаті купці брали рибні промисли на відкуп. Для перевезення риби, особливо влітку, коли вона була дуже дешевою, купці наймали тільки чумаків. Інколи вони відправляли з чумаками на узбережжя різні товари (олію, свічки, мило тощо), а звідти привозили рибу. Значних розмірів купецька торгівля рибою набрала на найбільших ярмарках — Корінній під Курськом і Хрещенській у Харкові, але на більшості ярмарків, навіть великих — Успенській і Покровській у Харкові, Іллінській у Ромнах, а потім у Полтаві, Онуфріївській у Бердичеві — рибою торгували переважно чумаки<sup>72</sup>. Перевага чумацької рибної торгівлі над

<sup>69</sup> «Письмо из Таганрога», «Санкт-Петербургский журнал», 1809, № 5, стор. 208; Е. Зябловский, Статистическое описание Российской империи, т. 2, стор. 19; А. Скальковский, Опыт статистического описания Новороссийского края, ч. II, стор. 418—421.

<sup>70</sup> А. Заблоцкий, О рыбных промыслах в России, «Журнал министерства внутренних дел», 1838, ч. XXVII, стор. 222; «Материалы для вивчення виробничих об'єднань», вип. II, стор. 79, 111; «Материалы для географии и статистики России», Б. Павлович, Екатеринославская губерния, стор. 215.

<sup>71</sup> «Военно-статистическое обозрение Российской империи», т. XI, ч. 4, Екатеринославская губерния, стор. 122; «Сведения о рыбном промысле в Екатеринославской губернии», «Журнал министерства внутренних дел», 1847, ч. XVII, стор. 153.

<sup>72</sup> П. Лялин, О состоянии скотоводства в Малороссии, «Журнал министерства государственных имуществ», 1845, ч. XIV, стор. 136; И. Аксаков,



купецькою на літніх ярмарках пояснюється насамперед тим, що влітку купці мало торгували білою рибою, бо через свою дешевизну вона давала їм порівняно невеликі бариші.

Навіть неповні дані про торгівлю рибою дають підставу вважати, що в руках купців у першій половині XIX ст. перебувало не більше 20—25% всього привозу і продажу риби. Сюди входить привіз на зимові ярмарки кіньми (приблизно 13% від усієї риби, що вивозилася протягом року) і деяка частина риби, яку привозили чумаки-фурщики купцям на літні ярмарки. Інакше кажучи, з 3—3,5 млн. пуд. риби, що звичайно вивозилась на Україну і частково у Воронежську і Курську губернії, лише 600—900 тис. пуд. риби купували купці, решту — вивозили чумаки як власний товар. Для перевезення 2,4—2,6 млн. пуд. риби чумаки використовували щонайменше 53—60 тис. маж, бо на Дон чумаки здебільшого їздили тільки один раз — весною.

У першій половині XIX ст. сіль і риба були важливими, але не єдиними предметами чумацької торгівлі. Крім них, чумаки вели торгівлю також виробами місцевого ремесла, будівельними матеріалами, деякими сільськогосподарськими продуктами тощо. Майже всі ці предмети одночасно були також об'єктами чумацького візництва, тобто в одних випадках чумаки перевозили їх за наймом, в інших — торгували самі. Ремісничими виробами чумаки торгували вже у XVIII ст., але у першій половині XIX ст. ця галузь торгівлі набрала значно більшого розмаху, розширився також асортимент товарів. Це пояснюється дальшим зростанням ємкості внутрішнього ринку, особливо швидким збільшенням попиту на ремісничі вироби в Новоросійському краї та на Дону. Водночас самі чумаки виявляли більшу заінтересованість у розширенні торговельних операцій, бо торгівля ремісничими виробами та деякими іншими товарами давала додаткові заробітки і не заважала займатись як і раніше привозом солі і риби. Якщо сіль і рибу чумаки возили з півдня, то ремісничі вироби та інші товари везли на продаж переважно на південь. Отже, торгівля сіллю і рибою, з одного боку, і всіма іншими товарами, з другого, доповнювали одна одну. Без будь-якої зміни промислу чумаки одержали ще одне, до того ж значне джерело заробітку.

Серед предметів, що їх чумаки возили продавати, на півдні важливе місце займав будівельний ліс, лісоматеріали і різноманітні вироби з дерева. Ці предмети чумаки вивозили з місцевості багатих на ліс. Так з окремих повітів Харківської губернії на південь чумаки вивозили дерев'яний посуд, відра, діжки, баклаги, частини до плугів, вози і деталі до них (колеса, осі, яр-

---

Исследование о торговле на украинских ярмарках, стор. 304—305; «Киевские губернские ведомости», № 30 за 1846 р.; Д. Багалей и Д. Миллер, История города Харькова за 250 лет его существования, т. II, стор. 503.

ма тощо). Найбільше таких виробів давали Зміївський, Ізюмський і Охтирський повіти, зокрема села, розташовані вздовж річок Північний Донець і Ворскла. За даними 1841 р., з Охтирського повіту чумаки — місцеві жителі з числа державних селян — вивозили на південь, в більшості на Дон, до 500 возів, 2 тис. коліс-станів, 1 тис. скринь; в 1842 р. — до 600 возів, 3,2 тис. коліс-станів, 1200 скринь. Багато виробів з дерева чумаки вивозили також з Сумського повіту. Торгівля цими виробами була дуже поширена і серед чумаків з Боромлі і Котельви. Крім готових виробів чумаки вивозили також будівельний ліс, якого тільки з Охтирського повіту на початку 40-х років відправлялось щорічно 3—3,5 тис. колод. Такі ж самі предмети побутового і господарського призначення у великій кількості чумаки вивозили з багатьох повітів Полтавської губернії, зокрема з Зінківського і Миргородського. Але особливо багато виробів з дерева давала Чернігівська губернія, на території якої було значно більше лісів, ніж у губерніях, розташованих південніше. Збут виробів з губернії здійснювався в основному на Полтавщині, звідки вони вже вивозились далі на південь. Інколи чумаки самі їздили за цими товарами безпосередньо в місця їх виробництва<sup>73</sup>.

Вироби з дерева, ліс і лісоматеріали займали одне з перших місць серед товарів, якими торгували на півдні чумаки Київської губернії. В 1842 р. лише з Звенигородського повіту всіх цих товарів було вивезено на суму до 42 тис. крб. Крім того з ряду повітів (Черкаського, Звенигородського, Радомишльського та ін.) чумаки вивозили на південь дьоготь, смолу, деревне вугілля, а також будівельний ліс. Смолу і дьоготь чумаки вивозили також з Волинської губ. Цим, зокрема, займались чумаки — жителі с. Ходаків Овруцького повіту<sup>74</sup>.

<sup>73</sup> ХОДА, ф. Канцелярії харківського губернатора, оп. 114, спр. 209, арк. 75 зв.; оп. 126, спр. 90, арк. 152 зв.; оп. 130, спр. 106, арк. 59 зв.; оп. 9, спр. 69, арк. 48 зв.; Г. Данилевский, Нравы и обычаи украинских чумаков, Библиотека для чтения, 1857, т. 142, стор. 258; «Списки населенных мест Российской империи», XLVI, Харьковская губерния, стор. LXVIII; Н. Сумцов, К истории слободско-украинского чумачества, «Киевская старина», 1884, № 3, стор. 495; «Полтавские губернские ведомости», № 24 за 1955 р.; Н. Арандаренко, Записки о Полтавской губернии, ч. II, стор. 363; «Списки населенных мест Российской империи», XLVIII, Черниговская губерния, СПб., 1866, стор. XIV.

<sup>74</sup> ЦДІА УРСР, ф. Канцелярії київського, подільського і волинського генерал-губернатора, Поліцейська частина, оп. 1, спр. 1521, арк. 18 зв.; спр. 6475, арк. 24—24 зв.; спр. 4324, арк. 26; КОДА, ф. Канцелярії київського губернатора, оп. 1, спр. 6066, арк. 34; спр. 14542, арк. 165 зв.; спр. 16420, арк. 209, 218, 259 зв., 286, 304, 600, 615—615 зв.; спр. 21627, арк. 141, 165, 172, 181, 199 зв.; спр. 22770, арк. 93 зв., 105 зв., 115 зв.; оп. 3, спр. 4844, арк. 424; спр. 5844, арк. 424; спр. 7828, арк. 15, 190 зв., 204 зв., 214 зв., 225, 233 зв., 248, 260 зв., 268; оп. 3, спр. 4844, арк. 424; спр. 7828, арк. 261, 268 зв. Г. Гохгут, Хозяйственное обозрение Киевской губернии, «Журнал министерства государственных имуществ», 1847, ч. XXIV, стор. 50.

Торгівлею лісом займалися також і чумаки Півдня України. Ліс і лісоматеріали вони купували майже виключно на дніпровських пристанях від Черкас до Каховки, звідки його розвозили по селах і містечках Новоросійського краю. Так, чумаки з північно-східних повітів Херсонської губернії купували ліс в Черкасах; Новогеоргіївську і Кременчуку, а продавали по шляху на Берислав, Херсон, Миколаїв і Одесу. Чумаки Катеринославщини, зокрема з Бахмутського повіту, набирали ліс у Катеринославі, чумаки Дніпровського і Мелітопольського повітів Таврійської губернії, переважно з сіл, розташованих на березі Дніпра, брали ліс у Каховці, а продавали в Бердянську, Перекопі, Сімферополі, Феодосії та інших місцях Півдня України. Лісом, що його купували на пристанях Дніпра, торгували також чумаки південних повітів Полтавщини, зокрема Костянтиноградського округу державних маєтностей, які їздили за лісом в Катеринослав та Інгрень<sup>75</sup>.

З інших товарів місцевого виробництва, якими широко торгували чумаки, слід назвати гончарні вироби, що у великій кількості виготовлялись в багатьох місцевостях Харківської, Полтавської і Київської губерній. Чумаки найбільше купували гончарних виробів в Ізюмі (Харківська губернія) і його околицях, в Зіньківському і Миргородському повітах (Полтавська губернія), особливо в Опішні, що здавна славилась високим рівнем розвитку гончарного виробництва; в Звенигородському, Черкаському і Богуславському повітах (Київська губернія)<sup>76</sup>.

Серед товарів, що ними торгували чумаки, часто зустрічаються рядовина для мішків, полотно, прядиво, чоботи. Їх вони купували в Гадяцькому, Роменському та Зіньківському повітах Полтавської губернії. Тільки з м. Рашевки Гадяцького повіту

---

Державна публічна бібліотека УРСР, рукописний відділ, Де ла Фриз, Медико-топографическое описание государственных имуществ Киевского округа... стор. 309; «Статистическое описание Киевской губернии», ч. I, стор. 465; И. Абрамов, По волынским захолустьям, «Живая старина», 1908, вип. 2, від. I, стор. 161.

<sup>75</sup> «Материалы для географии и статистики России», А. Шмидт, Херсонская губерния, ч. II, стор. 557—558; «Сборник статистических сведений по Екатеринославской губернии», т. II, стор. 202; «Земледельческая газета», № 13 за 1848 р.; И. Дьяков, Константиноградский округ Полтавской губернии, «Журнал министерства государственных имуществ», 1859, ч. LXX, стор. 117.

<sup>76</sup> ЦДІА УРСР, Харківський філіал, ф. С. Л. Геєвського, спр. 4, арк. 23; КОДА, ф. Канцелярії київського губернатора, оп. 1, спр. 14542, арк. 165 зв., 304, 600; спр. 21627, арк. 181; спр. 22770, арк. 115 зв.; оп. 3, спр. 7828, арк. 168 зв., 825 зв.; Н. Сумцов, К истории слободско-украинского чумачества, «Киевская старина», 1884, № 3, стор. 495; «Народы России. Живописный альбом», вып. 1, СПб., 1878, стор. 40; Н. Арндаренко, Записки о Полтавской губернии, ч. II, стор. 263.

кожної осені на південь відправлялось «багато сотень» чумаків з «величезною кількістю» рядовини, полотна та інших товарів<sup>77</sup>.

У першій половині XIX ст., особливо напередодні реформи, значних розмірів набрала чумацька торгівля хлібом. Хліб чумаки відвозили на південь, де завдяки близькості портів ціни на нього були набагато вищими, ніж в глибинних губерніях. Торгівля хлібом зростала особливо в ті роки, коли в Новоросійському краї або на Дону траплялися неврожаї. З Полтавської губернії, зокрема з Роменського повіту і наддніпрянських сіл, чумаки возили хліб на продаж в Ростов, Кременчук, Каховку. Хлібом торгували також чумаки різних місцевостей Київської і Подільської губерній. Крім того, в Київській губернії, переважно в Уманському, Звенигородському, Таращанському та Сквирському повітах, значну кількість хліба скуповували чумаки з південних губерній, які доставляли сюди сіль та рибу. Закуплений хліб вони продавали в Одесі, Миколаєві, Криму та інших місцях півдня. Чумаки Херсонської губернії, які торгували лісом і виробами з дерева, нерідко вимінювали хліб у селян на ці товари, а збували його в Одесі<sup>78</sup>.

Досить широко торгували чумаки й іншими сільськогосподарськими продуктами. Так, з Валок Валківського повіту (Харківська губернія) «в степові місця» вони возили садові і лісові свіжі і сушені фрукти (яблука, груші, терен), з Лебединського повіту на Дон і в Крим — тютюн і цибулю, з Гадяцького повіту, особливо з м. Рашівки (Полтавська губернія) — льон і тютюн, з Лохвицького — крупу і олію, з Пирятинського — льон і горілку, з Прилуцького — тютюн і цибулю, з Кобеляцького — крупу і льон, з Роменського — тютюн і горілку, з Зінківського — сушені лісові яблука і груші. Крім того, з Опішні Зінківського повіту вивозились ще сало і цибуля, з Миргородського — цибуля і часник, з Черкаського повіту (Київська губернія) чумаки возили

---

<sup>77</sup> ЦДІА УРСР, Харківський філіал, ф. С. Л. Геєвського, спр. 4, арк. 23; Я. Риженко, До економіки чумацтва на Полтавщині у другій половині XIX ст., «Матеріали до вивчення виробничих об'єднань», вип. II, стор. 106; «Харьковские губернские ведомости», № 286 за 1885 р.

<sup>78</sup> Г. Данилевский, Нравы и обычаи украинских чумаков, т. 142, стор. 259; Н. В-цкий, Очерки дореформенного быта Полтавского побережья, журн. «Киевская старина», 1896, № 7, стор. 115; І. Г а л у н, Пережитки чумацтва на Ромельщині, «Матеріали до вивчення виробничих об'єднань», вип. II, стор. 77; «Киевлянин», № 69 за 1871 р.; И. Кедрин, Материалы для хозяйственной статистики Киевской губернии, «Журнал министерства государственных имуществ», 1852, ч. XLVI, суміш, стор. 61; Иер. Ф-л, Из воспоминаний отшельника К-ской пустыни, журн. «Киевская старина», 1887, № 12, стор. 733; И. Золотницкий, О сухопутных перевозных средствах Юго-Западного края, «Военный сборник», 1869, т. LXVI, стор. 221; «Материалы для географии и статистики России», А. Ш м и д т, Херсонская губерния, ч. II, стор. 558.



на південь різні овочі, особливо картоплю і цибулю, які збували в Одесі, Херсоні і Миколаєві <sup>78a</sup>.

В останні десятиріччя першої половини ХІХ ст. значних розмірів набрала чумацька торгівля різними будівельними матеріалами, головним чином, крейдою, вапном і алебастром, потреба в яких зростала з року в рік. Основним місцем, де чумаки набирали алебастр, був Бахмутський повіт Катеринославської губернії. Вапно і крейду чумаки Харківської і Полтавської губерній доставляли з Белгорода, а також з с. Ольшанки (недалеко від Сум). Бахмутський алебастр, белгородську крейду та вапно чумаки розвозили для продажу по всьому півдню і частково в північні райони України аж до Курська <sup>79</sup>.

З кінця 30-х років з'явився ще один важливий предмет чумацької торгівлі — кам'яне вугілля. Торговля вугіллям розвивалась в міру зростання його споживання в промисловості, на водному транспорті, в побуті тощо. Кам'яне вугілля чумаки купували переважно в Бахмутському повіті. На початку 40-х років вони його розпродували в Харкові, Полтаві, Курську та інших місцях. Торговлею вугіллям займались не тільки місцеві чумаки. В Бахмутський повіт для купівлі вугілля приїздили чумаки з інших губерній, зокрема з Таврійської <sup>80</sup>.

(Відсутність достатніх відомостей, насамперед статистичних даних, не дає можливості назвати всі товари, якими торгували чумаки, і хоча б приблизно визначити обсяг чумацьких торговельних операцій. Однак і окремі дані переконливо свідчать, що в період розкладу феодально-кріпосницької системи, особливо її кризи, чумацька торгівля набрала великого розвитку, а предметами торговельних операцій були майже всі ремісничі

<sup>78a</sup> ЦДІА УРСР, Харківський філіал, ф. С. Л. Геєвського, спр. 4, арк. 23; ф. Слобідсько-української губернської канцелярії, спр. 1081, арк. 110; ЦДІАЛ, ф. Комітету, заснованого для накреслення загального плану водняним і сухопутним сполученням в імперії при ГУШС і ПБ, оп. 1, спр. 21, арк. 10 зв., спр. 25, арк. 6; ХОДА, ф. Канцелярії харківського губернатора, оп. 9, спр. 69, арк. 29; оп. 114, спр. 209, арк. 102; Кочетов, Сельскохозяйственная промышленность Харьковской губернии, «Журнал министерства внутренних дел», 1855, ч. XIV, стор. 91; «Харьковские губернские ведомости», № 286 за 1865 р.; Я. Риженко, До економіки чумацтва на Полтавщині у другій половині ХІХ ст., «Матеріали до вивчення виробничих об'єднань», вип. II, стор. 106; Н. Арандаренко, Записки о Полтавской губернии, ч. II, стор. 194.

<sup>79</sup> И. Дьяков, Константиноградский округ Полтавской губернии, «Журнал министерства государственных имуществ», 1859, ч. LXX, стор. 97; «Военно-статистическое обозрение Российской империи», т. XII, ч. I, Харьковская губерния, стор. 137; К. Трутовский, Из воспоминаний о поездках по Малороссии, журн. «Киевская старина», 1889, № 9, стор. 593; К. Буницкий, О промыслах земледельческого класса в Новороссийском крае, «Журнал министерства государственных имуществ», 1847, ч. XXIII, стор. 109; «Коммерческая газета», № 141 за 1840 р.

<sup>80</sup> В. Бауман, Описание казенного селения Токмака в Таврической губернии, «Журнал министерства государственных имуществ», 1848, ч. XXVI, стор. 8; «Коммерческая газета», № 141 за 1840 р.

вироби, будівельні матеріали і сільськогосподарські продукти, що вироблялись на Україні.) Відомий дослідник Херсонської губернії А. Шмідт зазначав, що в кінці першої половини XIX ст. чумаки звичайно торгували всіма товарами, на які існував постійний попит. Купивши той або інший товар в одному місці, вони відразу ж везли його на продаж туди, де вартість його була вищою. Розпродавши привезені товари, чумаки купували інші, щоб продати їх десь у другому місці<sup>81</sup>.

Чумаки торгували в основному найменш цінними товарами, якими купці не торгували або торгували мало. Характерною рисою торгівлі було те, що нерідко вона являла собою обмін одних товарів на інші (ліс і вироби з дерева — на хліб, хліб і ремісничі вироби — на рибу тощо).

Отже, наведені дані свідчать про те, що в першій половині XIX ст. значно розширилась чумацька торгівля за обсягом і за видами товарів. Якщо у XVIII ст. сіль і риба були не лише важливими, але майже і єдиними чумацькими товарами (розміри торгівлі всіма іншими товарами були порівняно незначні), то в першій половині картина змінилась. Чумаки почали виступати як торговці найрізноманітнішими товарами. Хоч сіль і риба, як і в попередній період, становили основу чумацької торговельної діяльності, разом з тим незрівнянно більшого значення набрала також торгівля іншими товарами переважно місцевого виробництва. Завдяки цьому чумацька торгівля в період розкладу феодально-кріпосницької системи досягла найбільшого за всю історію чумацтва розмаху.

### ПЕРЕШКОДИ В РОЗВИТКУ ЧУМАЦЬКОГО ПРОМИСЛУ

Умови, в яких розвивався чумацький промисел з кінця XVIII ст., суттєво відрізнялися від умов попереднього періоду. Визволення півдня України від турецько-татарського панування, що завершилось у 70—80-х роках XVIII ст., і возз'єднання Правобережжя з Лівобережною Україною в складі Російської держави сприятливо відбилась на чумацькому промислі. Чумаки, як і всі інші торговці, що підтримували зв'язки з Кримом, позбулися небезпеки нападу грабіжників у безлюдних південних степах. Крім того, з ліквідацією державного кордону, що відділяв Україну від Криму, були усунуті численні бар'єри у вигляді різних зборів, поборів та обтяжуючих формальностей на прикордонних таможах і в Кримі. Це сприяло в дальшому збільшенню вивозу солі з Криму. І, нарешті, розвиток продуктивних сил, що прискорився, втягнення України

<sup>81</sup> «Матеріали для географії і статистики Росії», А. Шмідт, Херсонская губернія, ч. II, стор. 561.

у всеросійській ринку, що складався, зумовило виникнення нової галузі чумацького промислу — візництва, завдяки чому розміри чумацтва зросли у багато разів.

Проте через деякий час з'явилися нові труднощі, які стали однією з основних причин занепаду чумацтва. В результаті розвитку товарного землеробства і скотарства в поміщицьких господарствах і зростання населення, особливо на півдні України, почалося скорочення площ степів, на яких чумаки безплатно випасали худобу. Прагнучи максимально збільшити виробництво на ринку сільськогосподарської продукції, особливо хліба, поміщики посилено заорювали цілину, що була зайнята природними пасовиськами. За користування пасовищами, що залишилися, власники почали вимагати у чумаків та інших проїжджих плату, розміри якої рік у рік зростали. Це вело до збільшення витрат у дорозі і до ліквідації основної переваги чумацького візництва перед іншими видами транспорту — дешевизни. Вже на початку XIX ст. від чумаків, що транспортували казенну сіль, почали надходити численні скарги на поміщиків та інших власників земель за «протизаконні» побори з них за годівлю і водопій худоби. Неодноразові постанови (указ сенату 1809 р., розпорядження міністерства фінансів 1812 і 1821 рр.), що забороняли брати плату з «казенних солевозців», не дали ніяких результатів.

З кінця 30 — початку 40-х років XIX ст. проблема пасовиськ і водопоїв стала особливо гостро. В багатьох місцях, де проходили чумацькі шляхи і де раніше росли буйні трави, користуватися якими можна було безплатно, в розпорядженні чумаків залишилися лише вузькі придорожні ділянки — смуги відчуження, на яких вже незабаром після початку руху чумацьких валок вся трава була з'їдена і витоптана худобою. «Час, коли в степах можна було чумакам пасти худобу даром, писала газета «Русский дневник» у 1859 р., давно вже минув, і тепер про даровий випас чумака не може навіть мріяти»<sup>82</sup>. Поставлені у безвихідне становище, чумаки змушені були користуватися пасовиськами на поміщицьких землях, за що доводилось платити великі гроші. Але стан пасовиськ, що виділялись для годівлі худоби чумаків, нерідко мало чим відрізнявся від оголеної придорожної смуги.

Обстеження чумацьких шляхів на Правобережжі, проведене за вказівкою уряду на початку 40-х років XIX ст., показало, в якому тяжкому становищі опинилися на цей час чумаки через відсутність або нестачу добрих і дешевих пасовиськ, особливо в місцях, де звичайно зосереджувалась велика маса чумаків. Інженер міністерства шляхів Черкаєв, обстеживши в 1842 р. чумацькі шляхи в Подільській губернії, в доповідній записці генерал-губернатору писав: «Звичайно говорять, що Подільська

<sup>82</sup> «Русский дневник», № 65 за 1859 р.

губернія має багато просторих пасовиськ. Так, луки її великі.., але яка ж частина доступна чумакам? Бачачи перед собою чудові пасовиська, вони завжди змушені задовольнятися землею в 2—4 десятини, на якій вчора пройшли сотні втомлених, змарнілих волів, даремно шукаючи корму, на якій і завтра і після вони знайдуть лише місце відпочинку, але не їжу»<sup>83</sup>. Інженер Черкаєв підрахував, що чумаки змушені були віддавати за годівлю пари волів на таких пасовиськах в середньому 6 коп. сріблом за добу. Витрати на годівлю худоби в дорозі забирали п'яту частину заробітку чумаків<sup>84</sup>. За відомостями, що їх зібрав Г. Данилевський в середині 50-х років, середньодобові витрати чумаків на годівлю пари волів досягали вже 10 коп. Однак дуже часто дійсні витрати набагато перевищували середні цифри, що визначав ще Черкаєв. Це підтверджується також іншими документами. Нерідко з чумаків брали гроші за водопій худоби навіть в річках<sup>85</sup>. Особливо багато доводилося чумакам витрачати в місцях найбільшого зосередження транспорту — Одесі, на дніпровських пристанях і переправах у Каховці, Нікополі, Кременчуці, на соляних озерах тощо. На соляних озерах чумаки мали платити за випаси «на голому степу» і водопої 15—25 коп. за добу, а також платити за проїзд через приватні землі на казенні пасовиська, за стоянку біля складів солі, які знаходились через відсутність казенної на приватній землі. Траплялось, що власники землі не дозволяли безплатно навіть розпрягти волів на своїй землі. Нерідко чумацька худоба проходила до 50 верст без годівлі і водопою. До того ж біля озер чумакам часто доводилося простоювати в черзі по кілька тижнів, щоб одержати сіль. Аналогічне становище було і в Одесі, де вартість тільки водопою доходила в кінці 50-х років до 8 коп. на добу. Через великі витрати на утримання худоби чумаки, що приїздили з вантажами до Одеси, нерідко замість заробітку мали тільки збитки<sup>86</sup>.

Особливо важко було чумакам, насамперед незаможним, у посушливі роки. Від спеки і голоду воли втрачали сили, а нерідко і гинули. «А коли здох віл у чумака, пропав весь його

<sup>83</sup> ЦДІА УРСР, ф. Канцелярії київського, подільського і волинського генерал-губернатора, Господарська частина, оп. 71, спр. 342, арк. 323 зв.

<sup>84</sup> Там же, арк. 323—323 зв.

<sup>85</sup> Г. Данилевский, Нравы и обычаи украинских чумаков, т. 143, стор. 21; ЦДІА УРСР, ф. Канцелярії київського, подільського і волинського генерал-губернатора, Господарська частина, оп. 65, спр. 291; оп. 75, спр. 54; оп. 81, спр. 18, арк. 1. «Материалы, собранные земскими учреждениями Таврической губернии по вопросу о соединении Крыма с центральными губерниями паровой железной дорогой», стор. 48.

<sup>86</sup> Г. Данилевский, Нравы и обычаи украинских чумаков, т. 143, стор. 33; А. Скальковский, Записки о торговых и промышленных силах Одессы в 1859 году, «Записки императорского русского географического общества», 1864, кн. I, стор. 78, 220.



літній заробіток»,— розповідав один з колишніх чумаків. В засуку вартість користування пасовиськами і водопоями різко зросла, якість їх значно погіршувалась. Так, в посушливому 1847 році власники пасовиськ брали з чумаків за годівлю пари волів протягом ночі 10—15 коп. В результаті багату чумаків, найнятих купцем Потаповим для доставки солі з Бессарабії в різні місця Херсонської, Київської, Подільської і Волинської губерній, зовсім не з'явилися брати сіль, а інші змушені були кинути в дорозі вози з сіллю, щоб врятувати волів, хоч знали, що за контрактом їм доведеться платити купцю неустойку<sup>87</sup>.

Найбільше угисків чумаки зазнавали від орендарів поміщицьких маєтків, степів, водопоїв, які вдавалися до незаконних дій. Орендарі брали плату не тільки за випас і водопій, але і за проїзд через орендовану ділянку. Так було, наприклад, у Білоцерківському маєтку (Київська губернія). Інженер Черкаєв відзначав, що орендар, «найнявши корчму з невеликою ділянкою пасовиська, чатує обози, зупиняє і бере за корм і водопій, хоч би вони і не зупинялись на його землі... Інколи корчмарі вимагають, щоб у них купували горілку, і взагалі всіма способами, хитрістю або погрозами і обманом обирають чумаків». Незаконні здирства так укорінились, «що набрали силу майже закону і вважаються зовсім справедливими». Безмежне свавілля власників земель і орендарів проявлялося також тоді, коли чумацькі воли випадково заходили у посіви або на луки, якими було заборонено користуватись. Як «відшкодування» від чумаків вимагали не з розрахунку дійсних збитків, «а стільки, скільки... забажається»<sup>88</sup>. Власті, як правило, завжди були на стороні власників і орендарів. Вони затримували чумаків, якщо ті відмовлялись платити «потерпілим», і таким чином примушували підкорятись несправедливим вимогам. Інколи з чумаків жорстко знущались, били, тримали під арештом. Найбільше чумаки несправедливо звинувачувались у потравах посівів. У 1823 р. біля кримських соляних озер татарі с. Джеленче захопили у чумаків худобу нібито за потраву і повернули тільки після того, як чумаки сплатили 20 крб. Іншим чумакам жителі того ж села повернули волів лише після сплати 30 крб. Чумаки подали скаргу у перекопський повітовий суд, але суд відмовився розглядати її через те, що такого села нібито немає в повіті. Пристав біля соляних озер тут же спростував це твердження, вказавши це село. Але й це не допомогло<sup>89</sup>. Навіть вищі власті не раз змушені були

<sup>87</sup> ЦДІА УРСР, ф. Канцелярії київського, подільського і волинського генерал-губернатора, Господарська частина, оп. 80, спр. 343, арк. 1—1 зв.

<sup>88</sup> ЦДІА УРСР, ф. Канцелярії київського, подільського і волинського генерал-губернатора, Поліцейська частина, оп. 1, спр. 736, арк. 1; Господарська частина, оп. 71, спр. 342, арк. 172, 323 зв., 324.

<sup>89</sup> КрОДА, ф. Таврійського губерньського соляного правління, спр. 4, арк. 112—113 зв., 117—120.

визнавати грабіжницький характер дій поміщиків, відкупщиків. Так, подільський губернатор Радішев, розглядаючи одну із скарг чумаків, відзначав, що поміщики «безсовісно оббирають простолюдинів»<sup>90</sup>. І все ж, губернські власті ніколи не скасовували несправедливі рішення повітових властей і не вирішували справи на користь чумаків. Так, дев'ять років (1850—1859) розглядалась справа групи чумаків, яка була затримана балтським повітовим судом на одинадцять тижнів в зв'язку з нещасним випадком у дорозі. Внаслідок затримки чумаки зазнали втрат на суму до 2 тис. крб. Скаргу чумаків на суд за затримку канцелярія генерал-губернатора відхилила, мотивуючи рішенням тим, що у втратах винні самі чумаки, а тому «претензії їх за збитки у зв'язку з затриманням понесені не заслуговують уваги»<sup>91</sup>.

До найважливіших перешкод розвитку чумацтва слід віднести також поганий стан шляхів, мостів, перевозів. Якщо раніше в сльоту чумаки могли звернути на цілину, що розмокала менше, і продовжувати свій шлях, то з кінця XVIII ст., в міру розорювання степів, можливостей для цього ставало все менше. Чумацькі шляхи руйнувалися, власники земель, через які проходили ці шляхи, не стежили за ними і не лагодили їх. Траплялося ще й так, що власники земель часто самовільно переносили дорогу в незручні місця, а старий шлях заорювали. Крім того, поміщики до мінімуму скорочували ширину шляхів, безкарно порушуючи сенатські постанови, за якими визначалась певна ширина ґрунтових шляхів, в тому числі й чумацьких, в залежності від їх значення. Численні мости, греблі і переправи, що зустрічались на чумацьких шляхах, перебували також у зовсім незадовільному стані. Більшість їх належала приватним власникам, які справно збирали плату за користування переправними засобами, але мало дбали про їх належне утримання<sup>92</sup>. Особливо великі труднощі чумакам доводилося долати під час переправи через широкий і повноводний Дніпро, особливо біля Берислава і Нікополя. З 1803 р. ці найважливіші чумацькі переправи належали казні і утримувались за рахунок прибутків кримського соляного правління. Значна частина коштів, що виділялась, йшла на утримання наглядачів і робітників, які обслу-

<sup>90</sup> ЦДІА УРСР, ф. Канцелярії київського, подільського і волинського генерал-губернатора, Господарська частина, оп. 71, спр. 342, арк. 394.

<sup>91</sup> ЦДІА УРСР, ф. Канцелярії київського, подільського і волинського генерал-губернатора, Поліцейська частина, оп. 1, спр. 9215, арк. 4—155.

<sup>92</sup> ЦДІА УРСР, ф. Канцелярії київського, подільського і волинського генерал-губернатора, Господарська частина, оп. 71, спр. 342, арк. 322 зв., 323; «Военно-статистическое обозрение Российской империи», т. XI, ч. 4, стор. 82—83; «Материалы, собранные земскими учреждениями Таврической губернии по вопросу о соединении Крыма с центральными губерниями паровой железной дорогой», стор. 47; «Земледельческая газета», № 39 за 1848; «Материалы для географии и статистики России», А. Шмидт, Херсонская губерния, ч. I, стор. 247.

говували пароми, тому на ремонт старих і будівництво нових паромів коштів не вистачало. Через це більшість паромів Бериславської переправи були дуже старими і безперервно ремонтувались<sup>93</sup>. Зношеність паромів ставила переправу у повну залежність від примх погоди. Часто у погану погоду переправа припинялась або уповільнювалась, іноді на один рейс витрачалась ціла доба. В результаті пропускна спроможність переправи була дуже низькою. Якщо в Бериславі щороку переправлялось в середньому до 200 тис. возів, то в період 1847—1858 рр. казенними паромами перевозили в середньому 85,5 тис. фур, тобто менше половини тих, що прибували на переправу. Створювались величезні черги, і чумаки змушені були чекати на переправі багато днів і навіть тижнів. Ще на початку ХІХ ст. новоросійський генерал-губернатор Рішельє звернув увагу на скупчення великої кількості чумаків на бериславській переправі. З відповідей чумаків він довідався, що багато хто чекає вже цілий місяць. В наступні десятиліття мало що змінилось. Багатотисячні черги влаштовували наглядачів, які обслуговували переправу, бо це створювало ґрунт для зловживань. За хабар, що становив приблизно ту ж суму, що і вартість переправи на приватних паромах, вони пропускали чумаків без черги. Крім того, наглядачі переправ «сходились», тобто змовлялись з приватними паромщиками, гальмували переправу на казенній переправі, примушуючи чумаків йти на приватні пароми<sup>94</sup>. За відомостями А. Шмідта в кінці 50-х років бериславські приватні пароми перевозили щорічно до 67 тис. фур. Але враховуючи наплив чумаків на переправу і пропускну спроможність казенної переправи, можна думати, що в дійсності приватники перевозили в два рази більше возів, що давало їм великі прибутки, бо брали вони 1—1,5 крб. ср. за перевезення однієї мажі. Становище на Бериславській переправі ще більше погіршилось на початку 60-х років після передачі її урядом в оренду місцевому поміщику Куликовському, який поставив справу так, що безплатна переправа фактично перестала існувати<sup>95</sup>.

<sup>93</sup> В. Пассек, Бериславль, «Очерки России», кн. V, М., 1842, суміш, стор. 221; А. Афанасьев-Чужбинский, Поездка в Южную Россию, ч. I, стор. 279—280; «Материалы для географии и статистики России», А. Шмидт, Херсонская губерния, ч. I, стор. 272.

<sup>94</sup> А. Афанасьев-Чужбинский, Поездка в Южную Россию, ч. I, стор. 279, 280—282; «Материалы для географии и статистики России», А. Шмидт, Херсонская губерния, ч. I, стор. 289; «Русский дневник», № 65 за 1859 р.; В. Пассек, Бериславль: «Очерки России», кн. V, стор. 221; Г. Данилевский, Нравы и обычаи украинских чумаков, т. 143, стор. 31.

<sup>95</sup> «Русский дневник», № 65 за 1859 р.; «Материалы для географии и статистики России», А. Шмидт, Херсонская губерния, ч. I, стор. 291; А. Афанасьев-Чужбинский, Поездка в Южную Россию, ч. I, стор. 281; М. Медведев, Соляной промысел в Крыму, стор. 66—67.

Постійне зростання витрат чумаків на утримання худоби, на оплату проїзду через численні мости, греблі і перевози негативно відбивалось на чумацькому промислі, а це гальмувало розвиток торгівлі. Щоб покрити великі витрати, чумаки-візники змушені були весь час підвищувати ціни на транспортування вантажів. Але витрати зростали швидше, ніж ціни на перевезення вантажів, і чумаки все менше й менше одержували заробітку. Напередодні реформи 1861 р. чумацьке візництво перестає вже бути вигідним заняттям, і лише відсутність інших джерел, що давали б більше заробітку, примушувала селян продовжувати займатись перевезенням вантажів. Зростання дорожніх витрат менше відбивалося на заможних чумаках, бо вони займалися переважно торгівлею, яка давала набагато більший прибуток, ніж візництво. Але й чумацька торгівля з тих же причин поступово перестає бути одним з найвигідніших неземлеробських занять селянства.

Величезної шкоди чумацькому промислу завдавала також постійна значна втрата тяглової худоби від виснаження і хвороб. Особливо великих втрат чумаки зазнали під час епізоотії у 40-х роках. Так, у Подільській губернії в 1844 р. загинуло 76,6 тис. голів худоби, в Київській — понад 54 тис. голів. Особливо тяжкі наслідки мала «страшенна епідемія» 1848—1849 рр. В 1849 р. лише у державних селян Катеринославської губернії загинуло 81,7 тис. голів рогатої худоби, і через «відсутність будь-яких засобів для дальшої годівлі» вони змушені були продати за безцінок і зарізати ще понад 38,5 тис. голів худоби. Тоді ж весною в Херсонській губернії втрати становили 99,5 тис. голів рогатої худоби. Якщо раніше втрати худоби становили до 15% поголів'я, то в 40—50-х роках вони нерідко піднімались до 50%<sup>96</sup>. Внаслідок масової загибелі від хвороб поголів'я худоби у Новоросійському краї скоротилось з 2,5 млн. голів у 1844 р. до 1,95 млн. голів у 1848 р. (до початку найбільшої епізоотії 1848—1849 рр.)<sup>97</sup>

Особливо великих втрат худоби зазнавали чумаки. Це пояснюється тим, що здорова худоба користувалася тими ж пасовиськами і водопоями, що і хвора. Частіші захворювання і загибель чумацької худоби пояснюється також тим, що вона була

<sup>96</sup> ЦДІАЛ, ф. Особливої канцелярії головноуправляючого шляхів сполучень і публічних споруд, оп. 1, спр. 297, арк. 3 зв.; ф. Першого департаменту міністерства державних маєтностей, оп. 27, спр. 20, арк. 67 зв., 68 зв., ЦДІА УРСР, ф. Канцелярії київського, подільського і волинського генерал-губернатора, Поліцейська частина, оп. 1, спр. 5225, арк. 16 зв.; спр. 5224, арк. 44; А. Скальковский, Опыт статистического описания Новороссийского края, ч. II, стор. 347; «Материалы для географии и статистики России», А. Шмидт, Херсонская губерния, ч. II, стор. 220—221.

<sup>97</sup> А. Скальковский, Опыт статистического описания Новороссийского края, ч. II, стор. 347.



виснажена важкою роботою і тому більш уразлива. В звіті катеринославського губернатора за 1849 р. вказується, що чумаки губернії зазнали дуже великих втрат. Якщо раніше багато хто з них мав по кілька десятків волів, то після епізоотії 1848—1849 рр. у кожного залишилося не більше 2—4 пар волів. Таких великих втрат зазнали чумаки і в інших південних губерніях України. В Костянтиноградському окрузі державних маєтностей Полтавської губернії, серед жителів якого був дуже поширений чумацький промисел, було чимало багатих чумаків, які посилали на промисел по 10 і більше паровиць. Але холера, цинга, неврожаї і небачені пошесті худоби в 1848—1849 рр. «знищили весь добробут селян». Тільки в с. Багата Чернеччина за ці два роки загинуло 1200 голів рогатої худоби з 1700. Внаслідок цього багато господарств зазнало великих втрат і було розорено<sup>97а</sup>. Величезна загибель худоби позначилась на становищі заможних і навіть багатих чумаків, але особливо потерпіли чумаки-візники. Втрата волів для них означала втрату будь-яких можливостей для продовження чумацтва.

Отже, зростання витрат на утримання худоби в дорозі, на переправи, масова загибель худоби під час епізоотій 40-х років, особливо у 1848—1949 рр., в поєднанні з дальшим зростанням феодално-кріпосницького гніту призвели до припинення дальшого розвитку чумацького промислу вже напередодні реформи 1861 р. Тільки відсутність у той період інших засобів транспорту, здатних цілком і повністю замінити чумацький транспорт, штучно гальмувало процес занепаду чумацтва.

### СОЦІАЛЬНЕ РОЗШАРУВАННЯ ЧУМАКІВ

Розвиток суспільного поділу праці і зростання на його основі товарно-грошових відносин мали своїм наслідком посилення майнової нерівності серед селян. В поглибленні процесу розшарування селянства України значну роль відіграв чумацький промисел, який сприяв проникненню товарно-грошових відносин у селянське господарство і посиленню майнової нерівності серед селян.

З самого початку свого існування, тобто з другої половини XV ст., чумацький промисел завдяки високій прибутковості став важливим джерелом первісного нагромадження капіталів на Україні. Поступово в руках окремих чумаків з числа козаків, селян і міщан зосереджуються значні суми грошей. Великі прибутки від чумацтва мали також деякі представники пануючих

<sup>97а</sup> ЦДІАЛ, ф. Ради міністра внутрішніх справ, оп. 5, спр. 60, арк. 53 зв.; «О состоянии разных отраслей сельского хозяйства в Южной России», «Журнал министерства государственных имуществ», 1850, ч. XXXVI, стор. 36.

класів, які також займались чумацтвом. В міру розвитку чумацького промислу, розширення кола товарів, що ними торгували чумаки, роль чумацтва як джерела збагачення деякої частини населення України невпинно зростала.

Наявні відомості свідчать, що вже на початку XVIII ст. майнова нерівність серед чумаків з числа селян, козаків та міщан досягла досить значних розмірів. Поряд з чумаками — власниками однієї-трьох паровиць, яких було найбільше, вже часто зустрічаються чумаки, яким належало 5—10 і більше пароволових або чотириволових маж. Деякі чумаки вже тоді мали кілька десятків власних возів. Заможні й багаті чумаки широко використовували найману працю. На Лівобережжі заможні й багаті хазяїни найчастіше зустрічаються серед найчисленнішої групи чумаків, які в документах названі «жителі», тобто серед козаків і міщан. Серед кріпаків заможних і багатих чумаків було менше. Наприклад, серед чумаків-козаків і міщан, які в червні 1724 р. проїхали через Кременчуцьку, Переволочанську і Лялинську застави, прямуючи на Запоріжжя і в Крим по сіль та рибу, було багато багатіїв. Чумак з м. Срібного Прилуцького полку мав 9 возів, які супроводжувались 9 «челядниками», два чумаки с. Засулля Лубенського полку мали 12 возів і 10 наймитів. Стільки ж возів і наймитів мали два чумаки з с. Білоцерківки того ж полку і два чумаки з с. Плиски Ніжинського полку. Три чумаки з с. Круничполя Ніжинського полку проїхали з 24 возами і 21 челядником, а два чумаки з с. Маклаків Прилуцького полку — з 14 возами і 12 наймитами. Серед тих, що повертались з Криму і Запоріжжя, найбільш заможними були два чумаки з с. Падища Прилуцького полку, які мали 12 возів солі і один віз риби, з ними було 11 наймитів. Чумак з Голтви Миргородського полку мав 6 возів солі, і 2 риби і віз кримського вина. Його супроводжувало 12 челядників.

Майнова нерівність існувала також серед чумаків (коломиїців), які ходили по сіль в Галичину і Волощину. В 1725 р. через застави Васильківського прикордонного форпоста пройшли за кордон і з-за кордону в числі інших два коломиїці з Монастирища Прилуцького полку з 31 челядником, коломиєць з с. Талалаївки Ніжинського полку з 13 наймитами, два коломиїці з Любеча Чернігівського полку з 23 наймитами<sup>98</sup>.

Заможні й багаті чумаки були також серед селян-кріпаків Лівобережжя, що належали поміщикам і монастирям. У 1725 р. через Васильківський форпост у Коломию по сіль їздили, наприклад, два жителі с. Літок, «піддані» київського Видубецько-

<sup>98</sup> ЦДІА УРСР, ф. Київської губернської канцелярії, оп. 1, спр. 82, арк. 2, 5, 9, 9 зв., 15 зв., 16; спр. 112, арк. 104, 146, 151 зв. На жаль, в реєстрі осіб, які пройшли через кордон на Васильківському форпості у 1725 р., як правило, кількість возів не вказувалась. Але з інших тодішніх документів видно, що звичайно один наймит супроводжував один віз.

го монастиря, у яких було 28 челядників, а два жителі с. Карпилівки, «піддані» Братського монастиря, з 20 наймитами. Стільки ж наймитів мали два жителі с. Жукина, що належало Києво-Печерському монастирю. З інших документів 20—40-х років XVIII ст. видно, що багаті чумаки з монастирських селян були також в інших селах, розташованих навколо Києва, зокрема в Глевасі, Бзові, Вишеньках, Лосинівці, Рославичах і Бортничах<sup>99</sup>.

Заможні чумаки з поміщицьких селян Лівобережжя зустрічаються значно рідше. Це пояснюється в значній мірі тим, що чумаків з числа поміщицьких селян тоді було значно менше, ніж чумаків — «підданих» монастирів. У 1725 р. на Васильківському форпості зареєстровано лише один випадок проїзду двох заможних чумаків з поміщицьких селян. Це були жителі сл. Мокрицької, що належала князю І. Трубецькому. В них було 16 челядників. У справі про видачу подорожних і паспортів за 1738 р. згадується два коломиїці, «піддані» того ж Трубецького з Семиполок Київського полку з 18 наймитами і два коломиїці, теж селяни Трубецького, з с. Рудні Київського полку з 30 наймитами. Цікаво відзначити, що коломиїці-кріпаки Трубецького з с. Рудні частину наймитів найняли в своєму селі, а частину — в с. Озерянах, що належало поміщиці Танській<sup>100</sup>.

Ще рідше в документах зустрічаються відомості про заможних чумаків з державних селян Лівобережжя. Їх було ще менше, ніж чумаків з поміщицьких селян. Так, у 1738 р. в Коломию їздили по сіль два жителі с. Андріївки «государевої волості» Биковської Переяславського полку, у яких було 13 наймитів<sup>101</sup>.

Серед чумаків Правобережної України, які приїздили на Лівобережжя і були зареєстровані на кордоні як «жителі» тих чи інших сіл і містечок (тобто селяни всіх категорій і міщани), заможних і багатих підприємців також було чимало. Так, у 1718 р. два коломиїці з Меджибожа побували на Лівобережжі, де продали сіль. Вони повертались назад з 26 мажами, з яких 20 були завантажені різними товарами (свитами, кожухами, шапками, плахтами, вовною, анисом та ін.). Крім того, у них було два кінних вози з продуктами і понад 45 крб. Мажі супроводжував 21 наймит. У 1739 р. житель прикордонного с. Велика Снетинка з 49 наймитами привіз на Лівобережжя для продажу 50 маж солі. В 1743 р. два жителі Паволочі продали у Києві 46 маж солі. При них було ще 3 кінних вози і 45 челядників. Тоді ж житель прикордонного с. Половецького привозив продавати 22 мажі со-

<sup>99</sup> ЦДІА УРСР, ф. Київської губернської канцелярії, оп. 1, спр. 112, арк. 134 зв., 146 зв., 150; спр. 219, 324, 654, 699, 1071.

<sup>100</sup> Там же, оп. 1, спр. 112, арк. 104; спр. 654, арк. 159—159 зв., 187.

<sup>101</sup> Там же, спр. 654, арк. 174.

лі. В 1744 р. з Павлочі до Києва прибув якийсь Степанів з 52 наймитами, який доставив для продажу 50 маж солі<sup>102</sup>.

Серед коломийців Галичини також було чимало багатих солеторговців. Тільки в одному 1738 р. на Лівобережжя приїздили два жителі м. Ключева з 53 челядниками, житель м. Надворного — з 30 наймитами, житель с. Березова — з 59 наймитами і 52 мажами солі та багато інших хазяїв-власників 20—30 маж. Найбагатшим серед галицьких коломийців, зареєстрованих тоді, був житель м. Станіслава Олександр Севостянів, 117 наймитів обслуговували у нього 119 маж і 3 вози з 556 волами. Очевидно, у Севостянова всі мажі були чотириволовыми, а можливо деяка частина навіть шестиволава, бо для 119 маж (чотириволових) потрібно було 476 волів<sup>103</sup>.

Заможні і багаті чумаки зустрічалися також серед запорізьких козаків. У вересні 1754 р. на Царичанському форпості зареєстровано ряд заможних чумаків з Запоріжжя і серед них Грицько Шрам з Січі з 6 чотириволовыми і 2 пароволовыми возами солі. Тоді ж через Кременчуцький форпост пройшли Гнат Великий з Незамаєвського куреня з 6 пароволовыми возами солі та Іван Білий з Мишастівського куреня з 4 чотириволовыми та одним пароволовим возом солі<sup>104</sup>.

Наведені дані свідчать про те, що заможні і багаті чумаки широко використовували найману працю. В першій половині XVIII ст. чумацькі наймити становили численну групу чумаків. За даними реєстраційних книг Кременчуцької, Переволочанської і Лялинської застав за червень 1724 р. видно, що через застави пройшло 1509 чумаків-господарів, які мали 3247 челядників, тобто кожний чумак-хазяїн в середньому мав два наймити<sup>105</sup>. Приблизно такі ж дані знаходимо в реєстраційних книгах та документах інших форпостів і застав за першу половину XVIII ст.

Численні дані архівних документів першої половини XVIII ст. про ціни на сіль в Криму і на Україні, вартість чумацьких волів, маж і необхідного інвентаря тощо дають можливість досить точно підрахувати, які кошти вкладалися чумаком у промисел і який прибуток він одержував. В 30—50-х роках ціна пари чумацьких волів коливалась від 14 до 30 крб., мажі — від

---

<sup>102</sup> ЦДІА УРСР, ф. Київського городского магістрату, оп. 1, спр. 7, арк. 6; ф. Київської губернської канцелярії, оп. 1, спр. 699, арк. 225—226; спр. 1071, арк. 67, 164 зв.; М. Плехинский, Иностранцы в старой Малороссии, «Труды XII археологического съезда», т. II, стор. 240.

<sup>103</sup> ЦДІА УРСР, ф. Київської губернської канцелярії, оп. 1, спр. 654, арк. 313, 319, 323, 328—329, 354—355а, 356, 402, 404.

<sup>104</sup> ЦДІА УРСР, Харківський філіал, ф. Канцелярії малоросійських поборів, оп. 1, спр. 567, арк. 1; спр. 577, арк. 3, 4 зв.

<sup>105</sup> ЦДІА УРСР, ф. Київської губернської канцелярії, оп. 1, спр. 82, арк. 14, 22.



2 крб. 50 коп. до 5 крб., спорядження мажі (шкура для накриття воза, ярмо, мазниця і т. п.), а також запасних частин (осі і колеса) — від 5 до 10 крб.<sup>106</sup> Отже, мінімальні витрати на придбання і спорядження однієї пароволової мажі становили до 22 крб., що на той час було дуже великою сумою, яку мав далеко не всякий селянин. Витрати заможних і багатих чумаків на придбання і спорядження паровиць були значно більшими, бо вони купували кращих волів і добротні мажі. Найкраща паровиця коштувала до 40 крб. Крім того, щоб стати чумаком, потрібно було мати ще значну суму грошей для купівлі солі, сплати мита, оплати переправ та інших витрат у дорозі. До російсько-турецької війни 1735—1739 рр. віз солі в Криму продавався (незалежно від кількості взятої солі) по 2 крб. 48 коп., включаючи сюди мито, що збиралось при в'їзді і виїзді з Криму, але після війни ці витрати зросли до 5 крб. 81 коп.<sup>107</sup> Всі інші дорожні витрати не перевищували 1 крб. Виходить, що на купівлю солі і її доставку чумак повинен був мати не менше 7 крб. Таким чином, щоб стати чумаком — власником однієї паровиці, треба було мати щонайменше до 30 крб. Максимальні витрати на промисел з однією паровицею доходили до 47 крб., але в середньому, очевидно, не перевищували 35—40 крб. Підрахунки показують, що чумак—власник 10 паровиць мав вкласти в промисел до 350—400 крб., а власник 50 паровиць — до 1750—2000 крб. Наскільки ці суми були великими, можна уявити з порівняння їх з тогочасними цінами на продукти. Так, у 1732 р. на базарах Харкова продавались: чверть житнього і пшеничного борошна відповідно—70 коп. і 1 крб. 7 коп., чверть пшениці, гречки, вівса — 1 крб. 6 коп., 56 коп. і 25 коп., пуд сала і масла — 55 коп. і 78 коп., пуд тютюну — 59 коп.<sup>108</sup>

Великі капіталовкладення в чумацький промисел повністю себе виправдовували. При промислі паровицею вантажопідйомністю 60 пудів купівля і доставка пуда солі коштувала 10—12 коп. Інші архівні джерела дають відомості про те, що вартість купівлі і доставки солі до введення російським урядом у 1754 р. десятикопійочного мита становила 8 коп. Розходження в даних можна пояснити тим, що при підрахунках за основу бралася паровиця в 60 пудів. Але при тому порядку, коли сіль про-

<sup>106</sup> ЦДІА УРСР, ф. Генеральної військової канцелярії, оп. 1, спр. 432, арк. 14 зв., 18, 19, 32, 33; спр. 520, арк. 1—1 зв.; ЦДІА УРСР, Харківський філіал, ф. Канцелярії гетьмана К. П. Розумовського, оп. 1, спр. 1909, арк. 4; Я. Риженко, До історії чумацтва на Україні в середині XVIII ст., «Матеріали до вивчення виробничих об'єднань», вип. II, стор. 120.

<sup>107</sup> ЦДІА УРСР, ф. Генеральної військової канцелярії, оп. 1, спр. 432, арк. 14 зв., 18.

<sup>108</sup> Д. Багалей, Д. Миллер, История города Харькова за 250 лет его существования, т. I, стор. 250—251.

давалась возами незалежно від взятої кількості, чумакам вигідніше було мати сильних волів, що давало можливість вантажити на пароволу мажу до 90 пудів солі або ж користуватися чотириволовими мажами вантажопідйомністю до 120 і більше пудів. Коли ж при розрахунках за основу взяти 90 пудів солі на мажу, то виходить, що пуд солі коштує 8 коп. На Україні сіль продавалась значно дорожче. Наприклад, у 1732 р. на харківських базарах у роздрібному продажу пуд солі коштував 26 коп.<sup>109</sup> Чумаки в основному продавали привезену сіль місцевим торговцям оптом по цінах, нижчих ніж роздрібні. Якщо навіть допускати, що чумаки продавали сіль в середньому по 14 коп. за пуд, то і тоді видно, що чумацтво давало значні прибутки. Так, тільки від продажу мажі (90 пудів) солі виручка становила до 12 крб. 60 коп., тобто майже вдвічі перевищувала витрати. Протягом промислового сезону, що тривав близько шести місяців, чумаки встигали двічі сходити в Крим по сіль, а деякі навіть тричі. Отже, за дві поїздки чумаки мав 12—13 крб. чистого заробітку, за три — 18—20 крб. Навіть коли вирахувати амортизаційні витрати (мажа звичайно служила три роки, воли — 3—5 років) і витрати на утримання волів вдома, а також оплату праці наймитів, без яких не могли обійтись чумаки, що мали більше 1—2 маж, то і тоді чистий прибуток чумака від одного воза досягав щонайменше за дві ходки 5—6 крб. і за три — 10—18 крб. Це мінімально можливі прибутки чумаків. Насправді ж чумаки сіль продавали дорожче, ніж по 14 коп. Крім того, заможні й багаті промисловці придержували всю або частину привезеної солі до тих часів, коли ціни на сіль піднімались. А це бувало взимку і весною. Деякі з заможних чумаків самі торгували сіллю на базарах і ярмарках вроздріб. До того ж чумаки часто користувалися чотириволовими мажами, що знижувало собівартість солі і збільшувало їх прибутки. Отже, здебільшого чистого прибутку чумаки могли мати удвічі більше. Проте високі прибутки мали не всі чумаки. Незаможні чумаки з 1—3 паровицями мали гіршу худобу і не могли брати на паровицю до 90 пудів солі, а чим менше солі на возі, тим вища її собівартість і менший прибуток. Більшість таких чумаків не мала вільних коштів, що не дозволяло їм придержувати сіль до слушного часу. Отже, прибутки дрібних чумаків були значно меншими, ніж прибутки заможних і багатих чумаків з розрахунку на один віз. Тільки для заможних чумаків промисел був джерелом збагачення.

Особливо значний вплив на розвиток товарно-грошових відносин у селянських господарствах і на розшарування селянства

<sup>109</sup> ЦДІАЛ УРСР, Харківський філіал, ф. Канцелярії гетьмана К. П. Розумовського, оп. 1, спр. 1765, арк. 5 зв.; Д. Багалей, Д. Миллер, История города Харькова за 250 лет его существования, т. I, стор. 251.

мав чумацький промисел з кінця XVIII — першій половині XIX ст., тобто в період його максимального розвитку. Завдяки зростанню чисельності чумаків у сферу товарно-грошових відносин залучалась все більша частина селянства України.

В цей період процес розшарування чумаків посилювався ще більше. В документах кінця XVIII — початку XIX ст. поряд з дрібними чумаками все частіше зустрічаються чумаки-підприємці, які володіли вже великими коштами і широко займались чумацьким промислом. Так, за даними опису Білопольського комісарства за 1778 р., в Білополлі багато чумаків мали капітал від 300 до 1000 крб., а деякі — навіть від 1000 до 5000 крб.<sup>110</sup> У відомостях про відпуск солі з кримських соляних озер чумакам Слобідської України за квітень—липень 1803 р. значиться 34 чумаки, які мали до 10 паровиць, 53 чумаки — від 11 до 20, 24 чумаки — від 21 до 30 і 9 чумаків — понад 30 паровиць. Найбагатшими серед них були О. Гапоненко з сл. Новоселівка Ізюмського округу — 38 паровиць, Ф. Петинський з сл. Довгенька того ж округу — 40 паровиць, П. Циганенко з с. Леб'яже Зміївського округу — 30 паровиць (у липні він вдруге послав ще 40 паровиць), Гаврищенко з сл. Балабанівка Ізюмського округу — 46 паровиць. В одному з документів за 1810 р. зустрічається «обиватель» м. Валки Харківської губернії, який підрядився перевозити казенну сіль на 50 фурах<sup>111</sup>.

Розшарування чумаків, як і взагалі всього селянства, особливо швидко відбувалось напередодні реформи 1861 р., тобто в період кризи феодально-кріпосницької системи. Тоді з'являється найбільше чумаків — великих промисловців. Окремі з них вели промисел на десятках паровиць і мали готівкою десятки і навіть сотні тисяч карбованців. Поряд з цим прискорився процес розорення основної маси чумаків.

Кількісно група заможних і багатих чумаків була порівняно невелика, проте її роль в чумацькій торгівлі весь час зростала. Багаті й заможні чумаки дедалі більше зосереджували в своїх руках торгівлю сіллю, рибою та іншими товарами, тоді як візництво для них мало другорядне значення. Лише тоді, коли від перевезення чужих вантажів багаті чумаки розраховували одержати хороший заробіток, вони погоджувалися на це, причому транспортували вантажі, як правило, тільки в попутному напрямку<sup>112</sup>.

У літературі і архівних матеріалах 40—50-х років зустрічається чимало відомостей про багатих чумаків та їх промисел.

<sup>110</sup> ЦДА УРСР, Харківський філіал, ф. Слобідсько-української губернської канцелярії, оп. 1, спр. 1362, т. II, арк. 482.

<sup>111</sup> ХОДА, ф. Канцелярії харківського губернатора, оп. 9, спр. 68, арк. 48—48 зв., 79—79 зв.; спр. 69, арк. 92—92 зв.; оп. 17, спр. 162, арк. 34.

<sup>112</sup> «Матеріали для географії и статистики России», А. Ш м и д т, Херсонская губерния, ч. I, стор. 283.

Чумаки, власники кількох десятків паровиць, були в різних місцевостях України, але особливо багато їх жило на лівому березі Дніпра. На Полтавщині було багато чумаків, які займалися промислом на 30 паровицях і мали капітал до 5 тис. крб. ас. По 50 пар волів мали деякі чумаки Катеринославської губернії. Подібних даних у тогочасній літературі зустрічаємо багато<sup>113</sup>. Відомі навіть прізвиська деяких найбагатших чумаків. Дослідник Г. Данилевський, який присвятив у 50-х роках багато часу збиранню матеріалів про чумацький промисел, називає ряд особливо багатих чумаків Харківської, Полтавської і Катеринославської губернії. Серед них Андрій Сизьон з-під Вільшаки, Іван Зленко, Прокіп Бездудник, Баланда і Никифор Дубовик з Лютені, Батовський з Червоного Кута, Бедило і Цьома-Патуня з Мурафи, сім'я Забаштів і Воротний з-під Ізюма, Вербицький і Сосновий з-під Пришиба, Іван Солонина з Святодухівки на Азовському узбережжі, Пахучий і Замазіз з Колонтаєва, Копилець-Коваленко з Мирного поблизу Валок<sup>114</sup>. Кілька чумаків-багатіїв було в Боромлі і Котельві. Серед боромлянських чумаків особливо виділялись Лозовий і Гудим, у Котельві — Іван Скляр.

Про багатство окремих з названих чумаків-промисловців свідчать такі дані: сім'я Забаштів мала до 100 пар волів. Скляр «гонив» завжди на промисел валку з 60 паровиць. Микола Сизьон — брат Андрія Сизьона, зазимувавши якое на Дону, пропив 50 пар волів<sup>115</sup>. Дозволяючи собі таку «розвагу», він, очевидно, не боявся розоритись.

Здебільшого багатими чумаками були державні селяни. Проте часто серед багатіїв-чумаків були кріпаки. Так, серед чумаків Слобідської України, які в травні—липні 1803 р. купували сіль у Криму, були такі багаті поміщицькі селяни, як кріпак поміщика Черноглазова Павло Рябушенко з Вовчанської округи (15

---

<sup>113</sup> А. Сергеев, Географические очерки России, вып. 2, СПб., 1866, стор. 36; «Материалы для географии и статистики России», Б. Павлович, Екатеринославская губерния, стор. 240; «Полтавские губернские ведомости», № 30 за 1845 р.; № 24 за 1855 р.; «Харьковские губернские ведомости», № 286 за 1885 р.; П. Лялин, О состоянии скотоводства в Малороссии, «Журнал министерства государственных имуществ», 1845, ч. XIV, стор. 136; «Материалы для статистики Российской империи», стор. 100; В. Василенко, Местечко Опошня Зеньковского уезда Полтавской губернии, Полтава, 1889, стор. 17; Н. Букатевиц, Чумацтво на Україні, стор. 48.

<sup>114</sup> Г. Данилевский, Нравы и обычаи украинских чумаков, «Библиотека для чтения», 1857, т. 142, стор. 133.

<sup>115</sup> Н. Сумцов, К истории слободско-украинского чумачества, журн. «Киевская старина», 1884, № 3, стор. 494; «Харьковские губернские ведомости», № 286 за 1885 р.; «Сборник статистических сведений по Екатеринославской губернии», вып. 1, стор. 61, 63—65; Г. Данилевский, Нравы и обычаи украинских чумаков, «Библиотека для чтения», 1857, т. 142, стор. 156, 247—250.



паровиць), кріпаки князя Голіцина Опанас Торяниця з Богодучівського повіту (24 паровиці), Іван Мовчан (34 паровиці), кріпак полковника Куликовського Михайло Співаченко (21 паровиця), Василь Кравченко (17 паровиць), Степан Мукий (34 паровиці), Микола Торяниця (34 паровиці) з с. Писарівки. 80 паровиць мав кріпак Хлівний з с. Попівки Звенигородського повіту Київської губернії. Панщину за нього на його волах відбували спеціально найняті ним чотири наймити і козачок, який прислужував поміщику. Козачка Хлівний утримував сам.

Цікаво, що не тільки такі багатії, як Хлівний, виставляли на панщину замість себе наймитів. Це робили також і деякі чумаки-кріпаки, яких можна віднести до категорії хазяїв середньої заможності. Колишній чумак і кріпак графині Потоцької Оверко Малицький з с. Поборок Гайсинського повіту Подільської губернії розповідав, що вже його батько, «заможна людина», в 20—30-х роках ХІХ ст. тримав наймита, який «виручав» його разом з неповнолітнім сином від панщини, а сам «віддавався» чумацтву. Так само почав робити Оверко після відокремлення від батька у 1843 р. Це давало йому, як і його батьку, можливість вільно займатись чумацтвом<sup>116</sup>.

З спогадів старих чумаків, записаних у 20-х роках ХІХ ст., відомо, що поміщики нерідко повністю звільняли від панщини кріпаків, які займались чумацтвом і переводили їх на оброк. На оброці перебували селяни-чумаки поміщика Федорова з с. Вирви Радомишльського повіту Київської губернії В. Андрійчук і К. Музика. У 1845 р. Андрійчук мав 30 пар волів, а Музика — 12. Щорічно вони платили пану по 8—10 крб. оброку за душу. Крім того тримали «в порядку» греблю і на рік відбували по три дні оранки. Зрозуміло, що в усіх випадках — і коли панщину за чумаків відбували наймити, і коли вони переводились на оброчний стан, поміщики мали значно більшу вигоду від них. Розбагатілі чумаки, звільнені від панщини, мали більше свободи і часу для промислу, а тому мали можливість одержувати від нього вищі прибутки. Отже, і поміщик з таких кріпаків-чумаків міг взяти більше. Це розуміли і самі чумаки-кріпаки. «Панові... лучше мати гроші від чумака, ніж того робітника, яких багато є. Пани від чумака мали все, що тільки хотіли...»<sup>117</sup> — згадував один з колишніх чумаків-кріпаків.

<sup>116</sup> ХОДА, ф. Канцелярії харківського губернатора, оп. 9, спр. 68, арк. 48—48 зв., 79—79 зв.; спр. 69, арк. 92—92 зв., 99; «Матеріали до вивчення виробничих об'єднань», вип. II, стор. 6; Иер. Ф.-л. Из воспоминаний отшельника К-ской пустыни, журн. «Киевская старина», 1887, № 12, стор. 718, 733, 746.

<sup>117</sup> І. Гуржій, Розклад феодально-кріпосницької системи в сільському господарстві України першої половини ХІХ ст. (Докторська дисертація), К., 1953, стор. 517—518; «Матеріали для вивчення виробничих об'єднань», вип. II, стор. 25, 109.

Проте ольшість багатих чумаків-кріпаків не задовольнялись ні можливістю послати на панщину замість себе наймитів, ні оброчним становищем. Особиста залежність від поміщика і його примх, необхідність віддавати йому значну частину прибутків від чумацтва обтяжувала багатих чумаків, сковувала їх ініціативу, заважала розширенню торгово-промислової діяльності, і тим самим затримувала їх даліше збагачення. Тому, нагромадивши значні кошти, багаті чумаки прагнули викупитись на волю. В 1848 р. так зробив один з найбагатших чумаків Онисько Тупчий. За викуп з кріпацтва разом з усією сім'єю він заплатив дуже великі гроші. Пізніше він розповідав, що якби не був кріпаком, то мав би на кінець 60-х років капітал не 560 тис. крб., а не менше мільйона. Напередодні реформи викуп чумаків з кріпацтва набрав масового характеру. Лише в сл. Новоселівці Ізюмського повіту Харківської губернії, що належала княгині Потьомкіній, в другій половині 50-х років на волю вийшло 10 багатих чумаків, а в усьому маєтку Потьомкіні — Святогорській вотчині (три слободи, чотири села, чотири хутори) — до 25. Тоді ж відкупився на волю і чумак Осадчий з с. Вільшани на Звенигородщині (Київська губернія). Як розповідав пізніше син Осадчого, тільки купивши собі волю, «ми взялися добре чумакувати»<sup>118</sup>.

Наведені факти про чумаків-багатіїв з кріпаків свідчать, що чумацький промисел відіграв значну роль також у посиленні майнового розшарування серед закріпаченого селянства. В міру збагачення деякої частини кріпаків, які займались промислом, між поміщиками, з одного боку, і розбагатілими чумаками-кріпаками, як і взагалі всіма розбагатілими кріпаками, з другого, починають складатися нові взаємовідносини, значно відмінні від відносин між паном і його селянами, що існували раніше. Це виявлялось у дозволі пана своїм селянам-чумакам замість себе посилати на панщину наймитів, переведенні селян-чумаків на оброк і, нарешті, у викупі багатих чумаків з кріпацтва на волю. З приводу цих глибоких змін у взаєминах поміщика з кріпаками В. І. Ленін вказував: «Традиційне, звичаєво-правове відношення залежного селянина до землевласника перетворюється тут в чисто грошове відношення, яке ґрунтується на договорі. Це веде, з одного боку, до експропріації старого селянства, з другого — до викупу селянином своєї землі і своєї свободи»<sup>119</sup>. Всі ці нові явища свідчили про глибокий розклад феодально-кріпосницької системи в сільському господарстві України.

Багаті чумаки зустрічаються також серед міщан. Так, міща-

<sup>118</sup> «Матеріали для вивчення виробничих об'єднань», вип. II, стор. 24-25; «Киевлянин», № 69 за 1871 р.; «Харьковские губернские ведомости», № 272 за 1880 р.

<sup>119</sup> В. І. Ленін, Твори, т. 3, стор. 142.

нин Лаврентій Скалозуб з м. Олександрії Херсонської губернії мав 50 пар волів, з яких звичайно частина відпочивала, а частину він відправляв на промисел. За своє багатство Скалозуб був прозваний «багатирем», а вулиця, де він жив — «Багатицькою»<sup>120</sup>.

Для характеристики господарства чумацької верхівки великий інтерес має докладний опис Г. Данилевським господарства багатія Романа Балабухи — типового представника чумацької верхівки. Балабуха жив на власному хуторі поблизу Дніпра, куди переселився ще його дід з с. Кононівки, «де йому стало тісно». В хуторі, що називався «Роман при дорозі», було кілька хат, великі сади і пасіка, три ставки. В одній хаті жив сам хазяїн, в інших — його «другорядна» рідня, яка переселилась сюди з села «з його (тобто діда Романа.— І. С.) милості». Рідня була ні чим іншим, як замаскованою робочою силою, яку ще дід, потім батько, і, нарешті, сам Роман Балабуха використовували по суті як наймитів у своєму великому господарстві. На просторому подвір'ї садиби містились амбари, клуні, льох, саж для відгодівлі свиней, окремий загон для волів, повітка для возів та інші господарські будівлі. На подвір'ї стояли також готові до виходу в дорогу 30 чумацьких маж<sup>121</sup>.

Ще багатшим було господарство чумака Ониська Тупчія, родом з Таращанського повіту Київської губернії, колишнього кріпака. Викупившись на волю, Тупчій придбав хутір Багав'янський біля с. Багви Таращанського повіту з 300 десятинами землі. Основу багатства сім'ї Тупчія заклали ще предки. Вже його батько був «багатою людиною», займався чумацтвом, ходив на Дон і в Крим з 25 і більшою кількістю власних паровиць. У 1829 р. чумацтво перейшло до сина Ониська, який відгоді і займався промислом майже сорок років, до кінця 60-х років. Одержавши від батька багату спадщину, Онисько зумів її збільшити. На промисел він ходив звичайно з 70—100 паровицями, інколи з меншою кількістю, але не менше ніж з 50 паровицями. Коли ж встановлювались вигідні ціни, Тупчій додавав до своїх ще 30—50 паровиць, найнятих у інших чумаків<sup>122</sup>.

В першій половині XIX ст., особливо напередодні реформи 1861 р. чумацький промисел для багатих чумаків був важливим, але вже не єдиним джерелом збагачення. Торгово-промислова

<sup>120</sup> В. Никифоров, Описание прихода, принадлежащего соборной Успенской церкви уездного города Александрии Херсонской губ., «Херсонские епархиальные ведомости», 1875, № 19, стор. 571 (примітка).

<sup>121</sup> Г. Данилевский, Нравы и обычаи украинских чумаков, «Библиотека для чтения», 1857, т. 142, стор. 247—250. Автор не вказує, де знаходилось це село. Судячи з розповіді, йдеться, очевидно, про с. Кононівку Пирятинського повіту Полтавської губернії, що було найближче розташоване до Дніпра, ніж інші села.

<sup>122</sup> Газ. «Киевлянин», № 69 та 117 за 1871 р.

діяльність чумацької верхівки стає значно ширшою і різноманітнішою. Чумацтво успішно поєднувалося з торговим землеробством на власних і орендованих землях, відгодівлею худоби, зокрема волів на м'ясо, відкупами тощо. З посередників у збуті виробів дрібної селянської промисловості чумаки-багатії перетворювались у скупщиків, закабальючи виробників. Яскравим прикладом поєднання в одних руках багатьох видів торгово-промислових занять може служити господарство того ж Ониська Тупчія. Ще його батько, передавши чумацький промисел синові, орендував степи, на яких відгодовував для продажу великі гурти — по 300 і більше волів. Після батька цим же продовжував займатись і син Онисько. Крім того, хліб, зібраний на своїх полях, він продавав лише тоді, коли були високі ціни. В окремі роки Тупчій возив хліб на Дон, як це було, наприклад, у 1832 р., коли на Київщині пуд хліба коштував 10 коп., а на Дону — 80 коп.

Викупившись на волю, Тупчій ще більше розширив свою діяльність і вже в другій половині 60-х років взяв в оренду Ахматівський маєток поміщика Пюнтківського. Тоді Тупчій був уже відомий як «купецький брат». Судячи по справах, Онисько Тупчій був досвідченим, спритним і заповзятливим торговцем-спекулянт, який задля наживи не гребував нічим. Він систематично займався валютними махінаціями, використовуючи різницю в курсі срібних грошей і асигнацій в різних місцевостях Росії, зокрема на Київщині, де він в більшості продавав привезену рибу, і на Дону, де він її купував. На Дону 1 крб. ср. дорівнював 4 крб. ас., полуімперіал — 20 крб. 60 коп., а пізніше відповідно — 4 крб. 60 коп. і 24 крб. ас., тоді як на Київщині за 1 крб. ср. давали лише 3 крб. 50 коп. ас., а за полуімперіал — 18 крб. 2 коп. ас. Враховуючи це, Тупчій завжди купував рибу на «дзвінку монету», а продавав на асигнації, вимінюючи їх потім на срібні і золоті гроші. Тільки купівля і продаж риби на різні гроші давали Тупчію прибуток 1 крб. ас. на 1 крб. ср. і 5 крб. ас. на полуімперіал, пізніше відповідно — 2 крб. 20 коп. і 11 крб. 96 коп. ас. Наскільки вигідною була ця обмінна операція свідчить визнання самого Тупчія, який твердив, що лише прибутком від неї він повністю покривав усі дорожні витрати величезної валки. Іншим разом Тупчій провів ще таку «операцію». Прибувши на узбережжя Азовського моря до початку пугіни, він закупив у багатьох власників риболовних промислів за безцінок весь майбутній улов до «Троїциного дня». Чумаки, які приїхали на ці промисли пізніше, змушені були купувати рибу вже у Тупчія по цінах значно вищих, бо, як він сам заявив, «купець без вигоди не продає», а «вигода» становила суму в 25 тис. крб. Під час Кримської війни Тупчій привозив у Крим овес, який він купував на пристані Тонка на березі Азовського



моря, продаючи армії в 4 і більше разів дорожче. Всього у 1855 р. на торгівлі рибою, сіллю і вівсом сім'я Тупчія заробила 50 тис. крб.<sup>123</sup>)

Аналогічною була діяльність іншого представника багатой чумацької верхівки — Андрія Сизьона. Нагромадивши великий капітал, Сизьон з початку 40-х років сам вже не займався чумацтвом. Валку з 40 паровиць «з заздалегідь сторгованим вантажем» він відправляв у дорогу з своєю довіреною особою. Назад його валка привозила сіль. Сам Сизьон «баришничав вдома»: орендував у селян до 100 дес. землі, скуповував лісові ділянки на зруб, у містечку тримав винний відкуп, «на чому зривав значні бариші», і «як справжній купець» торгував на ярмарках сіллю, рибою та грушами. Г. Данилевський писав, що «це вже спритний, меткий і кмітливий куркуль, собі на умі, мало схожий на своїх предків-чумаків»<sup>124</sup>. Так саме діяли й інші багаті чумаки, які залишалися вдома «займатись господарством», коли їхні валки виходили на промисел. Два таких чумаки з державних селян жили в с. Новодмитріївці Херсонського повіту. Близькість до портів зумовлювала високі ціни на хліб і м'ясо. Тому на орендованих землях (70 дес. у одного і 40 дес. — у іншого) вони відгодовували худобу. За плату пускали на випас і селянську худобу. Все це давало їм значні прибутки. Один з чумаків, колишній кріпак княгині Потьомкіної з Святогорської вотчини, після виходу на волю скупив у селян 260 дес. землі<sup>125</sup>.

Із зміцненням економічних позицій багатих чумаків зростала їх експлуаторська роль. Роздаючи грошові і натуральні позички, вони поступово дедалі більше закабалили незаможних селян, зокрема збіднілих чумаків, примушуючи їх відробляти борг (доглядати паровиці, тобто наймитувати, або ж перевозити власними возами товари, що належали багатіям). Характеризуючи розбагатілу чумацьку верхівку, Г. Данилевський писав, що всі чумаки-багатії — «тузи і капіталісти. Вони ведуть чумацький промисел гуртом, оптом. У іншого пар тридцять, сорок і п'ятдесят пар волів, а у іншого крім того у наймі ще десятин сто і двісті землі, взята на відкуп винокурня, ліс, ділянка винного відкупу, чоловік тридцять робітників і в горщику, де-небудь, замазано під піччю або закопано у садку тисяч сто асигнацій чистогану... За чоботом у нього також для оборотів повна кіса...»<sup>126</sup>.

Отже, напередодні реформи 1861 р. багаті чумаки поєднува-

<sup>123</sup> Газ. «Киевлянин», № 69 та № 117 за 1871 р.

<sup>124</sup> Г. Данилевский, Нравы и обычаи украинских чумаков, «Библиотека для чтения», 1857, т. 142, стор. 156, 260—261.

<sup>125</sup> І. Гуржій, Розклад феодально-кріпосницької системи в сільському господарстві України першої половини XIX ст., стор. 296; «Харьковские губернские ведомости», № 272 за 1880 р.

<sup>126</sup> Г. Данилевский, Нравы и обычаи украинских чумаков, «Библиотека для чтения», 1857, т. 142, стор. 134.

ли чумацтво, яким займались здавна, з новими для них торгово-промисловими заняттями, зокрема торговельним землеробством і скотарством. Якщо в XVIII ст. і частково на початку XIX ст. частина чумаків вважала для себе негідним займатись сільським господарством через його малу прибутковість, то згодом з розвитком товарного землеробства багаті чумаки почали інтенсивно розширювати свої землі: прикуповували або орендували землі у селян, організуючи в значних масштабах виробництво сільськогосподарської продукції на ринок. Розширяючи сферу діяльності, багаті чумаки раніше нагромаджені промислом гроші використовували для скупівлі землі, різних видів оренди тощо з метою одержання ще більш високих прибутків» В. І. Ленін вказував, що «поєднання промислу з землеробством відіграє дуже важливу роль у процесі загострення і поглиблення селянського розкладу: заможні і багаті хазяїни відкривають майстерні, наймають робітників з-поміж сільського пролетаріату, нагромаджують кошти для операцій торговельних і лихварських... Таким чином, поєднання промислу з землеробством зміцнює і розвиває капіталістичні відносини, поширюючи їх з промисловості на землеробство і навпаки»<sup>127</sup>.

Дальше зростання соціального розшарування серед чумаків знайшло свій вияв також у прагненні багатих чумаків або багатирирів, як їх називали в народі, своїм житлом, зовнішнім виглядом, способом життя відрізнятись від своїх бідніших «братів»-чумаків, бути взагалі несхожими з незможним селянством і, навпаки, в усьому бути схожими на представників пануючих класів. З цією метою чумацька верхівка селилась звичайно в центрі містечка або села, щоб «хоч боком» їх будинки виходили на площу. Г. Данилевський вважав, що в цьому проявлявся їх «дух владоловства». «Такий чумака,— писав він,— не одягає дьогтем мазаних сорочок, не йде з волами, а тримає для цього 20—40 чоловік на рік робітників по найму, посилаючи їх в дорогу, а сам підраховує бариші». Г. Данилевський з жалем говорить про втрату «найновішими» чумаками, розуміючи під цим багатіи, які прагнули в усьому відмежуватись від селянського середовища, «старовинної самобутності». Не розуміючи глибоких соціально-економічних причин цього, Г. Данилевський вважав таких чумаків явищем випадковим. Для нього це були лише «виродки». Один з таких «виродків, банкірів і спекулянтів» — Андрій Сизьон, був особисто знайомий досліднику<sup>128</sup>.

Різка відмінність між багатими чумаками і рештою чумаків виявлялась не лише в матеріальному становищі, побуті, одязі, звичках, їжі тощо. Так само, засоби промислу, тобто воли, мажі, все спорядження у багатих чумаків значно відрізнялись

<sup>127</sup> В. І. Ленін, Твори, т. 3, стор. 322.

<sup>128</sup> Г. Данилевський, Нравы и обычаи украинских чумаков, «Библиотека для чтения», 1857, т. 142, стор. 255, 260—261.

від засобів промислу інших чумаків. Багатії купували найкращих рослих і сильних волів, підібраних у масть, з довгими «чумацькими» рогами, які нерідко вкривались позолотою, добротні, прикрашені різьбленням мажі і дорогу оснастку до них. Промислом багаті чумаки намагались займатись окремо, створюючи валки тільки з числа заможних чумаків або навіть власні так звані «хазяйські» валки<sup>129</sup>.

Тоді як порівняно невелика частина чумаків зуміла не тільки зберегти, але й ще більше зміцнити економічні позиції, основна маса чумаків розорялась або ж заробляла чумацтвом так мало, що зароблених грошей ледве-ледве вистачало для підтримки їх господарства, що зубожіло. За своїм економічним становищем ця основна група чумаків була неоднорідна. В значно кращому становищі перебували ті чумаки, у яких було 3—5 пар волів і деякі кошти, що дозволяло їм крім візництва займатись ще і торгівлею сілля, рибою, виробами місцевого ремесла, хоч і в розмірах порівняно невеликих. Обмеженість коштів не дозволяла незаможним чумакам займатись іншими видами торгово-промислової діяльності, як це робили багаті чумаки. Не користувалися вони, як правило, в своєму промислі і найманою працею.

Тяжким було становище чумаків, власників однієї-двох паровиць і які мали незначні наявні кошти або зовсім їх не мали. Ця група чумаків у першій половині XIX ст. стала найчисленнішою. Сюди входили селяни, що успадкували чумацтво від батька і діда, і ті, що почали займатись візництвом зовсім недавно. Всі вони шукали в чумацтві порятунку від скрутного становища, в яке потрапили їх господарства. Сподіваючись мати деякий заробіток, вони мріяли врятуватися від остаточного розорення і зубожіння. Чумаків з однією-двома парами волів, основним заняттям яких було перевезення чужих вантажів, на відміну від «справжніх» чумаків називали фурщиками, що точніше визначало характер їх заняття. Маючи дуже хитку матеріальну базу, чумаки-фурщики часто вщент розорялись і припиняли промисел. Проте на зміну їм приходили інші селяни, які шукали в чумацтві порятунку від злиднів і розорення. Причиною їх розорення, крім важкого феодално-кріпосницького ярма, були різні стихійні лиха, як, наприклад, загибель худоби тощо. Втрата худоби для чумаків-фурщиків була тяжким ударом, від якого важко було поправитись. У 40—50-х роках на придбання і спорядження однієї паровиці необхідно було витратити не менше 75 крб. ср. До того ж ще треба додати 15—25 крб. на різні дорожні витрати, зокрема годівлю худоби<sup>130</sup>. Наскільки ве-

<sup>129</sup> Н. В-цкий, Очерки дореформенного быта в Полтавском побережье, журн. «Киевская старина», 1896, № 7, стор. 115.

<sup>130</sup> В. Линовский, Железные дороги и чумацкий промысел, «Экономический указатель», 1857, № 16, стор. 362.

ликими були ці витрати, видно хоча б з того, що вартість землі в Катеринославській губ. на початку 40-х років становила 25—35 крб. ас. за десятину, в Херсонській губ. на початку 50-х років — 8—12 крб. ср., в Харківській губ. в середині 50-х років — 12—35 крб. ср.

Відчуваючи постійну і дуже гостру потребу в грошах, чумаки-фурщики завжди перебували у кабалі в різних експлуататорів, зокрема, скупників хліба, які наймали їх для перевезення сільськогосподарських вантажів у порти, а також у багатих чумаків. Добре знаючи про тяжке становище чумаків-фурщиків, скупники хліба безсоромно користувались цим. «Протягом усього року,— писав А. Шмідт,— вони чекають моменту, щоб, скориставшись крайньою нуждою селян, запропонувати їм свої послуги, а потім мало-помалу закабалити їх в роботу так, що для боржника, щоб вийти з цього, потрібно було везти його товари»<sup>131</sup>.

Взимку, перед настанням строку сплати податків, в селах, де жили такі чумаки, з'являлись прикажчики від скупників хліба для найму чумаків під перевезення вантажів наступної весни. Не маючи грошей для сплати податків, чумаки-фурщики змушені були погоджуватися на невідгідні умови, запропоновані наймачами, з одержанням задатку. Зимові контракти для чумаків були справжньою кабалою. Звичайно плата, яка тоді призначалась, була на половину або третину меншою від тієї, що існувала весною<sup>132</sup>. Нерідко наймачі через своїх прикажчиків підкупали сільські власті, і ті допомагали їм закабаляти чумаків, вимагаючи «своєчасної» сплати податків. Крім того, прикажчики, щоб заплатити менше, вдавались до різного роду хитрощів, поїли чумаків горілкою, давали щедрі обіцянки весною підвищити плату, хоч хазяїн звичайно «швидше прагнув при розрахунку зменшувати, а не збільшувати», запевняли, що і в зворотному напрямку їх забезпечать роботою, що будуть покриті їх дорожні витрати і т. п.

У 1859 р. «Русский дневник» писав: «Насправді, однак, нічого цього не буває, і кожний раз гірко обдурені в своїх сподіваннях і надіях чумаки не перестають, проте, при новому договорі простодушно вірити красномовному брехуну-прикажчику»<sup>133</sup>. Після одержання задатку чумаки потрапляв у повну залежність від наймача і вже не міг не виконати умов контракту, хоч би

<sup>131</sup> «Материалы для географии и статистики России», А. Шмидт, Херсонская губерния, ч. I, стор. 282.

<sup>132</sup> Газ. «Русский дневник», № 65 за 1859 р.; А. Шмидт, «Об улучшении перевозочных средств в Южной России», «Русский вестник», 1860, т. 27, стор. 458; «Материалы для географии и статистики России», А. Шмидт, Херсонская губерния, ч. I, стор. 282; Ю. Янсон, Статистическое исследование о хлебной торговле в Одесском районе, стор. 224.

<sup>133</sup> Газ. «Русский дневник», № 65 за 1859 р.



це загрожувало йому остаточним розоренням, бо за це потрібно було платити велику «неустойку». Обрахунки і обман чумаків-фурщиків тривали і під час виконання ними контракту. Зокрема на вози вантажили на 5—6 пудів вантажу більше, ніж було обумовлено договором. Зачитуючи накладну, їм називали суму задатку і грошей, які вони мали одержати при остаточному розрахунку. Насправді ж в накладній стояли зовсім інші цифри. Доставивши товари на місце призначення, фурщики одержували, як правило, меншу платню. Один з авторів писав, що «чумакам не звикати постійно бути жертвою тих осіб, з якими вони мають справу, як під час найму, так однаково і під час приймання вантажу»<sup>134</sup>. Особливо великих втрат чумаки, найняті задалегідь, зазнавали в посушливі роки, коли трава вигорала і ціни за користування пасовищами і водопоями худоби різко зростали. Не кращим було їх становище і під час тривалих дощів, коли доводилося довго стояти на одному місці, до того ж після дощів швидкість руху чумацьких валок набагато зменшувалася. Все це приводило до зубожіння чумаків-фурщиків. Один з сучасників розповідав, що жителі Одеси, як очевидно й інших міст, «досить часто» бачили чумаків, які на вулицях збирали милостиню, щоб мати можливість повернутись додому<sup>135</sup>. Про тяжке життя чумаків-фурщиків докладно розповідається в статті С. Усова (видавець газети «Посередник»). Описуючи зустріч біля Кам'янця з чумацькою валкою, що перевозила купецьку сіль з Акермана на Поділля, а звідти в Одесу пшеницю, С. Усов розповідає, що чумаки були найняті ще взимку по 15 крб. за віз. Ця плата, за словами чумаків, була низькою і у них вже майже не залишилось зароблених грошей, бо тоді витрати на пасовиська були дуже великими. На запитання, як чумакам подобається їхнє життя, один з них відповів: «Наше життя тяжке, дуже тяжке. Скільки років я вже чумакую, але не можу до нього звикнути. Спаси мене, боже, від нього»<sup>136</sup>.

Незможних чумаків не менш жорстоко експлуатували також чумаки-багатії. Багато з чумаків-фурщиків змушені були позичати у багатіїв гроші, а за це мали відробляти перевезенням їм товарів, перетворюючись по суті в наймитів з тієї різницею, що мали один-два власних вози.

Тяжке і безпросвітне життя чумаків-фурщиків знайшло своє відображення у словненій суму і гіркоти приказці: «Хура не дура, коли не бариші бере, то шкури з волів дере», а також у

<sup>134</sup> «Материалы для географии и статистики России», А. Ш м и д т, Херсонская губерния, ч. I, стор. 286; «Статистическое описание Киевской губернии», ч. III, стор. 421; «Русский дневник», № 65 за 1859 р.

<sup>135</sup> П. С т о й к о в и ч, Две главы из экономической истории Новороссийского края, «Южный сборник», 1859, № 2, стор. 101.

<sup>136</sup> «Посредник. Газета промышленности, хозяйства и реальных наук», № 39 за 1842 р.

багатьох чумацьких піснях, що виникли переважно вже в ХІХ ст. В одній з них говориться про марність сподівань чумаків-фурщиків на заробіток:

А вже чумак та й дочумакувався,  
Нема свити, кожух обідрався.

В інших піснях показано безрадісне життя чумаків-фурщиків, їх тяжкі думи, повна залежність від підрядчика. В цих піснях лейтмотивом проходить думка про те, що тільки гостра нужда примушує селян займатись візництвом:

Не ходили б ми по тих дорогах,  
Якби було чим оплатиться.

Третю групу чумаків у першій половині ХІХ ст. становили наймити. В. І. Ленін вказував, що утворення контингенту найманих робітників було необхідною умовою існування заможного селянства<sup>137</sup>. Справді, як і будь-який заможний селянин, жодний заможний і особливо багатий чумак не міг обійтись у власному господарстві і промислі без найманої робочої сили. Чим багатшим був чумак, тим ширше він експлуатував працю наймитів, яких серед чумаків налічувалось у багато разів більше, ніж заможних і багатих чумаків. Наприклад, у багатія Андрія Сизьона було 11 наймитів, але відомі такі промисловці, у яких працювало 20—40 найманих робітників<sup>138</sup>.

У період розкладу феодално-кріпосницької системи експлуатація чумаками-багатіями наймитів значно посилилась. Раніше, коли чумакам доводилось їздити дикими безлюдними степами, де на кожному кроці можна було чекати нападу і де зустрічались інші перешкоди, чумаки-господарі змушені були наймати побільше людей, насамперед для охорони. Навіть у 90-х роках ХVІІІ ст. у валці один чумак-наймит звичайно супроводжував один віз<sup>139</sup>.

В першій половині ХІХ ст. становище докорінно змінилось з заселенням і освоєнням південних степів зменшились труднощі, з якими стикались чумаки. В разі потреби вони могли розраховувати на допомогу в навколишніх селах. Головне ж полягало в тому, що майже повністю зникла загроза пограбування і вбивства в дорозі. В зв'язку з цим відпала необхідність мати у валці багато людей. Поступово залишилась лише мінімальна кількість робочих рук, потрібних тільки для догляду за волами і возами та для навантаження і розвантаження

<sup>137</sup> В. І. Ленін, Твори, т. 3, стор. 82.

<sup>138</sup> Г. Данилевский, Нравы и обычаи украинских чумаков, «Библиотека для чтения», 1857, т. 142, стор. 260.

<sup>139</sup> ЦДІА УРСР, ф. Київського намісницького правління, оп. 11, спр. 732, арк. 137, 146 зв., 147, 163 зв., 166 зв. та ін.

возів. У 30—50-х роках ХІХ ст. один наймит обслуговував вже 4—6 паровиць, завдяки чому набагато збільшився обсяг роботи, яку йому доводилось виконувати<sup>140</sup>. Крім виконання своїх прямих обов'язків у валці чумацькі наймити працювали також у господарстві хазяїна, коли валка перебувала вдома, зокрема весною перед виходом на промисел орали і сіяли. З першої ходки на промисел валки поверталися додому до косовиці. Тоді, коли воли відпочивали і відгодовувалися перед новим виходом у дорогу, наймити косили хазяйське сіно. Після закінчення промислового сезону багаті чумаки частину наймитів розраховували, а частину залишали доглядати худобу, молотити хліб, віяти, возити зерно до млинів і в місто на продаж. Скорочуючи чисельність чумаків у валці, багатії водночас почали дедалі ширше використовувати працю неповнолітніх — «нерідко дуже молодих хлопчиків», на плечі яких хазяїни перекладали частину роботи, що її раніше виконували дорослі наймити. В обов'язки підлітків входив догляд і нагляд за худобою під час привалів вдень і вночі. «Такіх малих чумаки дуже люблять мати у своїй валці», говорилося в одній з тогочасних статей про чумацтво. Але ця «любов» зрозуміла і пояснюється дуже просто: експлуатація праці неповнолітніх була значно вигіднішою. Немає сумніву, що в чумацькому промислі, так само як і в інших галузях господарства, де використовувалися неповнолітні робітники, вони одержували значно меншу плату, ніж дорослі, за одну й ту ж роботу. За найменшу провину хазяїни жорстоко карали підлітків. Наприклад, якимсь один «хлопець» випадково заснув, коли пас волів, і ті розбрелись, за що чумаки побили його батогами<sup>141</sup>.

Становище чумаків-наймитів ні в чому не відрізнялось від становища інших категорій найманих робітників. Оплата їх праці була дуже низькою, навіть нижчою, ніж інших наймитів. За даними 1839 р., в Київській губернії вони одержували в 1,5 раза менше, ніж наймити, зайняті у сільськогосподарському виробництві. На Чернігівщині, за деякими даними, на початку ХІХ ст. за одну поїздку у Крим і назад, що тривала чотири мі-

<sup>140</sup> «Киевлянин», № 69 за 1871 р.; В. Линовский, Железные дороги и чумацкий промысел, «Экономический указатель», 1857, № 16, стор. 360; Г. Данилевский, Нравы и обычаи украинских чумаков, «Библиотека для чтения», 1857, т. 142, стор. 260; Н. В-цкий, Очерки дореформенного быта в Полтавском побережье, журн. «Киевская старина», 1846, № 7, стор. 115; «Военно-статистическое обозрение Российской империи», т. XII, ч. 2, Черниговская губерния, стор. 101.

<sup>141</sup> «Народы России. Живописный альбом», вып. I, стор. 40; Г. Данилевский, Нравы и обычаи украинских чумаков, «Библиотека для чтения», 1857, т. 142, стор. 260—261; газ. «Русский дневник», № 65 за 1859 р.; Я. Новицкий, С берегов Днепра (Очерки Запорожья), «Сборник статей екатеринославского научного общества по изучению края», стор. 153.

сяці, наймит заробляв від 8 до 10 крб. Приблизно такі ж заробітки чумацьких наймитів були і в наступні десятиліття. На Слобожанщині і Катеринославщині в 50-х роках за сезон «від Великдня до зимового Миколи», тобто приблизно за півроку, наймити одержували 8—10 крб. ср. На Київщині заробіток наймитів був вищим. Тут у 50—60-х роках чумацький наймит одержував за сезон 20—25 крб. ср. В огляді державних маєтностей за 1839 р. майже по всіх обстежених селах заробіток чумака-наймита становив до 50 крб.<sup>142</sup> Таке розходження даних пояснюється двоєю: або ж в огляді підрахунок вівся на асигнації, які були скасовані в тому ж 1839 р., або ж чиновники, які робили ревізію, визначали заробіток наймита не за сезон, тобто за півроку, а за рік, хоч насправді більшість наймитів працювала лише півроку. Однак і цю злиденну плату наймити не завжди одержували повністю. Вдаючись до тих чи інших хитрощів, зловживаючи своєю силою, а нерідко і владою, багаті чумаки обцитували наймитів. В документах XVIII ст. уже зустрічаються подібні факти. В 1753 р. в Генеральну військову канцелярію надійшла скарга міщанина Романа Терещенка на переяславського в'їта Кирила Савонова. У ній говорилося, що в'їт не задовольнив його «по уговору» за 28 тижнів роботи під час поїздок «у торгових справах». В іншій скарзі на в'їта зазначалось, що він «кривдить магістратських підданих своїми партикулярними роботами і бере з собою у чумацтво»<sup>143</sup>.

До багатих чумаків на роботу наймались здебільшого сільські бідняки, з них багато перебувало у постійній залежності від багатіїв і змушені були йти у найми, щоб відробити борг. В Херсонській губернії, наприклад, багаті чумаки робили селянам різні «послуги» (орали поле, давали зерно на посів та ін.), за що селяни мали відробляти багатіям як наймити при їх возах. Серед наймитів було немало колишніх дрібних чумаків, які розорились, але ще не втратили надію виправити своє матеріальне становище. До них чумацька верхівка застосовувала особливо витончені методи закабалення. Знаючи про мрію такого наймита, вони давали йому одну-дві паровиці в борг при умові, що той відробить їх вартість. Фактично такий наймит або «паровичник», як його називали, перебував в ще гіршому ста-

<sup>142</sup> ЦДІАЛ, ф. V відділення власної його імператорської величності канцелярії, оп. 43, спр. 26462, ч. XII, арк. 207, 338, 406; КрОДА, ф. Кримської губерньської соляної контори, оп. 1, спр. 1, арк. 83 зв.; Г. Данилевський, Нравы и обычаи украинских чумаков, «Библиотека для чтения», 1857, т. 142, стор. 264; Н. Сумцов, К истории слободско-украинского чумачества, журн. «Киевская старина», 1884, № 3, стор. 494; В. Линовский, Железные дороги и чумацкий промысел, Экономический указатель, 1857, № 16, стор. 361; «Киевлянин», № 69 за 1871 р.

<sup>143</sup> А. Андреевский, Еще страничка из прошлого г. Переяслава, журн. «Киевская старина», 1901, № 9, стор. 283, 288.



новищі, ніж звичайний наймит, який міг в крайньому випадку достроково залишити хазяїна, не одержавши розрахунку за роботу. Наймит з паровицею, одержаною у борг, цього зробити не міг, а мав відробити вартість паровиці, і тільки тоді він ставав її справжнім власником. У дійсності це траплялося рідко. Поки наймит «паровичник» відробляв за паровицю, воли старіли і не були придатні як тягло, виходила з ладу і мажа. Треба було за півціни продавати старих волів і мажу і купувати нові або знову брати у хазяїна молодих волів і мажу і знову за них відробляти. Говорячи про марність надій чумацького наймита стати чумаком-власником, один із сучасників писав: «Бідняк... все своє життя чужий робітник»<sup>144</sup>.

До наймитів слід віднести також численну бідну рідню розбагатілих чумаків, яку вони «з милості» тримали на своєму дворі. За це бідна рідня мала таку само, як і звичайні наймити, відробляти. Це була незрівняно зручніша і покірنا «власна» робоча сила.

Життя наймитів-чумаків було тяжким і безпросвітним. Невеселі, з тяжкими думами, часто всупереч своїй волі і бажанню вони кидали рідний дім, відправляючись у далеку дорогу з хазяйськими возами. Описуючи вихід на промисел чумацької валки, Г. Данилевський відмічав, що всі наймити сумні. Один з них «в неоплатному боргу у хазяїна і не знає, чи відплатиться за цю поїздку», інший, гнаний нуждою, змушений надовго розлучитись з своєю коханою<sup>145</sup>. Тяжка доля наймитів яскраво відображена в народних піснях. В одній з них співається:

Ой, хто лиха не знає,  
То нехай мене питає;  
Та виріс я в наймах, неволі,  
Та не знав я доли ніколи;  
Та по дорогах ходячи,  
Чужі вози мажучи,  
Та чужі воли пасучи.)

Жорстока експлуатація, якої зазнавали наймити, викликала з їх боку протест, що набирив найрізноманітніших форм: У XVIII ст. наймити найчастіше тікали на Запоріжжя. Серед втікачів були не тільки дорослі, а й підлітки. Втечі чумацьких наймитів на Запоріжжя мали масовий характер і були одним з найпоширеніших видів протесту. Нерідко втікачі брали активну участь в антифеодальних рухах. Це змушений був визнати київський генерал-губернатор, який у 1750 р. у своєму «мненні» про шляхи, якими необхідно «запорожских козаков от воровства и иных предрозстей и своевольств воздержать», писав,

<sup>144</sup> И. Дьяков, Константиноградский округ Полтавской губернии, «Журнал министерства государственных имуществ», 1859, ч. LXX, стор. 119.

<sup>145</sup> Г. Данилевский, Нравы и обычаи украинских чумаков, «Библиотека для чтения», 1857, т. 142, стор. 264.

що багато наймитів торговців, зокрема чумацьких, залишається на Запоріжжі під час переходу через його територію і «пристають к самовольству.., ходят на воровство и разбои». Відомо багато випадків, коли серед заарештованих гайдамаків, в тому числі ватажків загонів, зустрічались люди, які раніше були чумаками-наймитами<sup>146</sup>.

Нещадна експлуатація і свавілля чумаків-багатіїв інколи приводили до відкритих виступів наймитів проти своїх гнобителів. Відомий, наприклад, такий випадок, коли у 1776 р. наймит Гаврило Голубенко, не витрамавши знущання хазяїна Івана Тараненка з Куренівки (під Києвом), вбив його. Суд, що розглядав справу, виніс жорстокий вирок: Голубенка «бити багатом і, вирізавши ніздрі, поставити на лобі і на щоках укасні знаки, заслати у вічне, куди за указом слід, заслання»<sup>147</sup>.

Уже, чумацький промисел, що в XVIII і особливо в першій половині XIX ст. набув великого поширення серед населення України, насамперед серед селянства, відігравав важливу роль у залученні селянських господарств у сферу товарно-грошових і капіталістичних відносин. Як важливе джерело нагромадження значних коштів у руках деякої частини чумаків промисел сприяв виникненню і зміцненню заможного і багатого селянства. В міру збагачення, як про це свідчать численні факти, чумаки-багатії розширювали і зміцнювали свої позиції, відіграючи дедалі помітнішу роль в економічному розвитку українського села. Особливо швидко процес збагачення чумацької верхівки відбувався напередодні реформи 1861 р.

Цьому сприяло розширення багатіями торговельно-промислової діяльності, поєднання чумацтва з торговельним землеробством і скотарством, орендою, відкупками, лихварством тощо. В ці нові заняття чумаки-багатії вкладали нагромаджені чумацтвом гроші, щоб одержати нові значні прибутки. Із збільшенням багатства в руках порівняно невеликої, але економічно сильної і впливової на селі чумацької верхівки, все глибшою ставала прірва між чумаками-багатіями, з одного боку, і незаможними чумаками та чумацькими наймитами, з другого. Багатії відокремлювались від широких мас чумаків не тільки багатством,

---

<sup>146</sup> Я. Нов и ц к и й, С берегов Днепра (Очерки Запорожья), «Сборник статей екатеринославского научного общества по изучению края», стор. 153; А. Андриевский (упорядник), Материалы для истории Южно-русского края в XVIII столетии (1715—1774), извлеченные из старых дел киевского губернского архива, «Записки императорского Одесского общества истории и древностей», т. XIV, стор. 481; Т. Муравлева, Крестьянское движение на Левобережной и Слободской Украине в 70—80-е годы XVIII в. (Дисертація), К., 1953, стор. 114; журн. «Україна», 1924, № 1-2, стор. 25; В. Г о л о б у ц к и й, Черноморское казачество, стор. 71, 81; В. Г о л о б у ц к и й, Запорожское казачество, стор. 391—392.

<sup>147</sup> ЦДІА УРСР, ф. Другої Малоросійської колегії, оп. 1, спр. 2080, арк. 1—19.

змістом і масштабами торговельно-промислової діяльності, а й своїм життям і побутом. Напередодні реформи багаті чумаки становили вже значну частину селянської верхівки на Україні, з якої в процесі розвитку капіталізму склалась сільська буржуазія, що, як вказував В. І. Ленін, зосередила в своїх руках «нитки і торговельного капіталу (позичання грошей під заставу землі, скуповування різних продуктів та ін.) і промислового капіталу (торговельне землеробство з допомогою наймання робітників і т. п.)»<sup>148</sup>.

Іншим шляхом йшов розвиток найчисельнішої групи чумаків-власників однієї-двох, рідше кількох паровиць. Слабка економічна база таких чумаків не дозволяла їм одержати з чумацького промислу значні прибутки і збагачуватись. Більше того, сукупність багатьох несприятливих факторів, насамперед посилення феодально-кріпосницького гніту, який напередодні реформи досяг особливо великих розмірів, а також невпинне зростання дорожніх витрат, нарешті пошесті, що набрали в 40—50-х рр. характеру величезного стихійного лиха, вкрай негативно відбивались на становищі таких чумаків, спричиняючись до їх зубожіння і розорення.

Становище чумаків-наймитів також безперервно погіршувалось внаслідок посилення їх експлуатації багатими чумаками. Оплата праці чумацьких наймитів була дуже низькою, нижчою навіть, ніж інших категорій найманих робітників, що працювали в різних галузях сільськогосподарського виробництва.

Аналізуючи розвиток капіталізму в Росії, В. І. Ленін неодноразово відзначав тісний взаємозв'язок, який існував між розкладом селянства і процесом розвитку капіталізму, вказував, що «розклад селянства створює внутрішній ринок для капіталізму»<sup>149</sup>.

Отже, чумацький промисел, що у значній мірі сприяв розширенню селянства, тим самим активно впливав на руйнування феодально-кріпосницьких відносин на Україні і заміну їх капіталістичними відносинами. Багатий фактичний матеріал з літератури і архівних джерел, що характеризує чумацький промисел як важливий фактор у соціальному розширенні селянства України, повністю спростовує всі ті неправильні твердження і висновки деяких дореволюційних дослідників чумацтва, які не бачили або не хотіли бачити розкладу селянства України, зокрема тієї його частини, що займалась чумацьким промислом.

<sup>148</sup> В. І. Ленін, Твори, т. 3, стор. 57.

<sup>149</sup> Там же, стор. 85.

## РОЛЬ ЧУМАЦЬКОГО ПРОМИСЛУ В РОЗВИТКУ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ ПЕРШОЇ ПОЛОВИНИ ХІХ ст.

В першій половині ХІХ ст. набагато зросло значення чумацького промислу в розвитку економіки України. Це насамперед зумовлювалося загальним економічним розвитком України періоду розкладу феодально-кріпосницької системи. Значне зростання внутрішньої і зовнішньої торгівлі супроводжувалось збільшенням обсягу перевезень товарів, що викликало дедалі більшу потребу в засобах транспорту. Проте тоді на Україні, як і в усій Росії, транспорт не зазнав будь-яких істотних змін, продовжував залишатись на низькому технічному рівні, як і в попередні десятиліття. В той час, як в передових в економічному відношенні країнах — США, Англії і Франції, що стали на шлях капіталістичного розвитку, транспорт швидко удосконалювався відповідно до потреб економіки, зокрема йшло будівництво залізниць, у Росії, в тому числі і на Україні, на протязі першої половини ХІХ ст. в цьому напрямку було зроблено дуже і дуже мало. Лише на деяких найбільших річках починають з'являтися перші пароплави. Проте вони не могли скільки-небудь істотно вплинути на збільшення транспортного значення річок. Особливо погано була поставлена справа залізничного будівництва. Перша залізниця в Росії збудована тільки в 1837 р. між Петербургом і Царським Селом (26 верст). Досвід її експлуатації довів доцільність будівництва залізниць. Однак впливові реакційні кола царського двору, боячись, що залізниці підірвуть феодально-кріпосницький лад, всіляко протидіяли їх будівництву<sup>150</sup>. Зустрічаючи великі перешкоди, залізничне будівництво в Росії розгорталось дуже повільно. На 1860 р. було збудовано лише 1588 км залізниць — менше, ніж у Італії, Іспанії і навіть маленькій Бельгії<sup>151</sup>.

Через повільний розвиток залізничного транспорту і річкового парового судноплавства в Росії, як і раніше, основним засобом перевезень вантажів залишився гужовий транспорт. Проте за своїми технічними і економічними показниками він не міг іти у порівняння з залізницями.

Недосконалість засобів внутрішнього транспорту можна проілюструвати таким прикладом. У 1833 р. в Одесу була доставлена партія пшениці, вирощена в басейні нижньої Волги. Ця пшениця спочатку була вивезена через Петербург у Лондон, а потім — в Одесу.

<sup>150</sup> «Краткий исторический очерк развития и деятельности ведомства путей сообщения за сто лет его существования (1798—1898)», СПб., 1898, стор. 75—78.

<sup>151</sup> К. Оппенгейм, Россия в дорожном отношении, М., 1920, стор. 102 (табл.).



На Україні гужовий транспорт відігравав більш значну роль, ніж у Центральній Росії, бо річковий транспорт тут був розвинутий дуже слабо. Основні водні артерії України — Дніпро, Дністер і Південний Буг мали для судноплавства багато серйозних природних перешкод: мілин, перекатів і особливо порогів. Гужовий транспорт у порівнянні з водним (про залізниці говорити не доводиться, бо їх тоді на Україні ще не існувало) мав дуже серйозний недолік: вартість перевезень була дуже високою. Ця обставина мала першорядне значення для України. Більшість місцевих товарів — продукти землеробства і тваринництва — через свою відносну малоцінність належали до «важких» для перевезення вантажів. Цим і зумовився той факт, що з двох видів гужового транспорту — кінного і волового, які здавна існували на Україні, значно більшого поширення набрав останній як дешевший і, отже, вигідніший для перевезення більшості товарів, що вироблялись на Україні.

Розвиток внутрішньої і зовнішньої торгівлі збільшував потребу в дешевих транспортних засобах. Це було основною причиною швидкого поширення з кінця XVIII ст. чумацького візництва, яке найбільше відповідало вимогам торгівлі. Основною перевагою чумацького візництва була його відносна дешевизна. В 1837 р. доставка іноземних товарів з Таганрога у Москву на волах коштувала в півтора-два рази дешевше, ніж доставка кіньми<sup>152</sup>. В середині 50-х років перевезення волами товарів між ярмарками Харкова, Полтави, Ромен, Кролевеця і Курська було на 38—73% дешевшим, ніж кіньми. Особливо значні переваги чумацьке візництво давало в південних степових районах України. В 50-х роках доставка вантажів волами коштувала дешевше до Харкова: з Одеси — у 2—2,9 рази, з Таганрога — у 2,1—2,5 рази; з Харькова до Керчі, Феодосії і Сімферополя — у 2,8—3 рази, до Севастополя, Ялти і місць Південного узбережжя Криму — у 2,4—2,7 рази. Відносна дешевизна чумацького візництва була обумовлена насамперед тим, що утримання волів, особливо в степовій смузі, потребувало значно менше витрат. В перші десятиліття XIX ст., коли була достатня кількість дарових пасовиськ, утримання волів було ще дешевшим, а тому перевага чумацького візництва перед кінним транспортом, безперечно, була ще більшою<sup>153</sup>.

Перетворення з кінця XVIII ст. чумацтва з торгового у візницько-торговий промисел визначило відповідно підвищення його ролі в економіці України. Відтоді і аж до спорудження залізниць на Україні, після реформи 1861 р., чумацьке візництво було основним засобом транспортування вантажів на далеку і

<sup>152</sup> «Коммерческая газета», № 51 за 1838 р.

<sup>153</sup> И. Аксаков, Исследование о торговле на украинских ярмарках, стор. 29 (табл.), 44; А. Рославский, Мысли об устройстве железной дороги из Харькова к Черному морю, стор. 47, 53.

частково на близьку відстань. Наявність протягом більшої частини року (з ранньої весни до пізньої осені) достатньої кількості відносно дешевого транспорту відіграло надзвичайно важливу роль у розвитку економіки України у першій половині XIX ст., насамперед сільського господарства, яке тоді ставало на шлях товарного виробництва. Можливість дешевого, а отже, і більш дальнього перевезення сільськогосподарських продуктів відкрила перед поміщицькими господарствами значно ширший ринок для збуту сільськогосподарських продуктів, зокрема хліба, по вигідних цінах. Дешевий чумацький транспорт дав можливість широко розгорнути експорт хліба та іншої сільськогосподарської продукції за кордон, бо доставка цих товарів у порти при відсутності залізниць і слаборозвинутому річковому судноплавстві без чумацького транспорту була б фактично неможлива. Отже, чумацьке візництво безпосередньо сприяло процесу товаризації поміщицького і частково селянського господарства.

Позитивну роль чумацький транспорт відігравав і в розвитку промисловості, основні галузі якої в першій половині XIX ст. спеціалізувалися на переробці сільськогосподарської сировини і випуску порівняно дешевої продукції. Можливість використати для перевезення промислової продукції недорогий чумацький транспорт значно збільшувала район її збуту, що сприяло дальшому розвитку відповідних галузей промисловості. Те ж саме можна сказати про інші галузі промисловості, зокрема гірничодобувну, що тільки почала розвиватись. Досить нагадати, що чумаки фактично були єдиними транспортувальниками на далекі відстані кам'яного вугілля, крейди, алебастру, вапна, будівельного лісу, каміння тощо. Район, в якому чумаки перевозили вантажі, виходив далеко за межі України. Тим самим чумацький транспорт відігравав певну роль у зміцненні економічних зв'язків не тільки між окремими районами України, але й між Україною і Центральною Росією.

Важливу роль в економічному розвитку України відігравала також чумацька торгівля, розміри і асортимент якої набагато розширились. В першій половині XIX ст. чумацька торгівля досягла найвищого рівня за всю історію чумацького промислу. В руках чумаків знаходилася більша частина торгівлі такими важливими товарами, як сіль і риба. Крім того, широкого розмаху набула чумацька торгівля багатьма ремісничими виробами місцевого виробництва, які вивозилися з Лівобережжя, Правобережжя і Слобожанщини для продажу на півдні України та на Дону. Слід також додати, що і сам чумацький промисел був значним споживачем ремісничих виробів. Так, щороку чумаки купували для заміни зношених кілька десятків тисяч нових маж і ще більше запасних частин до них (осей, коліс) та велику кількість різної оснастки для своїх паровиць, дьогтю тощо. Ви-

робництвом чумацького інвентаря постійно була зайнята велика кількість ремісників. Тільки в одному Крюкові лише «з одних рук» щорічно продавалось 6 тис. коліс. В Бериславі також продавалась велика кількість таких необхідних для чумаків товарів, як осі, підоски, колеса, частини волової упряжі, шапки, пояси, свити, чоботи тощо. Збут їх здійснювався з розрахунку 50 тис. покупців на рік<sup>154</sup>. Чумацька торгівля ремісничими виробами і споживання їх самим промислом стимулювали розвиток багатьох галузей ремісничого виробництва на Україні.

Однак незважаючи на збільшення у кілька разів обсягу чумацької торгівлі і розширення асортименту чумацьких товарів, значення чумацької торгівлі в економіці України першої половини XIX ст. зменшилось, бо торгівля в цілому розвивалась ще швидше. Крім того, завдяки збільшенню ролі купецького капіталу в соляній і рибній торгівлі, питома вага чумаків у продажу цих товарів скоротилась. Набагато скоротилась роль торгівлі і в самому чумацькому промислі, в якому стало переважати візництво.

Вплив чумацького промислу на розвиток економіки України протягом першої половини XIX ст. був далеко не однаковим. В перші десятиліття чумацький транспорт за технічними і економічними показниками в основному відповідав потребам розвитку торгівлі. Свідченням цього до певної міри може служити відсутність до кінця 30-х років будь-яких серйозних нарікань з боку торговців і поміщиків на дорожнечу, нестачу, повільність чумацького транспорту. Ще в 1837—1838 рр. французький інженер Ле-Пле, порівнюючи вартість перевезень чумаками у степовій Україні з тарифами французьких залізниць, дивувався дешевизні чумацького транспорту.

Однак з кінця 30-х років становище почало швидко змінюватись. Інтенсивне розорювання степів привело до того, що вартість чумацького транспорту почала зростати, бо підвищились витрати чумаків на утримання волів у дорозі. В той же час за кордоном залізниця удосконалювалась, що привело до значного скорочення залізничних тарифів. У 1846 р. перевезення вантажів волами на Україні коштувало вже втричі дорожче, ніж доставка залізницями у Західній Європі. За перевезення хліба з Балти до Одеси (182 версти) платили стільки ж, скільки коштувала доставка хліба з Гавра до Тура (480 верст). Така швидка зміна становища з транспортом показала багатьом купцям і поміщикам, що чумацьке віз-

---

<sup>154</sup> «Материалы для географии и статистики России», А. Шмидт, Херсонская губерния, ч. I, стор. 290; А. Афанасьев-Чужбинский, Поездка в Южную Россию, ч. I, стор. 279.

ництво не могло вже забезпечувати дедалі зростаючих потреб торгівлі і що тільки залізниця є найбільш досконалим видом транспорту <sup>155</sup>.

Зрозуміло, що невідповідність, яка утворилась між торгівлею, що розвивалась, і застарілим транспортом, виявилась на-самперед у зовнішній торгівлі хлібом, де Росія зустрілась із зростаючою конкуренцією інших країн-експортерів хліба. Більшість з них перебувала у сприятливіших географічних умовах щодо західноєвропейського ринку (були ближче розташовані до нього), мали коротші або зручніші річкові комунікації для підвезення хліба до портів і, нарешті, завдяки кліматичним умовам могли раніше відправляти хліб споживачам. До конкурентів Росії, починаючи з 30—40-х років, належали Молдавія і Валахія, Болгарія, а також Єгипет, Алжир та деякі інші середземноморські країни. Нарешті одним з основних конкурентів стали також США, перевага яких полягала в наявності розвинутого парового судноплавства на річках і великої залізничної сітки, що дозволяло швидко і дешево перекинути в порти з глибинних районів будь-яку кількість хліба. Завдяки всім цим перевагам країни-конкуренти мали можливість збільшувати експорт хліба швидше, ніж Росія. У 1833 р. з Молдавії і Валахії вивіз хліба за кордон становив лише 350—400 тис. четвертей пшениці, у 1840—509 тис. четвертей пшениці і 355 тис. четвертей кукурудзи, у 1847 — 2436,7 тис. четвертей <sup>156</sup>. Швидке зростання вивозу хліба з Молдавії і Валахії відбувалось незважаючи на те, що його якість була нижчою від українського хліба.

Дуже швидко зростав експорт хліба з інших країн Південно-Східної і Південної Європи, Північної Африки і деяких районів Малої Азії. Але особливо грізним конкурентом Росії виявилися США, де сільське господарство, не стримуване феодалними путями, розвивалося дуже швидко. З середини 30-х до середини 40-х років виробництво пшениці у США подвоїлось, а експорт, що становив у 1831—1836 рр. в середньому 16,9 тис. четвертей пшениці і 4789,5 тис. пудів пшеничного борошна, вже у 1847 р. досяг 8298,5 тис. четвертей, тобто значно перевищив

<sup>155</sup> «Киевские губернские ведомости», № 13 за 1847 р. та № 18 за 1848 р.; «Записки о причинах, препятствующих распространению улучшенного сельского хозяйства, и о мерах по отвращению сего неудобства», «Журнал министерства государственных имуществ», 1847, ч. XXV, стор. 10.

<sup>156</sup> «Записка о причинах...», «Журнал министерства государственных имуществ», ч. XXV, стор. 11; «Хлебная торговля в черноморских и азовских портах Южной России», «Журнал министерства внутренних дел», 1854, ч. IV, стор. 8—10; «Коммерческая газета», № 8 за 1837 р.; М. Вольский, Очерк истории хлебной торговли Новороссийского края с древнейших времен до 1852 года, стор. 139, 158; Ю. Гагемейстер, О торговом и промышленном движении на Волге и в ее бассейне, «Журнал министерства государственных имуществ», 1859, ч. LXX, стор. 136.



вивіз з чорноморсько-азовських портів і майже дорівнював вивозу з усієї Європейської Росії<sup>157</sup>.

Успіхи конкурентів Росії залежали не тільки від того, що вони мали можливість раніше зібрати урожай і швидше доставити його на зовнішній ринок. Величезну, часто вирішальну роль відігравав також фактор вартості хліба. В цьому Росія, починаючи з 40-х років, почала швидко втрачати свою перевагу. Хоч в кріпосницькій Росії виробництво хліба коштувало значно дешевше, ніж у США та інших країнах, навіть дешевше, ніж у Молдавії і Валахії, однак з середини 40-х років хліб за кордон продавався не набагато дешевше, а інколи й дорожче, ніж у портах США, Єгипту, Алжіру, Молдавії та інших країн. Так у жовтні—листопаді 1846 р. в чорноморських портах пшениця продавалась по ціні до 8 крб. ср. за четверть, тоді як в Єгипті — 6 крб. 50 коп., а в Нью-Йорку — 6 крб. 25 коп. В грудні 1857 р. ціни на чверть пшениці були: у Чикаго — 6 крб. 50 коп.— 9 крб. 50 коп. ср., Александрії — 6 крб. ср., Галаці і Браїлові — 5 крб.—5 крб. 50 коп. ср., Одесі — 7 крб. 50 коп.—10 крб. 50 коп. ср.

Високі ціни на хліб в Одесі та інших чорноморсько-азовських портах були викликані насамперед подорожчанням його доставки з місць виробництва у порти. В другій половині 40-х і ще більше в 50-х роках вартість перевезення хліба самим дешевим транспортом — чумацьким — досягала половини і більше вартості самого хліба в місцях його виробництва. У 1846 р. в Катеринославській губернії, тобто на відстані 300 верст від Одеси, хліб продавався по 3 крб. 50 коп.—4 крб. за четверть, а доставка його в Одесу коштувала по 2 крб. за четверть. Чим далі на північ, тим дешевшим був хліб і дорожчим його перевезення. У 1844 р. у Київській і Подільській губерніях середня ціна хліба була 2 крб. за четверть, а доставка його в Одесу — 2—2 крб. 50 коп., тобто досягала 100—125% його вартості<sup>158</sup>.

---

<sup>157</sup> ЦДІА УРСР, ф. Канцелярії київського, подільського і волинського генерал-губернатора, Господарська частина, оп. 77, спр. 371, арк. 38; «Экономический указатель», 1858, № 4; «Записка о причинах...», «Журнал министерства государственных имуществ», 1847, ч. XXV, стор. 11, 153—154; «Журнал министерства внутренних дел», 1857, ч. XXIV. Сучасний літопис, стор. 17; Ю. Гагемейстер, О торговом и промышленном движении на Волге и в ее бассейне, «Журнал министерства государственных имуществ», 1859, т. LXX, стор. 136; М. Вольский, Очерк истории хлебной торговли Новороссийского края с древнейших времен до 1852 года, стор. 139; С. Підгаєць, Хлібний вивіз з чорноморсько-азовських портів до 60-х років XIX віку, «Праці семінару для вивчення народного господарства України», вип. III, стор. 60.

<sup>158</sup> ЦДІА УРСР, ф. Канцелярії київського, подільського і волинського генерал-губернатора, Господарська частина, оп. 77, спр. 371, арк. 15, 36, 38 зв; Н. Волобуєв, Город Харьков, «Журнал министерства внутренних дел», 1857, ч. XXI, стор. 29; «Обзор действий департамента сельского хозяйства и очерк состояния главных отраслей сельской промышленности в России в те-

Слід додати, що в 40-х роках, у зв'язку з припиненням дальшого збільшення розмірів чумацького промислу, вперше виявилась гостра нестача волових возів. Так, зокрема, трапилось весною 1847 р. Повторювалось це і інші роки. Через нестачу чумацького транспорту ціни на доставку хліба весною 1847 р. піднялись проти звичайних утрое. Дорожнечу і нестачу транспорту для підвезення хліба до південних портів змушені були визнати навіть урядові кола<sup>159</sup>. У зв'язку з дорожнечею чумацького транспорту, його нестачею в період найбільшого попиту на нього, повільністю доставки і неможливістю замінити його іншими більш досконалішими засобами транспорту почали утворюватись надлишки товарного хліба, що, безумовно, негативно відбивалось на товаризації сільського господарства України. Неможливість реалізувати весь товарний хліб на внутрішньому або зовнішньому ринку особливо відбивалась на губерніях, віддалених від узбережжя Чорного і Азовського морів. В перші десятиліття XIX ст. Чернігівська, Харківська і навіть Полтавська губернії, що спеціалізувались в значній мірі на вирощуванні пшениці для збуту за кордон, в 40—50-х роках майже повністю випали з сфери закордонної хлібної торгівлі, що викликало необхідність зміни їх господарської спеціалізації. За підрахунками Герсеванова, автора ряду цікавих і змістовних статей про сільське господарство Півдня України, в кінці 40-х років Україна і Дон вільно могли б давати для реалізації на зовнішньому ринку щорічно 10—15 млн. четвертей пшениці, однак, навіть у найсприятливіші роки, як, наприклад, 1847 і 1853, вивіз за кордон становив лише 30—50% потенціально можливого експорту<sup>160</sup>.

Отже, аналіз стану чумацького промислу в першій половині XIX ст. показує, що чумацьке візництво і чумацька торгівля тоді прямо чи посередньо відігравали важливу роль у розвитку економіки України. Проте факти свідчать, що значення чумацького промислу протягом цього періоду змінювалось. Якщо до кінця 30-х — початку 40-х років чумацький транспорт за техніко-економічними показниками в основному відповідав потре-

---

чение 10 лет с 1844 по 1854 год», «Журнал министерства внутренних дел», 1856, ч. XVII, стор. 25; Ю. Гагемейстер, О торговом и промышленном движении на Волге и в ее бассейне, «Журнал министерства государственных имуществ», 1859, ч. LXX, стор. 137; «Записка о причинах...», «Журнал министерства государственных имуществ», 1847, ч. XXV, стор. 6.

<sup>159</sup> «Записка о причинах...», «Журнал министерства государственных имуществ», 1847, ч. XXV, стор. 10; «Журнал министерства государственных имуществ», 1857, ч. LXVII, стор. 59; «Земледельческая газета», № 39 за 1848 р.

<sup>160</sup> А. Заблоцкий, Хозяйственные замечания о некоторых губерниях Южного края России, «Журнал министерства государственных имуществ», 1841, ч. I, стор. 20; «Записка о причинах...», «Журнал министерства государственных имуществ», 1847, ч. XXV, стор. 9; газ. «Киевские губернские ведомости», № 18 за 1848 р.

бам внутрішньої і зовнішньої торгівлі, в значній мірі сприяючи її розвитку, то надалі вже не міг задовольняти набагато зрослі вимоги, які пред'являлись до нього щодо вартості, обсягу і швидкості перевезень. Тому в цей час чумацьке візництво вже не могло в такій мірі, як раніше, позитивно впливати на дальший розвиток торгівлі, а через неї і на розвиток економіки України в цілому. Лише через відсутність тоді залізниць і дуже повільний розвиток річкового транспорту, особливо пароплавання, чумацький промисел продовжував існувати у великих розмірах і відігравати значну роль у перевезенні вантажів.

Аналогічно змінювалось значення чумацької торгівлі. Протягом перших трьох-чотирьох десятиліть XIX ст. чумаки були основними постачальниками України сіллю і рибою, розміри привозу і продажу яких значно зросли. Проте з кінця 30-х — початку 40-х років питома вага чумаків у цих важливих галузях торгівлі починає швидко зменшуватись. Поступово скорочуються також абсолютні розміри чумацької соляної і рибної торгівлі. Це пояснюється, з одного боку, зменшенням числа чумаків, які мали достатні кошти для ведення торговельних операцій, що було результатом розорення і зубожіння кріпосницького села, яке особливо посилилось у дореформений період, а з другого — посиленням припливу у соляну і рибну торгівлю купецького капіталу і витіснення з неї чумаків. Проте чумацька торгівля ремісничими виробами та іншими товарами місцевого виробництва тоді ще не скорочувалась, а можливо, навіть, продовжувала зростати, що пояснюється, очевидно, збільшенням попиту на ці товари і відсутністю серйозної конкуренції з боку купців.

У період розкладу феодально-кріпосницької системи чумацький промисел набув досить значного поширення не тільки на Україні, а й далеко за її межами — до Волги на сході, до Кавказу — на півдні, у Воронежській і Курській губерніях і в Бессарабії. Район, у якому займались чумаки торгівлею і транспортуванням вантажів, охоплював територію до Уралу і Середньої Азії — на сході, Москви і Нижнього Новгорода — на півночі, Польщі — на заході. Отже, чумацький промисел відігравав помітну роль в економіці великої частини Європейської Росії, сприяючи зміцненню і розвитку зв'язків між окремими її районами.

## ЗАНЕПАД ЧУМАЦТВА У ДРУГІЙ ПОЛОВИНІ ХІХ ст.

### РОЗВИТОК ЗАЛІЗНИЧНОГО І РІЧКОВОГО ТРАНСПОРТУ НА УКРАЇНІ І ЙОГО ВПЛИВ НА ЧУМАЦТВО

Скасування в 1861 р. кріпосного права було підготовлене всім ходом соціально-економічного розвитку країни у передреформений період. В. І. Ленін вказував на кілька причин, що змусили кріпосників і кріпосницький уряд Олександра II піти на проведення реформи: це—«сила економічного розвитку, який втягував Росію на шлях капіталізму. Поміщики-кріпосники не могли перешкодити зростанню товарного обміну Росії з Європою, не могли вдержати старих форм господарства, що розвалювалися. Кримська війна показала гнилість і безсилля кріпосної Росії. Селянські «бунти», зростаючи з кожним десятиріччям перед звільненням, примусили першого поміщика, Олександра II, визнати, що краще звільнити *згори*, ніж чекати, поки скинуть *знизу*»<sup>1</sup>.

Реформа мала велике значення. Після реформи Росія вступила у новий період історичного розвитку — період капіталізму. Незважаючи на наявність значних пережитків кріпосництва, що гальмували розвиток нової суспільно-економічної формації, дальший розвиток промисловості і сільського господарства відбувався незрівняно більш швидкими темпами. З переходом Росії на шлях капіталістичного розвитку питання поліпшення транспорту у країні стало ще більш актуальним і важливим, ніж до реформи. Розвиток промисловості, насамперед її провідних галузей — металургійної, машинобудівної і вугільної, швидке зростання товарного виробництва в сільському господарстві, розширення внутрішнього ринку і зовнішньої торгівлі були абсолютно неможливі без створення найновіших засобів сполучення — залізниць. Тільки по залізницях можна було швидко і дешево перевозити масові вантажі і задовольнити потреби у транспорті промисловості, сільського господарства і торгівлі, що розвивались, і відкрити перед ними нові можливості для ще швидшого зростання.

<sup>1</sup> В. І. Ленін, Твори, т. 17, стор. 90.



Отже, в умовах, що склались в Росії, зокрема на Україні після реформи, чумацький промисел вже ні в якій мірі не міг задовольнити зростаючі потреби товарного обміну як за обсягом і швидкістю перевезень, так і за вартістю. Не дивно, що тоді усім, навіть найзапеклішим у недалекому минулому противникам залізничного будівництва, стало ясно, що залізниця стала вже вкрай необхідні і що ніякими іншими шляхами проблему транспортування вантажів у необхідній кількості, швидко, дешево і у будь-яку пору року незалежно від погоди вирішити неможливо.

Питання про будівництво залізниць на Україні, насамперед у районі, що тягів до Одеси, виникло ще у 1836 р.<sup>2</sup>, тобто тоді, коли невідповідність між потребами в засобах транспорту і їх станом почала тільки проявлятися. Спочатку висувалась ідея будівництва залізниць на кінній тязі, які мали з'єднати хлібородні райони Київської, Подільської і Херсонської губерній з Одесою. Але цей проект, який, безумовно, не вирішував проблеми, не був здійснений. Зокрема проти будівництва такої дороги виступив непримиренний противник залізниць взагалі міністр фінансів Е. Ф. Канкрін, який вважав «за краще це починання віддати часу»<sup>3</sup>. Замість цього уряд вирішив поліпшити основні чумацькі хлібовозні шляхи з Київської і Подільської губерній до Одеси. В 1841—1843 рр. на цю справу було витрачено 1 млн. крб. Проте це не привело до бажаної мети, бо не була ліквідована дорожняча чумацького транспорту, зв'язана з витратами чумаків на утримання волів у дорозі. Поміщики — члени спеціального комітету по поліпшенню шляхів виступили проти придбання казною спеціальних пасовиськ вздовж шляхів для годівлі чумацької худоби<sup>4</sup>. І це зрозуміло. Поміщики, які володіли землями вздовж шляхів і заробляли великі гроші, дозволяючи чумакам на пасовиськах годувати худобу, на цьому втратили б великі прибутки.

Не була збудована і залізниця з Бахмутського повіту Катеринославської губернії до Таганрога, що її планував у кінці 30-х років відомий заводчик А. М. Демідов. Іноземні спеціалісти, запрошені ним з Франції для дослідження Донбасу, зробили висновок про економічну недоцільність використання багатств Донбасу, також помилково твердили, що «сухопутне перевезення вантажів у Південній Росії ніколи не стане дешевше теперішнього»<sup>5</sup>. Повіривши доказам французьких спеціалістів, А. М. Демідов відмовився від плану будівництва залізниці.

<sup>2</sup> «Одесса 1794—1894», стор. 193.

<sup>3</sup> ЦДІА УРСР, ф. Канцелярії київського, подільського і волинського генерал-губернатора, Господарська частина, оп. 71, спр. 342, арк. 1—7.

<sup>4</sup> Там же, арк. 56 зв., 101—101 зв., 154 зв.—156, 339 та ін.

<sup>5</sup> Л е-П л е, Исследование каменноугольного Донецкого бассейна, стор. 362—365, 397—408.

Із зростанням вартості чумацького транспорту в умовах дальшого розвитку торгівлі питання про будівництво залізниць на Україні, як і в цілому в Росії, ставилось все частіше. Протягом 40—50-х років було запропоновано кілька проектів будівництва на Україні залізниць на кінній і паровій тязі. По деяких проектах були навіть проведені дослідження місцевості і зроблені попередні підрахунки, що підтверджували економічну доцільність будівництва тих чи інших залізниць. Однак здійснення жодного з цих проектів так і не почалось. Всі вони зустрічали негативне ставлення з боку впливових урядових осіб, зокрема головноуправляючого шляхами графа П. А. Клейнміхеля. Так, розглядаючи у 1854 р. проект будівництва залізниць на Україні, запропонований відставним генерал-майором Мальцевим, він всупереч фактам твердив, що жодна залізниця не перевезитиме вантажі так дешево, як чумаки<sup>6</sup>.

Мало що робилося і для кращого транспортного використання основних річок України. В 30-х роках почалися роботи по ліквідації деяких порогів на Дніпрі і спорудженню обхідних судохідних каналів. Проте вони велись дуже повільно і технічно недосконало. Навіть і тоді, коли закінчились роботи, подолання порогів було зв'язане з великими труднощами і небезпекою. Як і раніше, нижня частина Дніпра практично залишалась відрізаною від його верхів'їв. Так, у 1837 р. через пороги було сплавлено вантажів трохи більше 24,3 тис. четвертей. Про складність і ризикованість плавання через пороги свідчить той факт, що тільки у 1832—1842 рр. тут розбилось 49 суден і 107 плотів. Та обставина, що Дніпро не становив суцільну транспортну магістраль, дуже зменшувала його роль у перевезенні вантажів. Вище порогів судноплавство на Дніпрі також було утрудненим через велику кількість мільн, яких тільки в межах Київщини було до 55, загальною довжиною до 25 верст, в тому числі нижче Києва на 189 верст течії налічувалося 49 мільн. Через це навіть у найсприятливішу погоду судна йшли вниз по течії з швидкістю не більше 50—60 верст на добу, а вверх — 25—35 верст<sup>7</sup>.

Фактично перевезення вантажів Дніпром було можливе в основному весною і восени, коли рівень води був до-

---

<sup>6</sup> ЦДІАЛ, ф. Особливої канцелярії головноуправляючого шляхами і громадськими спорудами, оп. 1, спр. 4, 5, 6, 20, 22, 28, 54, 101, 137, 138, 174 та ін.; ЦДІА УРСР, ф. Канцелярії київського, подільського і волинського генерал-губернатора, Господарська частина, оп. 77, спр. 371.

<sup>7</sup> «Коммерческая газета», № 140 за 1838 р. та № 153 за 1840 р.; А. Семенов, Изучение исторических сведений о российской внешней торговле и промышленности с половины XVII столетия до 1853 г., ч. II, СПб., 1859, стор. 288—289; «Сведения о судоходстве по Днепру», «Журнал министерства внутренних дел», 1847, ч. XVII, стор. 310; газ. «Киевские губернские ведомости», № 19 за 1846 р.

статньо високим<sup>8</sup>. Складною була також доставка вантажів з пониззя Дніпра до Одеси. Залежно від погоди перевезення вантажів з Херсона до Одеси могло забрати від двох днів до двох місяців. Парове судноплавство, яке могло істотно вплинути на збільшення річкових перевезень, розвивалося надзвичайно повільно. Хоч вище порогів перший пароплав з'явився ще у 1823 р., однак на 1846 р. їх було лише два<sup>9</sup>.

З кінця 30-х років для перевезення вантажів (майже виключно хліба і лісу) почалось використання другої по величині річки України — Дністра, на якому, як і на Дніпрі, також існувало багато природних і штучних перешкод — порогів, мілин, затонувлих пнів, що були скинуті в річку після вирубки лісу на березі<sup>10</sup>. На цих численних підводних перешкодах нерідко розбивались барки і плоту з вантажами, і плавання по Дністру було небезпечним. Судноплавство по Дністру залежало насамперед від рівня води. У 1845 р. зіпсувалось багато хліба на барках, які через обміління Дністра не могли рухатись<sup>11</sup>. Так було і у 1857 р., коли з 600 тис. четвертей пшениці пощастило сплавити лише 10 тис. четвертей, а решта хліба підмокла і «залишилась догнитати на місці»<sup>12</sup>. Великою незручністю для судноплавства була також звивистість русла Дністра, що значно збільшувало відстань перевезень. Так, віддаль від Хотина до гирла Дністра становила 900 верст, а поштовим трактом лише 420. Тільки на дільниці між Тирасполем і Бендерами на відстані 8 верст течія Дністра мала довжину 90 верст. Тому на доставку хліба водою від Жванця до Бендер потрібно було від 2 до 4 тижнів, а до Маяків — від 3 до 6 тижнів, тоді як гужова доставка безпосередньо до Одеси займала не більше 4 тижнів. Через тривалість доставки вантажів, зокрема хліба, перевезення Дністром не давало ніяких переваг порівнюючи з гужовим. До того ж плавання Дністром вверх по течії через швидкість течії і незручність берегів у багатьох місцях майже було не-

<sup>8</sup> За десятиліття 1832—1842 рр. найтриваліше судноплавство по Дніпру (з 30 березня по 2 липня) було у 1837 р., найкоротше (з 1 по 31 травня) — у 1835 р., «Сведения о судоходстве по Днепру», «Журнал министерства внутренних дел», 1847, ч. XVII, стор. 306.

<sup>9</sup> Б у х т е е в, О пароходстве по Днепру и лиману от порогов до Одессы, «Журнал мануфактур и торговли», 1841, ч. I, стор. 278; газ. «Киевские губернские ведомости», № 21 за 1846 р.

<sup>10</sup> Цікаво, що тривалий час власті не дозволяли розчищати річку від корчів, мотивуючи це тим, що багато пнів можуть виявитись казенним лісом (П. С т о й к о в и ч, Две главы из экономической истории Новороссийского края, «Южный сборник», 1859, № 2, стор. 102—103).

<sup>11</sup> «Военно-статистическое обозрение Российской империи», т. XI, ч. 3, Бессарабская область, стор. 11; т. X, ч. 4, Подольская губерния, стор. 28; «Списки населенных мест Российской империи», XVII, Херсонская губерния, стор. XXI.

<sup>12</sup> П. С т о й к о в и ч, Две главы из экономической истории Новороссийского края, «Южный сборник», 1859, № 2, стор. 102—103.

можливим<sup>13</sup>. І, врешті, серйозною перешкодою для розвитку судноплавства по Дністру була відсутність судноплавного виходу з річки у море через мілководдя гирла, що не дозволяло доставляти вантажі безпосередньо до Одеси і примушувало вивантажувати їх у Парканах чи Маяках, розташованих від Одеси відповідно на віддалі 100 і 40 верст, для дальшого гужового перевезення, яке через нестачу транспорту обходилося дуже дорого. Інколи зерно, вивантажене на берег, довго чекало відправки. Так, хліб, що прибув до Паркан у серпні 1843 р., потрапив до Одеси лише у кінці січня 1844 р.

Незважаючи на всі перелічені перешкоди і незручності, судноплавство по Дністру розвивалось досить швидко. Якщо у 1841 р. було перевезено тільки 10 тис. четвертей хліба, у 1842 р.— 25 тис., то у 1843 р.— вже 150 тис. четвертей. У 1844 р. по Дністру було доставлено вантажів на 560,3 тис. крб., що у чотири рази перевищило вартість вантажів, перевезених у 1843 р. У 1847 р. вартість вантажів досягла вже 1962,6 тис. крб. Розвитку судноплавства по Дністру в значній мірі сприяла та обставина, що спустошливі пошесті в ці роки сильно послабили чумацький транспорт. В наступні роки перевезення хліба та інших вантажів продовжували зростати. Але слід мати на увазі, що значна частина хліба, що сплавлявся по Дністру, надходила з Галичини. У 1848 р., наприклад, 157 галер з 404 і 83 плота з 155 належали австрійським власникам<sup>14</sup>.

В роки, що безпосередньо передували реформі і після неї, у зв'язку з дальшою дорожнечею гужових перевезень, а також із зростаючою нестачею транспортних засобів, насамперед чумацьких, транспортне використання річок, особливо Дністра і Дніпра, продовжувало посилюватись. У 1858—1862 рр. Дністром доставлялось вже до 26% хліба, що надходив до Одеси з Подільської губернії та Бессарабії (35% привоза з Подільської губернії та до 70% — з Бессарабії). Так само значно збільшився сплав хліба по Дніпру нижче порогів. Проте в інші порти — Маріуполь, Бердянськ і Таганрог хліб, як і раніше, доставлявся тільки гужовим транспортом. В цілому річкові перевезення хлі-

<sup>13</sup> «Военно-статистическое обозрение Российской империи», т. XI, ч. 3, Бессарабская область, стор. 11; т. X, ч. 2, Подольская губерния, стор. 28; «Одесса. Исторический и торгово-экономический очерк Одессы в связи с Новороссийским краем», Одесса, 1881, стор. 59; П. Стойкович, Две главы из экономической истории Новороссийского края, «Южный сборник», 1859, № 2, стор. 103.

<sup>14</sup> ЦДІА УРСР, ф. Канцелярії київського, подільського і волинського генерал-губернатора, Поліцейська частина, оп. 1, спр. 5225, арк. 2, спр. 6881, арк. 48; спр. 7355, арк. 26 зв.; «Военно-статистическое обозрение Российской империи», т. X, ч. 2, Подольская губерния, стор. 28; А. Скальковский, Днестр, его значение в торговле и промышленности Южной России, «Экономический указатель», 1858, № 15, стор. 325; «Материалы для географии и статистики России», А. Шмидт, Херсонская губерния, ч. II, стор. 534—537.



ба ледве чи перевищували 15—20% від усіх перевезень хліба на Південь<sup>15</sup>.

Хоч з посиленням річкового судноплавства питома вага чумаків у перевезенні вантажів, особливо хліба, з північних губерній України в південні дещо скоротилась, але завдяки дальшому збільшенню обсягу самої торгівлі розміри чумацького візництва в цілому залишились без змін. Як і раніше, чумаки продовжували транспортувати основну масу вантажів. Незважаючи на значне посилення річкового транспорту напередодні реформи, навіть при умові його максимального розвитку, все ж він не міг повністю замінити чумацький і тим більше вирішити проблему транспорту в цілому. Пояснюється це тим, що річковий транспорт хоч і був найдешевшим (вірніше міг стати за певних умов найдешевшим) видом транспорту навіть порівнюючи з залізницями, але його можливості були обмежені, і він не міг повністю задовольнити запити внутрішнього ринку, що розвивався. По-перше, судохідних річок було мало і до них як транспортних артерій тяжіла порівнюючи невелика територія України, розташована вздовж річок. По-друге, завдяки переважному спрямуванню річок на Україні з півночі на південь перевезення водою в більшості могли здійснюватись лише в південному і північному напрямках. По-третє, перевезення річками мали сезонний характер, майже півроку (з листопада по березень—квітень) вони були несудноплавні. По-четверте, перевезення річками залежали також від стану погоди, в засушливе літо перевезення були дуже утруднені, а нерідко і неможливі. Тому в 50—60-х роках були часті випадки, коли навіть з берегів Дніпра і Дністра вантажі, як і раніше, відправлялись не водним, а гужовим транспортом.

Отже, тільки залізниці могли задовольнити потреби в транспорті, які виникли в зв'язку з економічним розвитком країни в епоху капіталізму. Проте реальні умови для будівництва залізниць появились тільки після скасування кріпосництва, коли це питання з стадії теоретичної, в якій воно перебувало понад чверть століття, перейшло в стадію практичну. В прискоренні будівництва залізниць важливу роль відіграла Кримська війна, що наочно показала слабкість внутрішнього транспорту Росії, її відсталість від економічно передових країн Європи.

Будівництво залізниць на Україні розгорнулось відразу ж після реформи. У 1863 р. почалось спорудження першої заліз-

<sup>15</sup> ЦДІА УРСР, ф. Канцелярії київського, подільського і волинського генерал-губернатора, Поліцейська частина, оп. 1, спр. 7355, арк. 26 зв.; Ю. Янсон, Статистическое исследование о хлебной торговле в Одесском районе, додаток, табл. № 44/2. За іншими даними доставка Дністром становила лише близько 15% всього привозу хліба з Подільської губ. і Бессарабії до Одеси; «Несколько данных и соображений по вопросу о направлении железных дорог в Юго-Западной России», стор. 12.

ничної лінії від Балти до Одеси (196 верст). Згодом було вирішено продовжити її від Балти до Крюкова через Єлисаветград. Перша ділянка залізниці Балта—Одеса була закінчена і введена у дію у грудні 1865 р., але через численні недоробки регулярний рух почався лише 1 вересня 1866 р. В 1869 р. було закінчено будівництво всієї залізниці від Крюкова до Одеси з відгалуженням від ст. Роздільна на Тираспіль<sup>16</sup>. Її роль ще більше зросла після спорудження лінії Київ—Жмеринка—Балта, що була відкрита у 1870 р. і мала також два важливих відгалуження: від Козятина до Бердичева і від Жмеринки до Волочиська, збудовані у 1870 і 1871 рр.<sup>17</sup> Збудування залізниць Крюків—Одеса і Київ—Одеса дало можливість більшу частину хліба та інших вантажів, які до цього направлялись до Одеси на чумацьких возах, перевозити по залізниці, бо залізничні лінії пройшли через основні хлібородні повіти Київської, Подільської і Херсонської губерній.

На лівому березі Дніпра перша залізниця була прокладена у 1868 р. від Курська на Ворожбу і далі до Броварів. В 1870 р. після спорудження мосту через Дніпро ця дорога була доведена до Києва, де з'єдналась з лінією Київ—Одеса. Завдяки цьому був створений залізничний шлях, що з'єднав Лівобережжя і Правобережжя, а також Україну з Центральною Росією. В 1869 р. було завершено будівництво ще однієї важливої залізниці Курськ-Харків-Таганрог-Ростов<sup>18</sup>, що з'єднала Слобідську Україну через Донбас з портами Азовського моря — Таганрог і Ростовом — на півдні, а також з Москвою — на півночі.

Широке залізничне будівництво на Україні тривало і в 70—80-х роках. На початку 70-х років була прокладена залізниця Харків—Кременчук (1870—1871 рр.), яка у 1872 р. пройшла над Дніпром і з'єдналась з лінією Крюків—Одеса<sup>19</sup>. В наступні роки почали діяти залізниці: Константинівська (1872 р.), Києво-Брестська (1873 р.), Знаменка—Миколаїв (1873 р.), Лозово-Севастопольська (1873—1875 рр.), Лібаво-Роменська (1874 р.), Фастівська (1876 р.), Донецька (1877—1878 рр.) та ряд інших.

З'єднання окремих залізниць між собою і будівництво численних відгалужень від основних магістралей привело до того, що на кінець 80-х років на Україні була створена розгалужена залізнична сітка. Вже протягом 70-х років залізниці зв'язали

---

<sup>16</sup> В. Верховский, Краткий исторический очерк начала и распространения железных дорог в России по 1897 год включительно, СПб., 1898, стор. 102—104 (додаток), стор. 16, 18—20; П. Андреев, Юго-западные железные дороги, К., 1896, стор. 17.

<sup>17</sup> В. Верховский, Краткий исторический очерк начала и распространения железных дорог в России, додаток, стор. 18.

<sup>18</sup> Там же, стор. 16—18.

<sup>19</sup> Там же, стор. 19—28.

між собою всі найбільші міста України і промислові райони Донбасу, Придніпров'я і Кривого Рога, що тоді почали швидко розвиватись, а також Україну в цілому з іншими районами Росії. Великими залізничними вузлами стали Харків, Київ, Полтава, Кременчук, Катеринослав, Одеса та багато інших міст.

З створенням сітки залізниць набагато зросло значення річкового транспорту. Залізниці, що в багатьох місцях підійшли до річок, включили річкові шляхи в єдину транспортну сітку країни. Про розмах залізничного будівництва на Україні в другій половині XIX ст. свідчать дані про довжину введених у дію залізниць <sup>20</sup>.

1865—1870 рр. —	близько	1900 верст
1871—1880 рр. —	»	3250 »
1881—1890 рр. —	»	1200 »

---

Всього за 1865—1890 рр. — близько  
6350 верст

Більшість залізниць, споруджених на Україні в перші двадцять п'ять років, повністю або в значній мірі збігалися з напрямками найважливіших чумацьких шляхів. Вже лінія Балта — Одеса в перші роки існування різко змінила характер транспортування вантажів у цьому напрямку. За офіціальними даними, по цій залізниці протягом першого року її роботи (з 4 грудня 1865 р. по 31 грудня 1866 рр.) в Одесу було доставлено 6932,8 тис. пудів хліба і кукурудзи, а в наступному році — 12084,6 тис. пудів, тобто приблизно 30—40% всього привозу цих товарів <sup>21</sup>. З закінченням будівництва залізниць до Одеси від Крюкова і Києва з рядом відгалужень всі найважливіші чумацькі шляхи, що зв'язували Київську, Подільську і Херсонську губернії з Одесою, втратили значення і обсяг перевезень товарів ними різко скоротився. Основна маса вантажів, що досі транспортувалась чумаками, перейшла на залізниці. Зокрема, ці залізниці замінили такі важливі чумацькі тракти до Одеси: 1) з східної частини Подільської губернії на Балту; 2) з південно-західної частини Київської губернії на Криве Озеро; 3) з південної частини Київської губернії на Новоукраїнку; 4) з Кременчука на Єлисаветград. Цими шляхами напередодні появи залізниць на чумацьких мажах до Одеси надходило не менше  $\frac{3}{5}$  всіх вантажів, в тому числі не менше 1750 тис. четвертей експортного хліба <sup>22</sup>.

<sup>20</sup> В. Верховский, Краткий исторический очерк начала и распространения железных дорог в России, Додаток, стор. 16—32.

<sup>21</sup> Ю. Янсон, Исследование о хлебной торговле в Одесском районе, Додаток, табл. № 38, 39.

<sup>22</sup> «Несколько данных и соображений по вопросу о направлении железных дорог в Юго-Западной России», стор. 11.

Отже, будівництво залізниць відразу ж негативно відбилось на чумацькому промислі і привело до різкого скорочення обсягу чумацьких перевезень. Поява залізниць завдала вирішального удару чумацтву, викликавши його швидкий занепад. Із зростанням залізничної сітки занепад чумацтва дедалі прискорювався. Цей період історії чумацького промислу тривав приблизно двадцять п'ять років, бо витіснення залізницями чумацтва, незважаючи на інтенсивність процесу, відбувалось не всюди однаково. В окремих місцевостях, де залізниці за напрямком повністю збігались з напрямком чумацьких шляхів, занепад чумацтва відбувався значно швидше. Чумаки були повністю позбавлені можливості продовжувати візництво на далекі віддалі. Так, після прокладення Курсько-Харківсько-Азовської залізниці і ліній від Харкова до Дніпра в місцевостях, прилеглих до залізниць, чумацтво зникло досить швидко<sup>23</sup>. У деяких місцевостях процес занепаду чумацтва йшов значно повільніше. Частково це пояснюється тим, що не всюди і не завжди напрямок залізниць збігався з напрямком всіх значних вантажоперевезень у даному районі, у зв'язку з чим залізнична доставка була не завжди вигідною. Крім того, порівняно тривалому співіснуванню залізниць і чумацького промислу нерідко сприяло те, що в перші роки свого існування залізниці не мали ще абсолютної переваги перед чумацьким транспортом. На залізницях часто виявлялись серйозні недоробки, в результаті чого пропускна спроможність їх і швидкість руху були нижче проектної, і вони не могли охопити всю масу вантажів. На роботі залізниць позначились також недостатність складських приміщень, відсутність достатньої кількості станційних і під'їзних колій. Система прийняття і здачі вантажів теж була дуже складною. Отже, у початковий період існування залізниць не мали істотних переваг перед чумацьким транспортом. Вартість перевезень залізницею була високою. В кінці 60-х років доставка хліба до Одеси з Подільської губернії на однакову віддасть коштувала в середньому: волами — 2 крб. 75 коп., водою — 2 крб. 85 коп., залізницею — 3 крб. за чверть<sup>24</sup>. Таке становище існувало аж до початку 80-х років, незважаючи на те, що робота залізниць поліпшувалась і ефективність їх зростала. До того ж чумаки доставляли вантажі акуратніше, без втрат, точніше дотримувались зумовлених контрактами строки доставки. Чумацький транспорт у ряді випадків виявлявся також більш швидким. За свідченням одного залізничного спе-

<sup>23</sup> Н. Сумцов, Очерки народного быта (из этнографической экскурсии 1901 г. по Ахтырскому уезду, Харьковской губ.), Харьков, 1902, стор. 27; А. Твердохлебов, Котельва, «Харьковский сборник», вип. II, відд. 2, стор. 27; «Сборник статистических сведений о Екатеринославской губернии», т. II, стор. 202.

<sup>24</sup> Ю. Янсон, Статистическое исследование о хлебной торговле в Одесском районе, стор. 177.



ціаліста, в кінці 70-х років чумаки продовжували залишатись «серйозними конкурентами» однієї з південних залізниць (якої саме — не вказується), не поступаючись їй у швидкості доставки вантажів<sup>25</sup>. Ф. Щербина також відзначав, що тоді ще «часто траплялось», коли чумаки успішно конкурували з залізницями і пароплавами у перевезенні вантажів<sup>26</sup>. Відомий, наприклад, такий факт. У 1875 р. в Умані утворилась «вільна візницька артіль чумаків» з 1200 возів «для конкуренції» з Одеською залізницею. За твердженням кореспондента «Киевлянина», справи чумаків йшли «чудово». Пояснюючи причину цього, кореспондент писав, що за доставку хліба з Умані до Одеси чумаки брали 2 крб. за чверть, залізницею ж, від якої Умань знаходилась на відстані 60 верст, перевезення коштувало не менше 2 крб. 50 коп. і завдавало багато клопоту. На залізниці псувалось або пропадало багато хліба (до 4 четвертей з 100). Власнику вантажу треба було тримати на станції в Одесі сторожа, який би своєчасно повідомляв про прибуття товарів, бо за зайві години перебування їх на станції треба було платити штраф. Були й інші незручності, яких не мав чумацький транспорт. Зокрема чумаки самі навантажували і розвантажували, підвозили вантаж прямо у порт або інші місця, вказані наймачем, а також повністю відповідали за збереження вантажу<sup>27</sup>.

Успішна конкуренція чумаків примушувала власників залізниць, з одного боку, ризикати заходів до поліпшення роботи залізничного транспорту, а з другого — вдаватися до спеціальних заходів боротьби проти чумацького візництва. Так, компанія Курсько-Харківсько-Азовської залізниці, щоб підірвати небажаних конкурентів-чумаків і притягти всі вантажі на залізницю, знизила залізничний тариф. Цей маневр дав бажані результати. Усунувши конкурентів, власники залізниці знову підвищили тариф<sup>28</sup>.

Умови, що привели до остаточного занепаду чумацького промислу, склалися на кінець 80-х років. Тоді чумаки вже не могли конкурувати ні з залізницями, ні з паровим судноплавством, бо не могли запропонувати власникам більш вигідних умов перевезення їх вантажів. Як тільки це сталося, чумацтво, що вже повністю віджило, зникло назавжди<sup>29</sup>. Всі вантажі на далеку

<sup>25</sup> Р. Попов, О Малороссии и малороссах, М., 1877, стор. 20; Демчинский, Заметки по поводу проекта центрального вагонного парка дорог I группы, «Журнал министерства путей сообщения», 1879, т. IV, кн. 2, стор. 122—123.

<sup>26</sup> Ф. Щербина, Очерки южно-русских артелей и общинно-артельных форм, стор. 129, 166.

<sup>27</sup> Газ. «Киевлянин», № 100 за 1875 р.

<sup>28</sup> Н. Сумцов, Культурные переживания, журн. «Киевская старина», 1899, № 4, стор. 140.

<sup>29</sup> Рецидив чумацтва мав місце в роки громадянської війни, що було результатом небувалої розрухи і мало тимчасовий характер.

відстань стали перевозитися залізничним і річковим транспортом. Так, у 1891 р., коли чумацький промисел вже майже повністю зник, обсяг перевезень тільки однією залізницею України — Одеською значно перевищував розміри чумацького транспортування напередодні залізничного будівництва. Тоді в Одесу було вивезено залізницею 70,5 млн. пудів вантажів, в тому числі 44,5 млн. пудів хліба, а відправлено 17,2 млн. пудів вантажів, в тому числі 7,3 млн. пудів солі<sup>30</sup>.

Наскільки швидко занепадало чумацтво наприкінці 80-х років, свідчить такий факт. Відомий дослідник сільськогосподарського пролетаріату на півдні України А. Ярошко писав, що ще в середині 80-х років бачив у Каховці під час Микільського ярмарку десятки чумацьких валок у 30—50 возів кожної, але вже на початку 90-х років на ярмарку була лише одна валка з 15 возів<sup>31</sup>. Про те, що в середині 80-х років чумацьке візництво ще існувало в багатьох районах України, є свідчення інших джерел. Але в кінці 80 — на початку 90-х років чумаки стали вже рідкісним явищем. На початку 90-х років чумацьке візництво мало місце ще в районі Одеси, куди з найближчих до міста сіл чумаки підвозили хліб. Інколи чумаки доставляли вантажі і з відстані 100—200 верст від Одеси. Збереження чумацького візництва пояснювалось невідповідністю доставки хліба залізницею на незначну віддаль<sup>32</sup>. Окремі чумаки зустрічалися у 1891 р. на Покровському ярмарку у Лубнах, куди привезли до 20 возів солі і 10 возів риби<sup>33</sup>. Це були вже «останні могікани» чумацького промислу, роль яких у торгівлі і транспортуванні вантажів була мізерною.

Отже, занепад чумацтва, об'єктивні умови до чого склалися ще задовго до появи залізниць, стався лише після того, як на Україні після реформи 1861 р. широко розгорнулося залізничне будівництво. Вже перші залізниці, прокладені в основному в тих же напрямках, що й головні чумацькі шляхи, підірвали чумакування, але воно тривало у значних розмірах ще довго. Потрібно було чверть століття, щоб створити залізничну сітку, яка б повністю замінила чумацький транспорт. Хоч з появою перших залізниць питома вага чумаків у загальному обсязі перевезень значно скоротилась, вони продовжували помітно впливати на економічний розвиток України.

Зокрема існування чумацького візництва паралельно з залізницями примушувало власників залізниць вживати заходів до

<sup>30</sup> «Одесса 1794—1894», стор. 214.

<sup>31</sup> А. Ярошко, Рабочий вопрос на юге, его прошлое, настоящее и будущее, М., 1894, стор. 13—14.

<sup>32</sup> «Одесса 1794—1894», стор. 202.

<sup>33</sup> Л. Забело, Опыт исследования украинских крестьянских ярмарок. Описание Лубенской Покровской ярмарки 1891 года, Полтава, 1892, стор. 27—28.

якнайшвидшого поліпшення роботи залізничного транспорту. Підвищення ефективності залізничного транспорту сприятливо впливало на розвиток промисловості, сільського господарства і торгівлі.

### ОСТАТОЧНИЙ ЗАНЕПАД ЧУМАЦТВА

Занепад чумацького промислу відбувався по-різному в різних за своїм матеріальним станом групах чумаків. Першими перестали чумакувати багаті й більша частина заможних чумаків, які ще раніше почали втрачати інтерес до чумацтва як до заняття, що давало дедалі менше прибутку. Водночас багаті й заможні чумаки все активніше включались в інші види торговельно-промислової діяльності, особливо в торговельне землеробство і скотарство, де прибуток на вкладений капітал був вищим. Деякі чумаки із скороченням прибутків від чумацтва припинили його ще до появи залізниць. Так, серед «видатних осіб» Ромен був відомий «природний козак» Д. С. Павленко, який привозив з Дону для продажу рибу. Заробивши на цьому «чимакий капіталець», він ще у 1834 р. записався у купці<sup>34</sup>. У 50-х роках покинули чумацтво деякі багаті чумаки Боромлі Охтирського повіту Харківської губернії, зокрема найбагатший з них Федір Лозовий. Інші багатії м. Боромлі і Котельви припинили чумацький промисел дещо пізніше. Так, Петро Січкара «дотяг» до будівництва на Україні залізниць<sup>35</sup>. З початком залізничного будівництва чумаки-багатії почали припиняти промисел повсюдно. Багаті чумаки, особливо в південних районах України, ставали великими землевласниками. Так, чумаки Полтавщини в період, що передував занепаду чумацтва, більшу частину прибутків від нього використали на придбання землі, яку вони скуповували у поміщиків та селян, що розорялись<sup>36</sup>. Відомий земський статистик В. Василенко, який добре знав стан пореформеного села на Полтавщині, у 1885 р. відзначав, що «майже весь контингент багатирів між козацтвом Полтавщини складається головним чином з колишніх чумаків, які мали можливість перетворитись у землевласників з настанням важких часів для чумацтва»<sup>37</sup>. Так само змінювали напрям діяльності чумаки Харківської, Катеринославської, південних повітів Київської губерній, де ор-

<sup>34</sup> І. Курилов, Роменская старина, Ромны, 1898, стор. 145.

<sup>35</sup> Н. Сумцов, К истории слободско-украинского чумачества, журн. «Киевская старина», 1884, № 3, стор. 495; М. Сумцов, Слобожане, вид. «Союз», 1918, стор. 71.

<sup>36</sup> Я. Риженко, До економіки чумацтва на Полтавщині у другій половині XIX ст., «Матеріали до вивчення виробничих об'єднань», вип. II, стор. 112.

<sup>37</sup> Газ. «Харьковские губернские ведомости», № 286 за 1885 р.

них земель було достатньо і торговельне землеробство давало значний прибуток. Великими землевласниками стали чумаки-багатії Боромлі, а також Котельви, «які мали значні грошові суми» і скуповували землі не тільки у місцевих, а й у сусідніх поміщиків, зайнявшись у широких розмірах торговельним землеробством<sup>38</sup>.

Отже, грошові кошти, нагромаджені чумаками-багатіями в торгівлі, переміщуються в іншу сферу — у сферу сільськогосподарського виробництва. На закономірність і неминучість процесу перетворення селянського торгового капіталу в промисловий, тобто перехід у процесі розвитку капіталізму нижчої стадії капіталу у вищий, вказував В. І. Ленін, який писав, що «капітал заможних селян, витіснюваний з дрібної торгівлі й лихварства, спрямовується в ширших розмірах на виробництво, на яке він починає спрямовуватись уже тепер»<sup>39</sup>. Все це прискорювало розлад селянства, утворення сільської буржуазії і сільського пролетаріату.

Припиняючи без найменших втрат для себе чумацький промисел, що став незвигідним і, отже, непотрібним заняттям, багаті чумаки не тільки не шкодували за ним, а навпаки, всіляко підкреслювали, що припинення чумацтва було з їх боку кроком добровільним, а не вимушеним. Один з багатіїв Єреміївки Золотоніського повіту Полтавської губернії, в недалекому минулому чумак, підкреслював, що «покинув чумацтво сам, а не воно мене покинуло». Ліквідувавши чумацькі справи, він скупив понад 100 дес. орної землі і, як зазначав В. Василенко, «жив собі приспівуючи»<sup>40</sup>. Подібні факти наводить також Ю. Янсон. За його словами, колишні чумаки-багатії «не тужать» у зв'язку з припиненням чумацтва. Вони казали: «Землі більше візьмем, хліб дорожчає, сіяти його стає прибутково»<sup>41</sup>.

В тих місцевостях, де орної землі було мало або торговельне землеробство не давало високих прибутків, багаті селяни, колишні чумаки, крім землеробства шукали ще й інших можливостей, щоб пустити свої капітали в оборот. Чумак І. Коломієць з с. Верхня Дубечня Остерського повіту Чернігівської губернії, що належав до заможних чумаків (разом з ріднею мав 30 паровиць), покинув чумацтво з початком будівництва залізниці Київ—Одеса, тобто десь близько 1866 р., коли, за його словами, вже не було «вигоди чумакувати». Після цього він займався хліборобством, а в зимовий час торгував дровами, які возив на продаж до Києва. Багаті селяни с. Обмачів Конотопського по-

<sup>38</sup> Н. Сумцов, Слобожане, стор. 71; А. Твердохлебов, Котельва, «Харьковский сборник», вип. II, від 2, стор. 121.

<sup>39</sup> В. І. Ленін, Твори, т. 3, стор. 151.

<sup>40</sup> Газ. «Харьковские губернские ведомости», № 286 за 1885 р.

<sup>41</sup> Ю. Янсон, Статистическое исследование о хлебной торговле в Одеском районе, стор. 39.



віту Чернігівської губернії, які всі були представниками «корінних чумацьких родів», і після припинення чумацтва продовжували торгувати рибою, змінивши лише повільних волів на залізничні вагони. Щорічно вони двічі (як у свій час чумаки) відправлялись до Ростова, де купували рибу. Ті, хто був багатшим, купував вагон риби, інші, у кого менше було коштів, купували вагон риби у складчину. Доставивши рибу додому, вони потім розвозили її по всіх навколишніх ярмарках і відвідували навіть київські контракти<sup>42</sup>.

Припинення чумацького промислу багатими і заможними чумаками привело до зникнення чумацьких наймитів як окремої групи наймитів. Позбавлені землі і худоби, не маючи грошей для власного господарства, вони, як були, так і залишилися наймитами. Частина з них стала сільськогосподарськими робітниками в поміщицьких і куркульських господарствах. Інша частина їх пішла в промисловість і на транспорт, де тоді зростала потреба у вільних робочих руках, і стала часткою промислового пролетаріату, що в цей час формувався.

Вперто трималась за чумацький промисел найчисленніша група чумаків — фурщики. В період занепаду чумацтва найбільш «видні» чумаки мали вже не більше 3—4 паровиць, основним заняттям яких, як і раніше, було візництво. З виходом з промислу заможних і багатих або «справжніх» чумаків назва «чумак» почала зовсім виходити з ужитку, а здебільшого поширення набирає термін фурщик, який точніше визначав зміст чумацтва в період його занепаду<sup>43</sup>. Вперте прагнення незаможних чумаків зберегти промисел було не випадковим. Якщо для багатіїв чумацтво на час появи залізниць було одним з кількох, до того ж вже не основним заняттям і не відігравало більше важливої ролі в дальшому їх збагаченні, то для чумаків-фурщиків чумацтво мало незрівнянно більше значення. Володіючи в основному невеликими земельними наділами, незаможні чумаки не мали можливості лише сільським господарством прогосподувати сім'ю. Тому від візництва, як єдиного джерела побічного заробітку, чумаки-фурщики не могли відмовитись так легко, як заможні й багаті чумаки. Цю характерну рису чумацтва періоду його занепаду відзначали дослідники. В. Василенко у 1885 р. зокрема писав, що «оскуділе чумацтво тримається вже тільки серед найменш «заможних», а то й «небораків», які шукають хоч би скромних заробітків для задоволення насущних потреб»<sup>44</sup>.

<sup>42</sup> С. Якимович, Чумак Іван Коломієць, «Україна», 1929, № 5—6, стор. 109; газ. «Черниговские губернские ведомости», № 6 за 1894 р.

<sup>43</sup> «Харьковские губернские ведомости», № 286 за 1885 р.; Н. Сумцов, Культурные переживания, журн. «Киевская старина», 1889, № 4, стор. 138, 140.

<sup>44</sup> Газ. «Харьковские губернские ведомости», № 286 за 1885 р.

Маючи такого сильного конкурента як залізниця, чумаки-фурщики прагнули будь-що пристосуватись до нових несприятливих для них умов. Це пристосування в різних місцевостях в залежності від конкретних умов відбувалось по-різному. Лише в окремих місцях чумацтво ще деякий час зберігало свій колишній вигляд. Так, всередині 80-х років «традиційне» чумацтво (візництво і незначна торгівля) ще зберігалось в Єреміївській, Васютинській та Іркліївській волостях Золотоніського повіту Полтавської губернії. Тільки в Єреміївці налічувалось до 150 «традиційних» чумаків, які продовжували возити товари воловими возами. В інших повітах Полтавської і сусідніх повітах Харківської губернії чумацтво зазнало змін. «Сучасні» чумаки, як назвав їх В. Василенко, були в Опішнянській і Грунській волостях Золотоніського повіту, Тишківській волості Лубенського повіту Полтавської губернії, в Котельві та Новій Водолазі Харківської губернії. Відмінною рисою «сучасного» чумацтва було використання як тягла коней замість волів і перехід на цілорічний промисел<sup>45</sup>. Перехід на кінне тягло був викликаний тим, що вартість утримання волів досягла таких розмірів, що звела вже нанівець перевагу волового транспорту. Крім того, це значно прискорило транспортування вантажів, що мало також важливе значення у конкуренції з залізницями. На 1882 р. у чумаків Опішні залишилось тільки три пари волів. Промисляючи на конях, чумаки, як і раніше, створювали валки, в які входило до 10 господарів, що мали до 20 возів. Організація валок також зазнала змін. Зокрема, отаман не обирався, валку по черзі вів кожний чумак<sup>46</sup>.

В період занепаду чумацтва змінилися види вантажів, що їх транспортували чумаки. Характерні чумацькі вантажі — хліб, сіль, риба, горілка, кам'яне вугілля, будівельні матеріали тощо — перейшли на залізницю, а тому чумакам довелось вишукувати нові вантажі і нові напрямки для перевезень. На Полтавщині і частково на Слобожанщині чумакам залишились головним чином перевезення і торгівля виробами місцевого ремесла, що не були предметом оптового купецького торгу. Ремісничі товари чумаки, як і раніше, вивозили на Дон, у Катеринославську, Херсонську і Таврійську губернії. Деякі з чумаків повертались додому з рибою і сіллю<sup>47</sup>.

Отже, на Полтавщині і частково на Слобожанщині чумацтво в період занепаду трималось переважно на перевезенні і торгів-

<sup>45</sup> Газ. «Харьковские губернские ведомости», № 286 за 1885 р.

<sup>46</sup> В. Василенко, Местечко Опощня, Зеньковского уезда, Полтавской губ., стор. 17, 38.

<sup>47</sup> Н. Сумцов, Культурные переживания, журн. «Киевская старина», 1889, № 4, стор. 138; газ. «Харьковские губернские ведомости», № 286 за 1885 р.; В. Василенко, Местечко Опощня, Зеньковского уезда, Полтавской губ., стор. 38; А. Твердохлебов, Котельва, «Харьковский сборник», вип. II, отд. 2, стор. 123.

лі виробами місцевого ремесла. «Чумацтво,— писав В. Василенко,— продовжує своє існування пліч-о-пліч з *місцевою кустарною промисловістю* і, можна сказати, завдяки останній»<sup>48</sup>. На Слобожанщині відомі також спроби пристосування чумаків до нових умов іншими шляхами. Чумаки сл. Новоселівки та інших сіл Ізюмського повіту, чисельність яких після побудови Курзько-Харківсько-Азовської залізниці різко скоротилась (на 1880 р. у сл. Новоселівці залишилось 18 господарств, що продовжували чумакування, у яких було до 100 пар волів), покинули свій край і майже повністю осіли в місцях задонських та приазовських, де вони займались виключно перевезенням хліба до станцій і пристаней. Перехід на промисел в нові місця був викликаний не тільки можливістю знайти там вантажі і заробіток. На це їх штовхало й те, що утримання худоби на Дону і в Приазов'ї коштувало «набагато дешевше», ніж дома. Але це був лише тимчасовий вихід з становища. Деякі чумаки залишились вдома, віддаючи худобу «для заробітку» за певну плату іншим. Ще одним новим заняттям чумаків у період занепаду промислу було перевезення сільськогосподарських робітників у південні губернії<sup>49</sup>.

З появою залізниць, коли для візництва в південному напрямку можливості майже повністю зникли, чумаки Поділля змушені були обмежитись транспортуванням вантажів в інших напрямках, де ще залізниці не було. Зокрема з ряду повітів, наприклад, з Літинського, чумаки перевозили на цукрові заводи Києва, Бердичева, Жашкова, Шполи, Городища, Матусова, Тального та в інші місця вапно, а з цукрових заводів розвозили цукор. Цукор-пісок на рафінадні заводи Поділля привозили навіть з Полтавщини. Крім того, чумаки забезпечували перевезення різних вантажів у межах губернії і в сусідні Волинську, Київську та в Бессарабію, аж до р. Прут (в Браїлов). Проте із зростанням залізничної сітки чумаки поступово скорочували перевезення і тих незначних вантажів, що ще залишалися предметом їх візництва і почасти торгівлі, особливо при транспортуванні їх на значну віддаль. Поступово частина чумаків-фурщиків переключилась на звичайне місцеве візництво на короткі віддалі. Так, у Харківській губернії «спадкоємці» чумаків стали звичайними візниками. В Подільській губернії чумаки теж переходили все більше на транспортування вантажів, в основному хліба, а також лісу, лісоматеріалів, дров, вапна тощо до залізничних станцій, на фабрики і заводи, у міста, а в повітах вздовж Дніпра — до пристаней. Від станцій і пристаней колишні чумаки розвозили сіль і рибу. В Катеринославській губернії, зокре-

<sup>48</sup> Газ. «Харьковские губернские ведомости», № 286 за 1885 р.

<sup>49</sup> Газ. «Харьковские губернские ведомости», № 272 за 1880 р.; А. Ярошк о, Рабочий вопрос на юге, его прошлое, настоящее и будущее, стор. 13.

ма у Бахмутському повіті, на зміну чумацтву крім ближніх перевезень прийшли ще й інші заняття: земляні роботи, видобування і підвезення каміння, глини та інших будівельних матеріалів<sup>50</sup>.

В деяких місцях колишні чумаки зайнялись іншими промислами. Так, в кінці XIX — на початку XX ст. колишні чумаки з с. Ходаків Овруцького повіту Волинської губернії возили на південь аж до Катеринослава на продаж смоли, дьоготь та деякі інші товари місцевого виробництва. Іншим промислом, що замінив чумацтво у с. Чаплинка та деяких інших селах Новомосковського повіту Катеринославської губернії, було кермечництво<sup>51</sup>. Однак місцеве візництво і промисли, подібні до кермечництва, давали мізерні заробітки, що поступались перед заробітками від чумацького візництва.

Ще в гіршому становищі опинились чумаки, які взагалі не знайшли на зміну чумацтву будь-яких інших занять. Ті з них, які мали наділи, змушені були обмежитись землеробством. При цьому лише у деяких колишніх чумаків було більш-менш достатньо орної землі, щоб прогодувати сім'ю. Більшість колишніх чумаків, яка не мала мінімально необхідного наділу або зовсім не мала землі, з припиненням чумацтва і втратою важливого джерела підробітку або навіть заробітку, потрапила у дуже скрутне становище. Таких чумаків, як і взагалі всіх інших селян-бідняків, чекала неминуче зубожіння і розорення. Так, в сл. Новоселівці і навколишніх селах Ізюмського повіту Харківської губернії з припиненням чумацтва становище більшості колишніх дрібних чумаків погіршилося. Найбільше потерпіли незаможні хазяїни. «В теперішній час становищем своїм чумаки..., які були в панській здольщині, зійшли ще нижче, ніж були раніше, під час панщини, так що у багатьох з них не залишилося й вівці»<sup>52</sup>.

Отже, поява залізниць і зв'язаний з нею занепад чумацтва неоднаково відбилися на різних за своїм соціальним станом групах чумаків. Тоді, як багаті і заможні чумаки від припинення чумацького промислу не зазнали ніяких збитків, основна маса

<sup>50</sup> «Материалы для исследования Подольской губернии в статистическом и хозяйственном отношениях», стор. 18, 21, 28, 36, 46, 72, 139, 143, 149, 181; «Харьковские губернские ведомости», № 272 за 1880 р.; Н. Сумцов, К истории слободско-украинского чумачества, журн. «Киевская старина», 1884, № 3, стор. 498.

<sup>51</sup> Кермечництво — назва відхожого промислу, що походить від кореня кермека, видобуванням якого зайнялись колишні чумаки. Вони створювали щось подібне до валки і на все літо виїздили у придонські і приазовські степи. Певна наступність між чумацтвом і кермечництвом, очевидно, і дала підставу кореспонденту, який описав цей новий промисел, назвати його «перетвореним чумацтвом». «Катеринославские губернские ведомости», № 28 за 1890 р.

<sup>52</sup> Газ. «Харьковские губернские ведомости», № 272 за 1880 р.



чумаків, що складалась переважно з незаможних селян, з втра-тою можливості займатись промислом, втратила одне з небагатьох, а часто єдине джерело побічного заробітку, який був вкрай необхідною підмогою в їх економічно слабких господарствах. Цим пояснюється той факт, що саме найбідніші чумаки-фурщики вперто боролися за продовження промислу, намагаючись пристосуватись до нових несприятливих для них умов. Це пристосовування, що мало різноманітний характер, на певний час до деякої міри полегшувало становище чумаків у їх безнадійній боротьбі за існування, але запобігти зникненню чумацтва не могло.

Занепад чумацького промислу, який вже не відповідав рівню розвитку продуктивних сил, і будівництво залізничної сітки створили сприятливі умови для дальшого розвитку промисловості, сільського господарства і торгівлі. Занепад чумацького промислу прискорював остаточний розклад селянства України, формування в селянстві нових класів — класу сільської буржуазії і класу сільського пролетаріату. Все це свідчить про те, що занепад і зникнення чумацтва після реформи 1861 р. і появи залізниць на Україні було явищем неминучим, історично законо-мірним і прогресивним.

\* \* \*

Вивчення багатомісячної історії чумацького промислу переконливо свідчить, що виникнення його в другій половині XV ст. і значне поширення в наступний період були зумовлені соціально-економічним розвитком України в період феодалізму. Перетворенню соляної торгівлі в окремий, специфічний торговий промисел сприяла також дуже складна тогочасна політична обстановка на Україні. Перехід торгівлі сіллю, що була одним з найважливіших товарів, які ввозились на Україну з сусідніх країн, з рук купців до рук торговців з середовища селян, козаків і міщан був одним з виявів дальшого розвитку на Україні товарно-грошових відносин. Воно свідчило про втягування в сферу ринкових відносин найчисленнішого класу феодального суспільства — селянства. Зростаючи досить швидко, чумацький промисел перетворився в один з найпоширеніших і найважливіших за своїм значенням видів селянсько-козацької торгівлі, безпосередньо не зв'язаної з сільським господарством. В багатьох місцевостях України, зокрема на Придніпров'ї, чумацький промисел став після землеробства і скотарства одним з основних занять селян і козаків.

Зі збільшенням розмірів чумацького промислу, асортименту товарів, розширенням меж території, на якій торгували чумаки, значення чумацтва в економіці України зростало. Торговельна

діяльність чумаків, яка вже у XVII в. охоплювала більшу частину України, сприяла розвитку і зміцненню господарських зв'язків між місцевими ринками і поступовому злиттю їх в єдиний загальний ринок.

Особливо зростає роль чумацтва в економіці України з кінця XVIII ст., в період розкладу феодально-кріпосницької системи і розвитку капіталістичних відносин, коли чумацтво перетворилось з торгового у візницько-торговий промисел. Ця зміна характеру чумацького промислу супроводжувалась дуже швидким збільшенням його розмірів. Поширенню чумацького візництва і перетворенню його в основний вид транспорту на Україні сприяла та важлива обставина, що за вартістю і зручністю перевезень воно було вигіднішим від інших видів гужового транспорту, що тоді існували на Україні, і майже не поступалось перед річковим транспортом, який, до речі, був розвинутий надзвичайно слабо. Наявність протягом більшої частини року достатньої кількості дешевих чумацьких транспортних засобів у великій мірі сприяла розвитку торгівлі на Україні в дореформений період. Насамперед це стосувалось торгівлі більшістю товарів місцевого виробництва, переважно сільськогосподарською продукцією, особливо хлібом, що мали порівняно невелику вартість. Через це перевезення таких товарів на значні віддалі при нерозвинутості внутрішніх водних шляхів і відсутності в той період залізниць фактично було можливе тільки чумацьким транспортом. Чумацьке візництво мало велике значення не тільки для розвитку торгівлі на Україні, а й відіграло значну роль у зміцненні економічних зв'язків України з іншими районами Росії, насамперед з її центральними промисловими губерніями.

Сприяючи розвитку торгівлі, насамперед торгівлі хлібом та іншими сільськогосподарськими товарами, а також цілим рядом виробів фабричної і дрібної селянської промисловості, чумацький промисел тим самим активно впливав на розклад натурального господарства і зростання товарного виробництва в сільському господарстві, особливо в поміщицьких маєтках, а також на розвиток різних галузей промисловості на Україні.

Збільшення розмірів чумацького промислу, особливо в період розкладу феодально-кріпосницької системи, супроводжувалось втягненням у чумакування все нових і нових мас селянства. В зв'язку з цим невпинно зростала роль чумацького промислу в поширенні товарно-грошових і капіталістичних відносин на селі. Як одне з важливих джерел первісного нагромадження капіталів у руках деякої частини чумаків з багатьох десятків тисяч селян, що займались чумакуванням, промисел сприяв дальшому поглибленню майнової нерівності серед селян і їх соціальному розшаруванню, утворенню і зміцненню в україн-

ському селі заможної верхівки. Саме з цієї селянської верхівки на Україні в період капіталізму склався новий експлуататорський клас на селі — сільська буржуазія.

Українська буржуазна і особливо буржуазно-націоналістична історіографія, спотворюючи історію України, зокрема історію селянства, неправильно висвітлювала також чумацький промисел. Всупереч історичній дійсності буржуазно-націоналістичні історики намагались довести, ніби українська нація розвивалась своїм особливим «безкласовим» шляхом, твердили, що українська нація не поділялась на антагоністичні класи, що українське селянство становило однорідну масу, в якій не було експлуататорської верхівки в особі сільської буржуазії. Дослідження чумацького промислу як однієї з важливих сторін соціально-економічної історії селянства дає великий і переконливий матеріал для спростування абсолютно бездоказових тверджень буржуазно-націоналістичних фальсифікаторів. Численні дані дають можливість проаналізувати один з важливих шляхів, яким ішов історичний процес наростання майнової нерівності й класового розшарування селянства України, формування в українському селі селянської буржуазії, значну частину якої становили селяни, що розбагатіли на чумацькому промислі.

Відіграючи значну роль у розвитку торгівлі, а через неї і в розвитку економіки України в цілому, поглиблюючи соціальне розшарування селянства, чумацький промисел тим самим сприяв розкладу феодально-кріпосницької системи і заміні її капіталістичною. Але з переходом України, як і всієї Росії, на шлях капіталістичного розвитку чумацький промисел перестав відповідати рівню розвитку продуктивних сил, які зробили величезний крок вперед. У зв'язку з цим після реформи 1861 р. чумацький промисел швидко почав втрачати своє значення і згодом зовсім зник. Його функції як засобу перевезень вантажів перейшли до залізниць, що були незрівнянно прогресивнішим видом транспорту. Торгівлею сіллю, рибою та деякими іншими чумацькими товарами поступово заволоділи великі торговці. Скупка і перепродаж виробів дрібної селянської промисловості перейшли до рук різного роду скупників, серед яких було чимало селян з колишніх чумаків, які розбагатіли на чумацтві.

Отже, занепад і зникнення чумацького промислу зумовлювалось всім ходом соціально-економічного розвитку України у пореформений період і було явищем історично закономірним.

## РЕЗЮМЕ

Одно из самых старых вземземледельческих занятий населения Украины — чумацкий промысел возник на Поднепровье во второй половине XV в. Приобретя в дальнейшем характер самостоятельного торгового промысла, он получил широкое распространение среди жителей большей части Украины. Широкое и быстрое развитие чумачества — яркое свидетельство втягивания населения Украины, прежде всего широких масс казачества и крестьянства, в сферу рыночных отношений.

До конца XVIII в. чумачество развивалось преимущественно как торговый промысел. Круг товаров чумацкой торговли был довольно широким. Основным предметом торговли была соль, которую чумаки доставляли с побережья Черного моря, Крыма, Галиции, Валахии, из Бахмутских и Торских солеварен на Северном Донце. Почти до конца XVIII в. в руках чумаков была сосредоточена большая часть привоза и продажи соли на Украине. С усилением купеческих капиталов в сфере соляной торговли в первой половине XIX в. удельный вес чумаков в торговле солью стал снижаться, но объем ее в целом возрастал. В 40—50-х годах XIX в. чумаки продавали в среднем до 6 млн. пудов соли ежегодно. Вторым по значению предметом чумацкой торговли была рыба (преимущественно соленая и сушеная), за которой чумаки отправлялись в устье Дона и на побережье Азовского и Черного морей, а также на Волгу. Во второй четверти XIX в. чумацкая торговля рыбой достигала не менее 2,5 млн. пудов ежегодно, а в отдельные годы, когда уловы рыбы были особенно хорошими, чумаки привозили ее еще больше.

Круг товаров чумацкой торговли постоянно расширялся. На Юг Украины, в Крым и на Дон чумаки отвозили также для продажи изделия местного ремесла хозяйственного и бытового назначения, в частности гончарную и деревянную посуду, ведра, бочки, кадки, деревянные сельскохозяйственные орудия, возы и отдельные части к ним, полотно, рыболовные сети и многое другое. Там же чумаки сбывали хлеб, крупу, сушеные фрукты, строительный лес, деготь, смолу, водку, табак, сало и т. п. Торговля этими товарами особенно усилилась в период разложения феодализма. Накануне реформы 1861 г. заметное место среди



чумацких товаров заняли также каменный уголь и многие строительные материалы (мел, алебастр, известь, камень и др.), которые чумаки возили для продажи почти по всей Украине.

С конца XVIII в. чумацкий промысел из торгового превратился в извозно-торговый. Это было тесно связано с разложением феодально-крепостнической системы и развитием капитализма на Украине. Рост внутренней и внешней торговли требовал во всех больших размерах транспортных средств для перевозки товаров. В связи с этим широко развивается чумацкое извозничество как самый дешевый вид гужевого транспорта.

С развитием наряду с торговлей извозничества размеры чумацкого промысла резко возрасли, а количество чумаков на много увеличилось.

Основное место среди грузов, перевозимых чумаками, занял хлеб и другие сельскохозяйственные продукты, вывоз которых за границу через черноморско-азовские порты с конца XVIII в. стал быстро возрастать. Удельный вес чумацкого извоза в доставке этих грузов на юг составлял не менее 3/4 всех перевозок. В отдельные годы чумаки перевозили с весны до осени 40—50 млн. пудов хлеба. Чумаки доставляли в южные районы также большое количество сельскохозяйственных и промышленных товаров для внутреннего потребления.

Из южных портов на север чумаки транспортировали значительное количество импортных товаров, прибывавших морем, а также огромное количество соли, рыбы и других товаров, закупавшихся купцами. Чумацким транспортом обеспечивалась также перевозка значительной части промышленных и сельскохозяйственных товаров, сбыт которых производился через ярмарки Украины и соседних русских губерний. Район чумацкого извоза не ограничивался территорией Украины. Многие грузы чумаки доставляли в соседние и даже отдаленные от Украины города России — в Курск, Орел, Калугу, Тулу, Саратов, Москву, Нижний Новгород и др., а из России везли в частности чугун, железо и т. п. Тем самым чумацество помогало укреплению экономических связей между Украиной и другими районами России, развитию и расширению общероссийского рынка.

Содействуя развитию внутренней и внешней торговли хлебом и другими сельскохозяйственными продуктами, а также многими изделиями мануфактурно-фабричной и мелкой крестьянской промышленности, дешевый и массовый чумацкий транспорт тем самым активно влиял на разложение натурального хозяйства и рост товарного производства в сельском хозяйстве, особенно в помещичьих имениях, на развитие разных отраслей промышленности на Украине.

Чумацкий промысел сыграл большую роль в развитии товарно-денежных и капиталистических отношений на селе. Как один из важнейших источников первоначального на-

копления капитала, чумачество способствовало развитию и углублению имущественного неравенства и социального расслоения украинской деревни и формированию на Украине новых социальных типов крестьянства — крестьянской буржуазии и сельского пролетариата. Накануне реформы 1861 г. значительная часть зажиточных и богатых крестьян и казаков состояла из чумаков, которые накопили капиталы в десятки и сотни тысяч рублей. Эти деньги с развитием товарного земледелия чумаки-богачи вкладывали в покупку и аренду земли (многие из них стали собственниками 200—300 десятин пахотной земли). Они занимались также товарным скотоводством, откупам, ростовщичеством, вели постоянную торговлю и т. п.

Таким образом, чумацкий промысел сыграл определенную роль в разрушении старых, феодально-крепостнических, и развитии новых, капиталистических, отношений на Украине.

Приводимые в работе многочисленные данные о существовании глубокого социального расслоения среди чумаков, составлявших значительную часть крестьянства и казачества Украины, еще раз убедительно опровергают один из основных тезисов украинской буржуазно-националистической историографии об «особом», бесклассовом характере украинской нации.

С переходом России на капиталистический путь развития и широким строительством железных дорог, проложенных в большинстве случаев в тех же направлениях, в которых осуществлялись основные перевозки грузов чумацким транспортом, чумацкий промысел начал быстро идти к упадку и к началу 90-х годов XIX в. полностью прекратил свое существование.

## ЗМІСТ

Вступ . . . . .	3
Виникнення і розвиток чумацького промислу до кінця XVIII ст. . . . .	14
Виникнення чумацтва . . . . .	14
Поширення чумацтва серед різних верств населення. Основні райони розвитку чумацького промислу . . . . .	19
Місце чумацького промислу в економіці України до кінця XVIII ст. . . . .	38
Розвиток чумацького промислу в кінці XVIII—першій половині XIX ст. . . . .	45
Зміни в чумацькому промислі в період розкладу феодально-кріпосницьких відносин і розвитку капіталізму . . . . .	45
Чумацьке візництво . . . . .	52
Чумацька торгівля . . . . .	65
Перешкоди в розвитку чумацького промислу . . . . .	76
Соціальне розшарування чумаків . . . . .	83
Роль чумацького промислу в розвитку економіки України першої половини XIX ст. . . . .	106
Занепад чумацтва у другій половині XIX ст. . . . .	114
Розвиток залізничного і річкового транспорту на Україні і його вплив на чумацтво . . . . .	114
Остаточний занепад чумацтва . . . . .	125
Резюме . . . . .	134

## СОДЕРЖАНИЕ

Предисловие . . . . .	3
Возникновение и развитие чумацкого промысла до конца XVIII в. . . . .	14
Возникновение чумацтва . . . . .	14
Распространение чумачества среди различных слоев населения. Основные районы развития чумацкого промысла . . . . .	19
Место чумацкого промысла в экономике Украины до конца XVIII в. . . . .	38
Развитие чумацкого промысла в конце XVIII—первой половине XIX в. . . . .	45
Изменения в чумацком промысле в период разложения феодально- крепостнических отношений и развития капитализма . . . . .	—
Чумацкий извоз . . . . .	52
Чумацкая торговля . . . . .	65
Препятствия в развитии чумацкого промысла . . . . .	76
Социальное расслоение чумаков . . . . .	83
Роль чумацкого промысла в развитии экономики Украины первой половины XIX в. . . . .	106
Упадок чумачества во второй половине XIX в. . . . .	114
Развитие железнодорожного и речного транспорта на Украине и его влияние на чумачество . . . . .	114
Окончательный упадок чумачества . . . . .	125
Резюме . . . . .	134



Игорь Семенович Слабеев  
**Из истории первоначального накопления капитала на Украине**

(Чумацкий промысел и его роль в социально-экономическом развитии Украины  
XVIII — первой половины XIX ст.)

(На украинском языке)

*Друкується за постановою вченої ради  
Інституту історії Академії наук УРСР*

Редактор *М. І. Горлач*

Художній редактор *С. П. Квітка*

Обкладинка художника *В. М. Флакса*

Технічний редактор *Н. А. Турбанова*

Коректор *І. Л. Дорохіна*

БФ 04781. Зам. № 236. Видавн. № 36. Тираж 560. Формат паперу 60×90<sup>1</sup>/<sub>16</sub>. Друк. фіз. аркушів 8,75. Умовн. друк. арк. 8,75. Обл. видавн. арк. 9,4. Підписано до друку 28.IV 1964 р. Ціна 58 коп.

Київська книжкова друкарня № 5 Державного комітету Ради Міністрів УРСР по пресі, Київ, Репіна, 4.