

Олег Гордуновський, Олександр Гуржій

**Чумацький промисел в Україні:
причини занепаду**

В статті проаналізовано причини занепаду та зникнення чумацтва на українських землях.

Ключові слова: чумацтво, Україна.

В статье проанализированы причины упадка и исчезновения чумачества на украинских землях.

Ключевые слова: чумачество, Украина.

The article covers causes of the decline and disappearance of chumatstvo in the Ukrainian lands.

Keywords: Chumatstvo, Ukraine.

Чумацтво, як форма промислу, в кінці XVIII, а особливо в першій половині XIX ст. набуло загальноімперського характеру та великої інтенсивності. Чоловіки, звиклі до довготривалих мандрів, колесили, крім України, по Воронежській, Курській, Самарській, Саратовській, Астраханській губерніях, в Облстях Війська Донського, а також Бессарабії. Їхні шляхи пролягали: на сході — до Південного Уралу, на заході — до Польщі, на півночі — до Москви і Нижнього Новгорода, а на півдні — до передгір'їв Кавказу й Азово-Чорноморського узбережжя.

Характерною особливістю саме цього періоду стало те, що чумацьке візництво за своїм значенням в економіці та обсягами істотно перевищувало власне їх торгівлю. Адже на противагу селянам, які також займалися перевезенням всілякої продукції на волах, чумаки, як правило, доставляли її до більш віддалених населених пунктів. Водночас селяни, на відміну від чумаків, при транспортуванні товарів використовували звичайні кінні або волові вози, при цьому не утворюючи на час подорожі професійні спілки. Іншою особливістю стало перетворення великої маси чумаків з реалізаторів товару у вузькоспеціалізованих фурщиків, що зумовлювало їх подальше зубожіння. На ґрунті останнього виникало гостре протиріччя: адже у зв'язку із зростанням цін на сіль, рибу, хліб та інші товари, а також із підвищенням

вартості волів і маж (возів специфічної конструкції¹), чумаки потребували все більшої кількості грошей. Основним джерелом поповнення чумаків-фурщиків були незаможні селяни, котрі до того не займалися цим промислом.

Нерідко найзаможніші серед них не вдовольнялися статусом «рядового» у валці й відокремлювалися, створюючи власні, так звані «хазяйські», групи. Менш багаті часто організовували родинні спілки.

Особливо помітні зміни відбулися в середовищі фурщиків, чий промисел чітко регламентувався контрактами. В цьому випадку наймачі, залежно від обсягів товару, могли об'єднати чумаків одного якогось поселення в окрему валку з чумаками іншого села чи містечка, або ж, навпаки, роз'єднати їх у разі потреби. При цьому кожного разу призначався «старший», на якого покладалася вся відповідальність за доставку вантажу за місцем призначення, збереження товару, виконання всіх умов контракту тощо.

Певні зрушення сталися і в соціальній структурі чумаків. Так, якщо у XVIII ст. до їх складу могли входили представники духовенства, то джерела XIX ст. таких фактів не зафіксували. Після секуляризації* монастирських земель з їх рядів зникли й відповідної категорії селяни, яких влада законодавчо перерозподілила до інших груп податного населення. Зокрема, в Катеринославській губернії більшу частину чумаків становили державні та поміщицькі посполиті, а також колишні козаки. Торгово-візницьким промислом займалися й міщани. Наприклад, міщани з Олександрії (Херсонська губернія) встановили майже монополію на цей вид діяльності в Олександрівському повіті, організувавши щорічний вихід у 15 валок. Схоже явище спостерігалось й у Херсонській губернії². В процесі чумацького промислу чимало доходів отримували також дворяни. Деякі з них одноразово могли долучати до валок понад двадцять підвід, завантажених крамом. Спочатку товари «довольно сходно» скуповувалися ними в багатьох районах

¹ Див.: *Linde M. Slovník jazyka polského*. — Lwow, 1857. — Т. 3. — С. 62.

* Секуляризація (від лат. *secularis* — мирський, світський) — повне або часткове відібрання верховною владою церковної й монастирської власності (переважно земельної) та перетворення її на світську, державну. В Росії вона була проведена 1764 р., коли церковні та монастирські землі разом із селянами передавали у відомство Колегії економії. В Лівобережній і Південній Україні, а також на Слобожанщині царський уряд здійснив її в 80-х роках XVIII ст., у межах Правобережжя — після II поділу Речі Посполитої (1793).

² *Шмидт А.* Херсонская губерния // Материалы для географии и статистики России, собранные офицерами Генерального штаба. — СПб., 1863. — Т. 23. — Ч. 1. — С. 282; *Никифоров В.* Описание прихода, принадлежащего соборной Успенской церкви уездного города Александрии Херсонской губернии // Херсонские епархиальные ведомости. — 1873. — № 19. — С. 571 (примітка в додатку); *Смесь* // Журнал министерства внутренних дел (далі — ЖМВД). — 1858. — № 31. — С. 35.

«Малоросії», а вже потім доставлялися в різні регіони чумаками, котрі «довольно рано» (по весні) вирушали в Крим³.

І. Слабеев безпосередньо пов'язував зростання чисельності чумаків у кінці XVIII — першій половині XIX ст. з активізацією перевезення вантажів. Це спостерігалось насамперед у південних районах Київської, Подільської й Харківської губерній, північних повітах Херсонщини та деяких місцевостях Катеринославщини. Конкретно в 1853 р. на території Таращанського повіту чумацтвом (торгівлею) займався один двір з 50, а візництвом — один двір з 10⁴.

Хоча точних даних про розміри перевезень товарів немає, але зрозуміло: коли збільшувався їх експорт, то основну роль при транспортуванні відігравали чумаки, принаймні, до будівництва розгалуженої системи залізниць. У «звичайні» роки — роки середнього врожаю — участь чумаків зменшувалася у два-три рази (наприклад, порівняно з 1847 і 1853 рр. — піком вивозу хліба за кордон у передреформений період)⁵. З південноукраїнських районів вони поверталися (якщо не були місцевими жителями), як правило, порожняком чи з напівпорожніми підводами.

Для доставки товарів на ярмарки особливо часто долучалися чумаки-фурщики, які після відвідин Харкова, Полтави, Ромен і деяких інших міст «мандрували» в степову частину України. Так, з Харкова на Південь і в зворотному напрямі кінними візниками доставлялась лише 1/6 частина товарів, а основна маса вантажів — воловими мажами⁶. Харківські ярмарки «забезпечували роботою» багатьох візників і чумаків, які транспортували всіляку продукцію «своїми степовими і найближчими» шляхами на Дон, у Таганрог і Крим⁷.

У зв'язку з тим, що чумацький транспорт вважався найдешевшим, цей фактор відповідним чином впливав на зменшення цін товарів на ринках України. Ним можна було користуватися з квітня по жовтень, а тому саме тоді торговий люд продавав свій найдешевший крам.

³ Епістолярна спадщина родини Нечасвих (кінець XVIII — перша половина XX століття) / Упор. С. Абросова, І. Андишкін, Н. Сурева та інші. Наук. ред. А. Бойко // Джерела з історії Південної України. — Запоріжжя, 2003. — Т. 3. — С. 235.

⁴ Слабеев І.С. З історії первісного нагромадження капіталу на Україні (Чумацький промисел і його роль у соціально-економічному розвитку України XVIII — першої половини XIX ст.). — К., 1964. — С. 52.

⁵ Підгаєць С. Хлібний вивіз з чорноморсько-азовських портів до 60-х років XIX віку // Праці семінару для вивчення народного господарства України. — К., 1929. — Вип. 3. — С. 167, 177–179.

⁶ Рославский А. Мысли об устройстве железной дороги из Харькова к Черному морю. — С. 21–55.

⁷ Рославский А. Мысли об устройстве железной дороги... — С. 44, 45; Сумцов Н. К истории слободско-украинского чумачества // Киевская старина. — 1884. — № 3. — С. 495.

Функціонування Успенського ярмарку розпочиналося 15 серпня й збіглося в часі з «осіннім» масовим виходом чумаків на промисел і активною реалізацією зібраних урожаїв. Починаючи свій маршрут у Крим, на Дон і узбережжя Азовського моря здебільшого порожняком, чумаки з великим бажанням і вигодою для себе наймалися, щоб попутно доставити товари в південні райони, аж у Бессарабію. Завдяки майже постійній наявності недорогого транспорту й відповідно можливості перевезення, такі ярмарки, як Успенський, відігравали важливу роль саме тоді, коли доставка товарів на значну відстань, через її порівняно високу вартість, іншими засобами була утруднена або навіть неможлива. Зимове транспортування мало свої особливості (ускладнені перевезення, харчування, постій, годівля робочої худоби тощо). Продукція, що реалізовувалася взимку, як правило, зберігалися на складах до весни — «нового сезону» чумацького візництва⁸.

Як зазначила О. Дружиніна, «українські й молдавські чумаки та російські ямщики пересувалися путівцями з своїми підводами, навантажуючи кожну з них по 120 пудів кладі. В міру розорювання полів скорочувалася можливість підніжного корму вздовж доріг, а тому доставка товарів на волах ставала все дорожчою. А головне, торговець, який перевозив товари, повністю залежав від погоди. Взимку від несподіваного танення снігу чи від дощів на шляхах утворювалися глибокі ями, в котрі занурювався весь тулуб коня: тільки голова стирчала з води. Низькі сани — гринджоли, на яких возили товар ямщики внутрішніх губерній, також загрузали в ямах врівень з товаром, котрий прибував до місця призначення підмоченим»⁹.

Про деяку специфіку номенклатури товарів і напями перевозів йдеться, зокрема, в розповіді одного з чумаків — Івана Коломійця кінця 50-х — початку 60-х років XIX ст. З Києва до Скулян (Бессарабія) він возив котли, механічні пристрої та канати, звідти до Одеси перевозив кукурудзу; туди ж з Ніжина — тютюн, з Одеси до Полтави — ріжки та інжир, з Полтави до Харкова — юхтові чоботи, з Одеси до Харкова — чавун, з Харкова до Кролевця — папір, картон і оливкову олію, з Києва до Ростова і Бобріка — цукор і, нарешті, з Бобріка до Одеси — овес¹⁰.

У центральні райони Росії чумаки також транспортували цукор, грушове дерево для виготовлення вишуканих меблів, сухофрукти, вовну, сіль, рибу тощо. Причому, такі поїздки мали постійний характер і досягали значних розмірів¹¹. Доставляючи в Єлець з Півдня рибу, сіль і пшеницю, чумаки

⁸ Аксаков И. Исследование о торговле на украинских ярмарках. — СПб., 1858. — С. 18, 42; Рославский А. Мысли об устройстве железной дороги... — С. 71.

⁹ Дружинина Е.И. Южная Украина в период кризиса феодализма. 1825–1860. — М., 1981. — С. 181–182.

¹⁰ Якимович С. Чумаки Иван Коломиец // Україна. — 1929. — № 5–6. — С. 107–109.

¹¹ Данилевский Г. Нравы и обычаи украинских чумаков // Библиотека для чтения. — 1857. — Т. 142. — С. 128; Сумцов Н. К истории слободско-украинского чумачества. — С. 495.

потім їхали в Ростов зі завантаженими залізом і чавуном підводами¹². При цьому щорічно чисельність учасників таких перевезень досягала кількох тисяч¹³. Значними були і обсяги доставленого збіжжя. Наприкінці 40-х років чумаками до Одеси довозилося близько $\frac{3}{4}$ всього хліба¹⁴. А щорічно постачання його лише в південні порти протягом 40–50-х років становило 2,5–4 млн четвертей, або 25–40 млн пудів. Така кількість сільськогосподарської продукції потребувала щонайменше 500–800 тис. пароволових маж (з розрахунку 50 пудів на один віз). Цілком імовірно, що в найбільш «активний» 1853 р. чумаки сюди транспортували приблизно на 1100 тис. маж до 5600 тис. четвертей хліба. Лише в Одесу щороку прибувало до 700 тис. возів¹⁵. Сумарно ж перевезення всіх різноманітних вантажів щороку в 40–50-х роках досягало до 60 млн пудів. А коли врахувати той факт, що вони за сезон у середньому здійснювали по дві поїздки, то їм знадобилося б не менше 600 тис. маж.

При порівнянні деяких даних кінця XVIII — перших десятиріч XIX ст. з 40–50-ми роками слід констатувати: роль чумацького транспортування в загальноукраїнському вантажообороті спочатку була вищою, але фактична кількість перевезень меншою, що пояснюється спадом їх участі в торгівлі. На думку І. Слабеева, головним чинником цього став розвиток річкового судноплавства¹⁶.

Конкретні факти свідчать: цей фактор особливо яскраво проявився при транспортуванні товарів з північноукраїнських регіонів у південні. Так, 1820 р. з Подільської губернії все збіжжя було відправлене до Одеси гужовим транспортом (тобто 100%), а вже наприкінці 50-х — початку 60-х років лише близько 68%, бо решта сплавлалася Дністром¹⁷.

Скорочення чумацтва зумовило і переміщення в 40–50-х роках бази основної частини експортного хліба далі на Південь, ближче до портів. Наприклад, в Одесу в 1817 р. він постачався з місцевостей у радіусі не більше 600 км (головним чином з Поділля та Київщини)¹⁸. З розвитком же в Новоросії власного землеробства ситуація почала різко змінюватися. Вже в

¹² Аксаков И. Указ. соч. — С. 229.

¹³ Комерческая газета. — 1854. — № 34.

¹⁴ Скальковский А. Взгляд на хлебопашество и хлебную торговлю в Новороссийском крае и Бессарабии // ЖМВД. — 1848. — № 23. — С. 57.

¹⁵ Підгаєць С. Хлібний вивіз з чорноморсько-азовських портів до 60-х років XIX віку... — С. 167, 177–179; Шмидт А. Херсонская губерния... — С. 289.

¹⁶ Слабеев И. С. Назв. праця. — С. 64.

¹⁷ Скальковский А. Днестр, его значение в торговле и промышленности Южной России // Экономический указатель. — 1858. — № 15. — С. 323; Янсон Ю. Статистическое исследование о хлебной торговле в Одесском районе. — СПб., 1870. — Таблица 44/2 (додаток).

¹⁸ ЖМВД. — 1835. — № 28. — С. 350; Одесса 1794–1894. — Одесса, 1895. — С. 177.

40-х — першій половині 50-х років Подільська і Київська губернії поставляли близько 50% експортного хліба, а в середині століття навіть до 40%¹⁹. У 50-х роках більша частина зерна збиралася і надходила до Одеси з 200–300-кілометрової зони навколо міста. Виключення становили тільки окремі роки великого експорту збіжжя. В такому разі «північна межа» постачання відсувалася до 450 км²⁰. З розвитком хліборобства в припортових районах чумаків поступово витіснили місцеві жителі з власними транспортними засобами.

Отже, зручний і простий у застосуванні, а також порівняно дешевий чумацький транспорт міг задовольнити потреби в перевезеннях лише за відсутності більш досконалих видів транспортування, дець до 70-х років XIX ст.

Особливо значних обсягів торгівля за участю чумаків набула напередодні скасування кріпосного права. Її помітна активізація припадала на роки неврожаїв на території Новоросії й Дону. Тоді вони повертаючись з південних регіонів, скуповували збіжжя у найближчих повітах Київської губернії — Уманському, Звенигородському, Таращанському, Сквирському та деяких інших, куди перед тим привозили сіль і рибу. Закуплений хліб реалізувався ними цілеспрямовано в Одесі, Миколаєві, Криму, окремих значних осередках торгівлі. Цікаво, що для придбання хліба вони застосовували нерідко і натуральний обмін²¹, а це, зрозуміло, зменшувало обіг грошей.

Серед найпомітніших чинників (особливо від середини XIX ст.), які перешкождали чумацькому промислу, стала культивуація степів, де перед тим безкоштовно випасалася робоча худоба. Прагнучи якомога більше виробити сільськогосподарської продукції на ринок, поміщики, а за ними селяни та іноземні колоністи посилено заорювали цілину з її великими природними пасовиськами. Поступове зростання платні за їх використання, встановленої можновладцями та сільськими громадами, призвело до здорожчання транспортування і втрати головної переваги візництва — порівняної дешевизни. Вже на межі 30–40-х років ця проблема, а також оплата водопоїв для худоби, особливо загострилася. Лише так зв. «смугами відчуження» — вузькими придорожніми ділянками трави — можна було, як колись, користуватися більш-менш вільно. Проте й вони досить швидко зникали під колесами валок, копитами волів і коней, а трава з'їдалася худобою. Категорична заява офіційних друкованих органів «Русский дневник» і «Киевские губернские ведомости» за 1859 р. про те, що час, коли дозволялося чумакам випасати

¹⁹ *Скальковский А.* Взгляд на хлебопашество и хлебную торговлю... — С. 56; *Янсон Ю.* Статистическое исследование о хлебной торговле... — Таблица 44/2 (додаток).

²⁰ *Струков Д.* О состоянии сельского хозяйства в Южной России // Журнал министерства государственных имуществ (далі — ЖМГИ). — 1852. — № 44. — С. 48.

²¹ *Данилевский Г.* Нравы и обычаи украинских чумаков. — С. 259; *Кедрин И.* Материалы для хозяйственной статистики Киевской губернии // ЖМГИ. — 1852. — № 46. — С. 61; *Золотницкий И.* О сухопутных перевозных средствах Юго-Западного края // Военный сборник. — 1869. — Т. 46. — С. 221.

худобу безплатно, вже давно пройшов і відтепер про таке не можна навіть мріяти, яскравий показник тому²². Опинившись у безвихідному становищі, візники змушено виплачували значні кошти за утримання худоби протягом довгого шляху. Причому, визначені їх тваринам для годівлі пасовиська не були набагато кращими від оголеної придорожньої смуги. Надзвичайно складно ця проблема вирішувалася в місцях великого скупчення чумаків.

Якщо в багатьох районах України у 40-х роках платня за годівлю пари волів у середньому становила 6 коп. сріблом за добу, то вже в середині 50-х років вона зросла до 10 коп. сріблом. Такі витрати в дорозі зменшували загальні заробітки на 20%. Нерідко сплачувалися гроші за водопій у річках, які, зрозуміло, не мали певного власника. В одному з тогочасних документів так описана ця ситуація: «Бачачи перед собою чудові пасовиська, вони завжди змушені задовольнитись 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 їжу²³».

Найдорожче чумакам обходилося перебування в Одесі, на дніпровських пристанях і переправах (Каховка, Нікополь, Кременчук), на соляних озерах і т.п. Їм доводилося платити за випаси в «голому степу» і водопої 15–25 коп. за добу, проїзд через приватні землі та чийсь пасовиська, стоянку біля складів тощо. Можновладці брали гроші навіть за дозвіл розпрягти худобу на їх територіях. Тварини неабияк виснажувалися, передчасно «старіли», бо валка часом долала шлях у 50 верст без води й їжі. В Одесі в 50-ті роки водопій обходився у 8 коп. на добу. До того ж зростали ціни і за постій людей. А тому заробітки перевізників часто зводилися до мінімуму, або ж виходили тільки збитки²⁴.

У посушливі періоди всі означені фактори ще більше ускладнювали становище, бо нерідко гинула худоба, а з нею втрачалася можливість заробітку. Траплялись випадки, коли заради спасіння виснажених тварин люди на дорозі залишали весь товар або його значну частину. В результаті це призводило до виплати неустойки згідно контракту.

Неабияк погіршували справу орендарі чужих маєтків, степів і водопоїв, бо, використовуючи складну ситуацію, вони прагнули за стислі терміни «вичавити» з чумаків якомога більше грошей. Багато хто з них, найнявши шинок з невеликою ділянкою пасовиська, чатував господарів підвід, незаконно зупиняв їх і вимагав сплати за корм і водопій, хоча ті цим не користувалися. Траплялись випадки, коли корчмарі наполягали, щоб прибулі

²² Чумаки // Русский дневник. — 1859. — № 65; Чумаки // Киевские губернские ведомости. — 1859. — № 16.

²³ Данилевский Г. Нравы и обычаи украинских чумаков... — С. 21; Слабеев И.С. Назв. праця. — С. 78.

²⁴ Данилевский Г. Указ. соч. — С. 33; Скальковский А. Записки о торговых и промышленных силах Одессы в 1859 году // Записки ИРГО. — 1864. — Кн. 1. — С. 78, 220.

на постій чумаки купували горілку тільки у них, причому, за підвищеними цінами. Нерідко дурили стомлених візників. Усі ці та подібні явища набрали масового характеру, стали ледь неписаним законом. До численних судових позовів з боку орендарів призводили випадкові потрапи посівів і луків чумацькими волами. Причому, вартість збитків нерідко встановлював на свій розсуд, «як заманеться», постраждалий здирник²⁵. Інколи «компенсації» за потрапи, наприклад, у Криму, досягали 20–30 руб. — дуже значна сума для незаможних осіб.

У більшості випадків чиновники на місцях затримували «порушників спокою», і якщо ті відмовлялися відшкодувати збитки «потерпілим» господам, примушували їх це зробити. До «неслухняних» чумаків застосовували не тільки адміністративні, а й фізичні покарання: їх били і тримали під арештом.

Деякі губернатори змушено визнавали: поміщики «безсовісно оббирають» чумаків, але при цьому нічого не робили, щоб полегшити їх становище²⁶. Бувало, скарги останніх по кілька років знаходилися в судах без належного розгляду, і позивачі, не дочекавшись справедливого рішення, помирали.

Не полегшував працю та життя візників у дорозі поганий стан шляхів, мостів, перевозів. Якщо раніше у дощ чи сніг вони могли звернути з розмоклої або розбитої дороги і вільно їхати степом, то з кінця XVIII ст., в міру розорювання цілини, це здійснювати ставало все важче. У разі, коли шляхи проходили через землі можновладців, ті, як правило, відмовлялися їх лагодити, приводити до належного стану. Схоже недбале ставлення спостерігалося й стосовно мостів і переправ²⁷. Траплялося, що старі шляхи спеціально заорювалися власниками, а нові маршрути прокладалися через незручні місця, або їх навмисно звужували. Особливо великі труднощі виникали під час переправ через широкий і повноводний Дніпро, зокрема, поблизу Береслава та Нікополя²⁸.

Означені вище негаразди, природно, негативно позначалися на промислі чумаків, а це, в свою чергу, помітно обмежувало їх потенційні можливості в торгівлі. Вони мусили періодично підвищувати ціни на свої послуги, але їх витрати при транспортуванні, починаючи з 50-х років XIX ст., вже мало

²⁵ ЦДІАК України. — Ф. 442. — Оп. 1. — Спр. 736. — Арк. 1; Оп. 71. — Спр. 342. — Арк. 172, 323–324; Оп. 80. — Спр. 343. — Арк. 1–1 зв.

²⁶ Там само. — Оп. 71. — Спр. 342. — Арк. 394.

²⁷ Военно-статистическое обозрение Российской империи. — СПб., 1850. — Т. XI. — Ч. 4: Екатеринославская губерния. — С. 82–83; Материалы, собранные земскими учреждениями Таврической губернии по вопросу о соединении Крыма с центральными губерниями паровой железной дорогой. — СПб., — С. 47; Земледельческая газета. — 1848. — № 39.

²⁸ Афанасьев-Чужбинский А. Поездка в Южную Россию. — СПб., 1861. — Ч. 1. — С. 279, 280.

«перекривали» доходи. Тому напередодні реформ початку 60-х років візництво стає практично збитковим, і лише непомірні труднощі заробити гроші іншим засобом змушували візників продовжувати їх нелегку справу. Заможні ж чоловіки могли дещо полегшити своє становище за рахунок активізації торгівлі, яка давала солідніші прибутки, ніж власне транспортування.

Зрозуміло, що великим лихом для чумаків ставали різні пошесті серед робочої худоби. Зокрема, втрата пари волів і неможливість придбати нових нерідко були причиною вибуття котрогось з них з процесу перевезення товарів. Так, «страшна епідемія» 1848–1849 рр. забрала в них тільки у Катеринославській губернії тисячі голів рогатої худоби, а через відсутність належних кормів було продано й зарізано ще кілька тисяч. Якщо у XVIII — на початку XIX ст. багато чумаків утримувало по кілька десятків волів, то в 1849 р. — лише по 2–4 пари. В Херсонській губернії втрати досягли 99,5 тис. голів рогатої худоби. Загалом у Новоросійському краї поголів'я скоротилося з 2,5 млн у 1844 р. до 1,95 млн голів у 1848 р. (і це ще до початку наймасштабнішої епізоотії 1848–1849 рр.)²⁹. Найбільше постраждали від цього візники, адже втрата волів означала для них крах усієї справи.

До масової загибелі призводило і спільне користування пасовиськами та водопоями хворих і здорових тварин. А чумацька худоба виявилася особливо вразливою через постійне виснаження важкою роботою і складність довгих маршрутів.

Майнова нерівність серед чумаків свідчила про їх значне розшарування. Вже наприкінці XVIII — на початку XIX ст. джерела зафіксували наявність двох основних груп: дрібних представників (більша частина) і підприємців. Останні мали великі кошти, а тому більш вільно та незалежно могли займатися своїм промислом. Напередодні реформи 1861 р. з'явилося чимало заможних «промисловців», які розпоряджалися десятками і навіть сотнями тисяч рублів. І хоча частка багатіїв серед них у кінці XVIII — середині XIX ст. була порівняно незначною, її роль у торгівлі постійно зростала. Наприклад, у їх руках дедалі більше зосереджувалася купівля-продаж риби, солі, збіжжя та інших товарів, а візництво поступово відходило на другий план. Вони могли відмовлятися від “дешевих” поїздок, вибирати особливо прибуткові й в попутному їм напрямі³⁰.

Деякі з них, наприклад, на території Катеринославщини могли дозволити собі утримувати по 100 волів³¹. У с. Святодухівка на Азовському узбережжі

²⁹ Скальковский А. Опыт статистического описания Новороссийского края. — Одесса, 1850. — Ч. 2. — С. 347.

³⁰ Шмидт А. Херсонская губерния... — С. 283.

³¹ Сергеев А. Географические очерки России. — СПб., 1866. — Вып. 2. — С. 36; Павлович В. Екатеринославская губерния // Материалы для географии и статистики России, собранные офицерами Генерального штаба. — СПб., 1862. — Т. 11. — С. 240;

таким, зокрема, був Іван Солонина. Чумак-міщанин Лаврентій Скалозуб з м. Олександрії, що на Херсонщині, також мав 50 пар волів: коли одна половина, як правило, знаходилася на відпочинку, то інша «мандрувала». За великі статки місцеві громадяни прозвали його «Багатирем», а вулицю, де він мешкав, «Багатирською»³².

У XVIII ст. і до 60-х років XIX ст. багаті чумаки досить вправно поєднували свій промисел з торговим землеробством на власних і орендованих ділянках, відгодівлею волів на м'ясо, відкупамися тощо. Таких Г. Данилевський назвав «тузами» і «капіталістами», котрі ведуть промисел гуртом, («оптом»), мають по тридцять, сорок чи п'ятдесят пар волів, а у декого у наймі ще й по сто або двісті десятин землі, взяті на відкуп винокурня, ліс, ділянка винного відкупу, чоловік тридцять працівників, а «в горщику, де-небудь, замазано під піччю або закопано в садку тисяч сто асигнацій чистогану» (тобто — готових грошей). Крім того, і «за чоботом» знаходилася «для оборотів повна киса»³³.

Власне, поєднання чумацтва з торгово-промисловою справою стає типовим явищем для XIX ст. Це можна пояснити, зокрема, тим, що землеробство чумаки здебільшого вважали малоприбутковим заняттям, так само як і скотарство. Проте з посиленням товаризації сільського господарства заможні «братчики» почали інтенсивно збільшувати площі своїх земельних ділянок. Робилося це, як правило, за рахунок оренди наділів у селян, де потім виробництво продукції спрямовувалося на ринок. Тобто, накопичені гроші в процесі чумакування починали діяти в сфері товаризації зернового господарства, скотарства тощо, а звідси — розвивали буржуазні відносини, поширюючи їх з промисловості на землеробство і навпаки.

Зрушення такого характеру поступово змінювали обличчя заможних «братчиків»-чумаків, дистанціювали їх від бідних візників, надавали схожості з представниками пануючих верств. Водночас змінювалося житло, побут, думки. Тепер вони найчастіше прагнули оселитися ближче до центру містечка або великого села, щоб «хоч боком» їх будинки мали вихід на площу. Такий чумак, вважав Г. Данилевський, вже не одягне дьогтем мазаних сорочок, не піде з волами, а буде тримати для цього щорічно по 20–40 — найманих працівників, щоб, посилаючи їх у дорогу, потім лише підраховувати бариші. Від цього втрачалася традиція, «старовинна самотність» давнього промислу, а винні в усьому були нові «виродки», банкіри та спекулянти³⁴.

Букатевич Н. Чумацтво на Україні. Історико-етнографічні нариси. — Одеса, 1928. — С. 48.

³² Никифоров В. Описание прихода, принадлежащего соборной Успенской церкви уездного города Александрии Херсонской губернии. — С. 571 (примітка).

³³ Данилевский Г. Нравы и обычаи украинских чумаков... — С. 134.

³⁴ Там же. — С. 255, 260, 261.

Багатії, змінившись зовнішньо і внутрішньо, вже не купували сумнівної якості товар, мажі чи волів. Худобу вибирали рослу і сильну, підбрану в масть, з великими «чумацькими» рогами, які для куражу, траплялося, покривали позолотою. Мажі ж нерідко прикрашали різьбленням. У компанії намагалися брати подібних собі, створюючи «хазяйські» валки³⁵. А розвинути власне сільське господарство ставало все складніше й під силу хіба що заможним, бо, зокрема, в Катеринославській губернії вартість землі з кінця XVIII до початку 40-х років XIX ст. зросла в кілька разів і досягла 25–35 руб. за десятину, а в Херсонській губернії на початку 50-х років — до 8–12 руб. сріблом.

«Середнього рівня» чумака на той час слід вважати як такого, що мав не менше 3–5 пар волів і достатню суму грошей, щоб більш-менш вільно займатися не тільки візництвом, а ще й торгівлею. Бідні ж «братчики» могли дозволити собі в кращому випадку найняти на допомогу робітників.

Найчисленнішу групу чумаків у першій половині XIX ст. становили власники 1–2 пар волів і з незначними сумами капіталу (а то й без них). Такими були, зокрема, селяни, котрі успадкували промисел від батька й тільки-но почали ним займатися, рятуючись від безвиході свого становища та остаточного розорення. Їх, на відміну від «справжніх» чумаків, у народі називали «фурщиками». Не маючи належної й постійної матеріальної бази, вони являли собою потенційний контингент для повного зубожіння. Коли ж вони остаточно втрачали можливість займатися промислом, їх замінювали інші селяни, які ще могли дозволити собі придбати щонайменше пару волів і спорядження для них*. Крім того, треба було мати близько 15–25 руб. на різні дорожні витрати (постій, харчування, годівля і водопій худоби тощо)³⁶.

Фурщики відчували постійну потребу в грошах, а тому знаходилися в залежності у тих, хто їх давав, наприклад, скупників, які наймали їх для доставки продукції в різні торгові осередки чи порти. Використовували ситуацію з вигодою для себе й багаті чумаки: вони протягом року чекали моменту, щоб скористатися найбільшою «вразливістю» фурщика й запропонувати тому «допомогу»-кабалу: відвезти товари до місця призначення якомога дешевше³⁷. Особливо не вигідною для останніх була платня за виконання контрактів узимку, бо становила приблизно 30–50% від весняної³⁸.

Нерідко наймачі бідних чумаків вдавалися й до певних «провокацій», щоб «збити» ціну на їхні послуги. А саме: в необхідний для них момент

³⁵ В[еле]цкиї Н. Очерки дореформенного быта в Полтавском побережьи // Киевская старина. — 1896. — № 7-8. — С. 115.

* У 40–50-х роках для цього знадобилося б не менше 75 руб. сріблом.

³⁶ Линовский В. Железные дороги и чумацкий промысел // Экономический указатель. — 1857. — № 16. — С. 362.

³⁷ Шмидт А. Херсонская губерния... — С. 282.

³⁸ Чумаки // Русский дневник. — 1859. — № 65; Шмидт А. Об улучшении перевозочных средств в Южной России // Русский вестник. — 1860. — Т. 27. — С. 458.

підкупували представників місцевої влади, які починали вимагати від фурщиків термінового погашення казенних податків, унаслідок чого в тих виникала гостра потреба в наявних грошах. У хід йшли також і інші «хитрощі»: споювання, надмірні обіцянки без їх виконання, необґрунтовані «гарантії» завантаження товаром на зворотньому шляху тощо.

В 1859 р. про такі випадки йшлося на шпальтах газети «Русский дневник». При цьому наголошувалося, що насправді нічого з обіцяного не виконується, і кожного разу гірко обдурені в своїх сподіваннях чумаки не перестають, проте, при новому контракті знову простодушно вірити красномовному брехуну-прикажчику³⁹.

Після укладання відповідного контракту й отримання обумовленого задатку чумаки потрапляли у певну залежність від наймача, бо обов'язковий обсяг його зобов'язань чітко прописувався в документі, однак при цьому не можна було передбачити всіх додаткових витрат у дорозі, наприклад, на хворобу людини чи тварини (не кажучи вже про їх смерть), а також витрат через стихійні лиха, напади грабіжників, навіть природне «псування» товару, коли йшов дощ або падав сніг. Невиконання ж договору передбачало велику «неустойку», а це, в свою чергу, означало змарновані дні й ночі, даремно витрачену працю, шкоду здоров'ю, а то й повне розорення. Крім того, чумаків дурили при зважуванні товару та його завантаженні. При цьому називали одні суми розрахунку, а в контракті записували інші (зрозуміло, менші). Також штрафували за затримку в дорозі, коли під час тривалих дощів вони довго простоювали на одному місці або рухалися дуже повільно. А тому, прибувши за призначенням, як про це, зокрема, свідчили жителі Одеси в кінці 50-х років, багато з них змушені були просити милостиню на вулицях, щоб хоч якось повернутись у рідні місця⁴⁰. Видавець газети «Посредник» С. Усов описав схожий епізод, який мав місце в 1842 р. Тоді біля Кам'янця він зустрів валку, котра везла з Акермена на Поділля купецьку сіль, а звідти в Одесу збиралася транспортувати пшеницю. Почав розпитувати візників про їх побут, у наслідок чого з'ясувалося, що чумаків найняли ще взимку з розрахунку по 15 руб. за віз, але вже на той момент у них майже не залишилося одержаних грошей. Адже багато витрат пішло на використання пасовиськ для худоби. Один з візників щиро зізнався: «Наше життя тяжке, дуже тяжке. Стільки років я вже чумакую, але не можу до нього звикнути. Спаси мене, Боже, від нього»⁴¹.

Про нестерпне становище найбідніших фурщиків йдеться в історичних піснях. Зокрема, в одній з них є такі рядки:

³⁹ Чумаки // Русский дневник. — 1859. — № 65.

⁴⁰ Стойкович П. Две главы из экономической истории Новороссийского края // Южный сборник. — 1859. — № 2. — С. 101.

⁴¹ Чумаки // Посредник. Газета промышленности, хозяйства и реальных наук. — 1842. — № 39.

А вже чумак та й дочумакувався,
Нема свити, кожух обідрався.
В іншій з гіркотою зазначено:
Не ходили б ми по дорогах,
Якби було чим оплатиться.

Проте ще гіршим був статус наймита в чумацькому промислі — людини, котру здебільшого використовували «у підхват», для багатьох допоміжних робіт. Зрозуміло: багатший господар міг найняти таких працівників більше. У господарстві окремих чумаків їх часом налічувалося до 40 чол.⁴² Однак, вже протягом кінця XVIII — першої половини XIX ст. загальна потреба в наймитах поступово зменшувалася. Адже на шляху виникало все більше поселень, де в разі необхідності можна було недорого найняти робітника під конкретний вид діяльності (ремонт возів, догляд за худобою тощо). Із зміцненням влади на місцях рідшими стали пограбування та вбивства, отже відпала потреба у великих гуртах для самозахисту. Та і сама необхідність економії коштів примушувала до того. Факти свідчать: у другій чверті XIX ст. наймиту доводилося обслуговувати 4–6 паровиць, тоді як до того — вполовину менше⁴³.

Коли валка знаходилася вдома, особливо в «гарячу пору року», наймити безпосередньо долучалися до господарства хазяїна: орали, сіяли тощо. Після промислового сезону частину їх розраховували, а деякі залишалися займатися ремеслами, молотити зерно і возити його до млинів та в місто на продаж, чим також сприяли товаризації виробництва. З кінця XVIII до 60-х років XIX ст., наприклад, на Катеринославщині наймит заробляв у середньому від 8 до 10 руб.⁴⁴

У випадку, коли він хотів стати «повним» чумаком і брав у борг паровицю, то знову ж таки опинявся в майновій і економічній залежності від багатія.

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

— Так співається про лиху долю наймита в народній українській пісні.

Втім, й зuboжілі люди відігравали помітну роль у розвитку купівлі-продажу, особливо в кінці XVIII — першій половині XIX ст., коли транспорт

⁴² Данилевский Г. Указ. соч. — С. 260.

⁴³ Данилевский Г. Указ. соч. — С. 260; Киевлянин, 1871. — № 69; Линовский В. Железные дороги и чумацкий промысел. — С. 360.

⁴⁴ Слабеев І.С. Назв. праця. — С. 102.

в Російській імперії, на відміну від Англії, США та Франції, знаходився на низькому технічному рівні. Навіть у 1860 р. довжина імперських залізниць становила всього 1588 км — менше, ніж у Іспанії, Італії й навіть невеликої Бельгії⁴⁵. Траплялися навіть парадоксальні випадки доставки в Одесу виробленої пшениці в районі Нижньої Волги через Петербург і Лондон (1833 р.).

Деякі товари, через свою відносну малоприбутковість, належали до так званих «важких» для перевезення, а тому транспортувались здебільшого не на конях, а на волах. В 30–50-х роках така доставка обходилася в середньому в 2–3 рази дешевше, ніж кіньми⁴⁶. А в XVIII — першій чверті XIX ст. вона обходилася ще менше, бо вздовж чумацьких шляхів існували «дарові» пасовиська⁴⁷.

Загалом, говорячи про можливості дешевого транспортування, слід констатувати:

- по-перше, створювалися умови для більш дальньої доставки будь-якої продукції, завдяки чому розширювалася мережа ринків;
- по-друге, за відсутності належної кількості залізниць і наявності слабозвинутого річкового судноплавства саме чумакування стало головною ланкою в перевезенні товарів до портів, тобто забезпечувало його експорт;
- по-третє, в результаті візництво відіграло значну роль у процесі товаризації всіх видів господарств;
- по-четверте, завдяки йому зміцнювалися економічні зв'язки не тільки між окремими українськими регіонами, Центральною Росією, а й зарубіжними країнами;
- по-п'яте, власне функціонування дешевого транспорту зумовлювало в кінці XVIII — першій половині XIX ст. найвищий рівень чумацької торгівлі за всю історію існування цього промислу;
- по-шосте, потреби візництва забезпечували роботою, хай і дешевою, багатьох звільнених від землеробства селян, що надавало бідним людям можливість вижити, сприяли розвиткові різних ремісничих спеціальностей, промислового виробництва в цілому.

Водночас, з дорожчанням чумацького перевезення та поліпшенням інших видів транспортування, цей давній промисел вже на середину XIX ст. помітно занепав. У другій половині 40-х років перевезення волами на території України настільки зросло в ціні, що втричі перевищило доставку таких же обсягів товарів західноєвропейськими залізницями. А транспортування чумаками предметів споживання від Балти до Одеси (182 версти) обходилося в грошовому вимірі стільки ж, як з Гавра до Тура (480 верст). Отже,

⁴⁵ *Оппенгейм К.* Россия в дорожном отношении. — М., 1920. — С. 102.

⁴⁶ Комерческая газета. — 1838. — № 51.

⁴⁷ *Аксаков И.* Исследование о торговле на украинских ярмарках. — С. 44; *Рославский А.* Мысли об устройстве железной дороги... — С. 47, 53.

більшості постійних учасників купівлі-продажу ставала цілком очевидною безперспективність не лише візництва, але й чумацької торгівлі, і разом з тим — велике майбутнє залізниць⁴⁸.

Втім, особистий фактор у цій справі інколи брав гору й «перемагав» економічну доцільність і здоровий глузд. Так, Е. Канкрін вважав несвоєчасним розбудову мережі залізниць, а тому «переконав» уряд замість цього вкласти 1 млн руб. у поліпшення стану найважливіших шляхів з Київської й Подільської губерній до Одеси (1841–1843 рр.). Проте цей захід не здешевив чумацькі перевезення, а тому не мав особливо помітних позитивних наслідків. Проти таких дій уряду, згуртувавшись, виступили поміщики, не зацікавлені в наданні візникам спеціальних пасовиськ вздовж шляхів для відгодівлі робочої худоби. Сумніви щодо можливого здешевлення сухопутного перевезення вантажів степовими просторами Південної України висловлювали французькі фахівці⁴⁹. Навіть головний управляючий шляхами граф П. Клейнміхель обстоював думку про те, що ніяка залізниця не зможе перевозити вантажі дешевше за чумаків⁵⁰.

І дійсно, хоча в 50 — на початку 60-х років, зі збільшенням можливостей і потужностей річкового судноплавства, обсяги перевезення чумаками вантажів з північних губерній у південні помітно зменшилися, втім, завдяки розвитку самої торгівлі, масштабність візництва загалом мало змінилася. Навіть від берегів Дніпра та Дністра товари подекуди продовжували доставляти гужовим, а не водним транспортом. Тільки в 70–80-х роках активне будівництво залізниць і розвиток судноплавства спочатку призвели до різкого обмеження чумакування, а потім завдали йому вирішального удару й спонукали до цілковитого занепаду.

Особливо швидко зникало чумацтво в тих районах, де його шляхи співпадали з напрямками руху залізничного транспорту. Неабияк скоротилася довжина маршрутів візництва. Зокрема, поява Курсько-Харківсько-Азовської залізниці й лінії від Харкова до Дніпра за доволі короткий термін усунули необхідність перевезення вантажів гужовим транспортом на дуже великій території⁵¹. В інших місцевостях, далеких від залізничних колій, цей процес затягся приблизно на чверть століття. Та і залізниці в перші декілька років не могли відразу забезпечити великі обсяги вантажоперевезень. На них позначились і ті недоробки, які існували на коліях і станціях. Через це не

⁴⁸ Киевские губернские ведомости. — 1847. — № 13; 1848. — № 18; Записки о причинах, препятствующих распространению улучшенного сельского хозяйства и о мерах по отвращению сего неудобства // ЖМГИ. — 1847. — № 25. — С. 10.

⁴⁹ *Ле-Плэ Ф.* Исследование каменноугольного Донецкого бассейна... — М., 1854. — С. 362–365, 397–408.

⁵⁰ *Слабеев И.С.* Назв. праця. — С. 116.

⁵¹ *Сумцов Н.* Очерки народного быта (из этнографической экскурсии 1901 г. по Ахтырскому уезду Харьковской губернии). — Харьков, 1902. — С. 27; Сборник статистических сведений о Екатеринославской губернии. — СПб., 1858. — Т. 2. — С. 202.

досягалися проектні пропускна спроможність і швидкість руху. Відсутність належної кількості станцій і під'їзних колій, а також складських приміщень — все це певним чином продовжувало функціонування чумацтва. Немаловажну роль при обранні людьми виду транспорту відігравала вартість доставки. І візники часом опинялися в більш вигідному становищі. Так, у кінці 60-х — на початку 80-х років майже незмінною залишалася середня ціна на транспортування хліба з Поділля до Одеси: волами — 2 руб. 75 коп., водним шляхом — 2 руб. 85 коп., залізницею — 3 руб. за чверть⁵². Крім того, на залізницях траплялися різні негаразди: втрати вантажів, затримки в дорозі. Тому ще в кінці 70-х років чумаки продовжували залишатися значними конкурентами деяким залізницям в Україні, а саме в швидкості й акуратності доставки товарів⁵³.

Чи не останньою великою спробою організувати «конкуренцію» Одеській залізниці стало утворення «Вільної візницької артілі чумаків» з 1200 возів в Умані 1875 р. Спочатку її справи йшли досить вдало, бо, наприклад, за доставку хліба з Умані до Одеси чумаки брали 2 руб. за чверть (відстань у 60 верст), а залізниця близько 2 руб. 50 коп. і навіть більше. Мало того, на залізниці зерно майже не доглядалося, псувалося, а то й пропадало (часом до 4 четвертей із 100). Для його збереження господарю доводилося при прибутті в Одесу наймати сторожа. За зайві години перебування на станції вантажів до їх хазяїв керівництво залізниці застосовувало штрафні санкції. Чумаки ж, згідно з контрактами, особисто відповідали за доставку збіжжя до порта чи в інше місце його розвантаження та збереження⁵⁴.

Успішне функціонування візництва викликало серйозне занепокоєння в начальників і власників залізниць, спонукало їх застосовувати відповідні заходи, щоб привернути якомога більше клієнтів. Для цього зменшувалися залізничні тарифи, поліпшувалася робота працівників, гарантувалося збереження вантажів тощо. Саме такі підходи дозволили компанії Курсько-Харківсько-Азовської залізниці усунути небажаних конкурентів-чумаків. Як тільки таке сталося, на залізниці знову підвищили тарифи за перевезення⁵⁵.

Проте вже на кінець 80-х років чумацтво повсюдно втратило свої колишні потужні можливості й більше не могло належним чином протистояти ні залізницям, ні паровому судноплавству. Лише однією залізницею до

⁵² Янсон Ю. Статистическое исследование о хлебной торговле в Одесском районе. — СПб., 1870. — С. 177.

⁵³ Попов Р. О Малороссии и малороссах. — М., 1877. — С. 20; Демчинский. Заметки по поводу проекта центрального вагонного парка дорог I группы // Журнал министерства путей сообщения (далі — ЖМПС). — 1879. — Т. IV. — Кн. 2. — С. 122–123; Щербина Ф. Очерки южно-русских артелей и общинно-артельных форм. — Одесса, 1881. — С. 129, 166.

⁵⁴ Киевлянин. — 1875. — № 100.

⁵⁵ Сумцов Н. Культурные переживания // Киевская старина. — 1899. — № 4. — С. 140.

Одеси на початку 90-х років було доставлено понад 70 млн пудів вантажів, у тому числі 44,5 млн пудів збіжжя, а вивезено з міста — 17,2 млн пудів⁵⁶. Зрозуміло, що такі обсяги вантажів чумакам перевезти було тоді не під силу.

На початку 90-х років вже тільки поодинокі валки з невеликою кількістю возів приїздили в південноукраїнські торгові осередки, коли ще років 10–15 тому їх тут налічувалося десятки в 30–50 возів кожна⁵⁷. Отже, роль їх у реалізації товарів стала майже непомітною на загальноукраїнському тлі, не кажучи вже про всеімперський рівень.

Важливо зазначити і той факт, що «інтерес» до візництва почав падати насамперед серед найзаможнішої частини чумаків, які, забезпечені майном і маючи великі кошти, могли порівняно вільно змінити вид заняття, щоб отримувати більші прибутки. Наприклад, на той час стало вигідніше займатися торговельним землеробством чи скотарством. А тому багаті чумаки перетворювались у поміщиків, скуповуючи землю в збіднілих селян і можновладців, які розорялись. Щодо цього процесу на Полтавщині відомий у минулому земський статистик В. Василенко зазначив: «Майже весь контингент багатирів серед козацтва Полтавщини складається головним чином з колишніх чумаків, які мали можливість перетворитись у землевласників з настанням важких часів для чумацтва»⁵⁸ (1885 р.). Безперечно, таке явище мало місце в усіх українських губерніях, де орних земель існувало багато, а торговельне землеробство давало великі прибутки.

Для того, щоб краще уявити процес еволюції чумацтва, звернемося до характеристики найбільш відомих його представників. Серед найтипівіших або цікавих візників можна виділити, принаймні, кількох, про яких збереглися окремі біографічні дані. Так, кріпак Онисько Тупчій, котрий разом із сім'єю мешкав у Таращанському повіті Київської губернії, від своїх предків «успадкував» чумацький промисел і обладнання до нього. Причому, вже його батько вважався багатієм, ходив у Крим і Дон з крамом на 25 і більше возів. Утримував понад 50 волів. З 1829 р. почав чумакувати і Онисько. Вже на початку 30-х років Тупчій-син реалізовував власний хліб у 8 разів дорожче, ніж він коштував на Київщині. До кінця 40-х років він став таким заможним, що зміг себе і всю сім'ю за велику суму грошей викупити з кріпацтва, придбати хутір Багав'янський біля с. Багви (того ж повіту, де і мешкав), завести велике господарство на 300 дес. землі. На промисел Онисько ходив з 70–100 паровицями, тобто у цьому перевершив батька. Коли ж було особливо вигідно транспортувати вантаж, до своїх волів додавав ще 30–50 паровиць, найнятих у колег по промислу. В ході Кримської війни О. Тупчій купував овес на пристані Тонка (Азовське побережжя), а потім возив його в Крим, де продавав у 4 і більше разів дорожче для діючої армії. Всього за

⁵⁶ Одесса. 1794–1894. — С. 214.

⁵⁷ Ярошко А. Рабочий вопрос на Юге, его прошлое, настоящее и будущее. — М., 1894. — С. 13, 14.

⁵⁸ Харьковские губернские ведомости. — 1885. — № 286.

один 1855 р. сім'я на чумацькому промислі заробила 50 тис. крб. Чумацтвом він займався до кінця 60-х років, поки мав добрячий зиск. Тоді ж чумаковів про те, що якби не витратився на викуп з кріпацтва, то мав би близько мільйона, а не 560 тис. крб. Це яскравий приклад поєднання ведення власного сільського господарства з торгівлею⁵⁹.

З другої половини 60-х років О. Тупчій значився вже «купецьким братом», котрий орендував у поміщика Піонтковського Ахматівський масток. Крім того, він займався всякими, підчас сумнівними, валютними оборудками, вмів використовувати різницю в курсах срібних грошей і асигнацій не лише в межах Київщини, а навіть у Росії. Він завжди купував товар на «дзвінку монету», а продавав за асигнації, вимінюючи їх згодом на срібні та золоті гроші. Тільки на обмінних операціях він «перекривав» усі дорожні витрати валки з десятками паровиць.

Типовим представником заможної верхівки слід вважати й Романа Балабуху, який мешкав на власному хуторі біля Дніпра. В цю місцину переселився ще дід майбутнього чумака з с. Кононівки на Полтавщині, де йому «стало тісно» й він вирішив зайнятися промислом. Дід Романа з «милості» дозволив членам своєї родини, котрих потім використовував як наймитів у своєму господарстві, оселитися поряд з ним. Батько Р. Балабухи, як і він сам, також широко користувався недорогою робочою силою своїх рідних і близьких. З часом хутір, де було кілька хат, великі сади й пасіка, а при ньому три ставки, почали називати «Роман при дорозі». Просторе подвір'я садиби вмещало амбри, клуні, льох, окремих загін для волів, саж для відгодівлі свиней, повітку для возів тощо. Тут же знаходилися підготовлені до «мандрів» 30 маж, на яких у різні райони доставлялися товари⁶⁰.

В 40-х роках промислом займалися й два брати Сизьони — Микола та Андрій. Перший якийсь примудрився в одному з походів на Південь пропити 50 пар волів, проте, вочевидь, не останніх, бо не розорився. Другий туди ж посилав валку з наперед «сторгованим вантажем» у 40 паровиць і своєю довіреною особою. Назад валка поверталася завантажена сіллю. Андрій Сизьон, орендуючи в селян близько 100 дес. землі, торгував збіжжям, лісом, вином, на чому заробляв великі «бариші». Він вже був мало схожим на своїх предків-чумаків, бо став спритним, метким і кмітливим куркулем, «собі на умі»⁶¹.

Безпосередньо на Херсонщині, в с. Новодмитрівці, «процвітали» від торгівлі два чумаки з державних селян, бо близькість до портів дозволяла їм досить часто реалізовувати сільськогосподарську продукцію за високими цінами. Один з них орендував 70, інший — 40 дес. землі⁶².

⁵⁹ Києвлянин. — 1871. — № 69; № 117.

⁶⁰ Данилевский Г. Нравы и обычаи украинских чумаков... — Т. 142. — С. 247–250.

⁶¹ Там же. — С. 260, 261.

⁶² Гуржій І. Розклад феодально-кріпосницької системи в сільському господарстві України першої половини XIX ст. — К., 1954. — С. 296.

Цікавий опис побуту та становища родини чумаків Коломійців подав С. Якимович. Мешкала вона в с. Верхня Дубечня на березі р. Десни, в 50-ти верстах від м. Києва. Невелике за розміром село ніколи не належало панам, а лише казні. Його доросле населення «жило з річки та хліборобства», а промислом займалася «споконвіку» тільки одна родина Коломійців, ще «з діда та прадіда». Зокрема, добре був знаний далеко за межами села Дмитро Коломієць, бо вважався не простим чумаком. Він знав про багато пригод у далекій «кримській дорозі» й не раз бився з розбійниками та гайдамаками, «немало набив їх власними руками», завжди тримаючи у возі під соломою саморобного келепа*. Д. Коломієць цікавий тим, що вмів «відводити вогонь від села», а прожив 120 років. Чумакували і його два сини Микола та Антін, а потім онук Іван. Останній у першу свою подорож вирушив весною 1859 р., коли йому виповнилося 15 років. Як правило, візники з свого села їхали до Києва, укладали там угоду на Подолі з купцем Мальцевим, яськими торговцями чи військовими «рядчиками», а потім прямували на Білу Церкву або Ямпіль, звідти на Скуляни. На таку «мандрівку» чумаки витрачали 5–7 тижнів, залежно від погоди. Коли погода дозволяла, вони «робили великі волові гони», тобто до 30 верст за день, а коли йшов дощ, то тоді «робили малі волові гони» (15–20 верст за день). Коли Коломійці разом з іншими чумаками доїжджали до Скулян, то їх усіх «заганяли» на широкий чотирьохкутний «пляц», де скрізь біля воріт стояли «москалі» й нікого звідти не випускали. Здавши в Скулянах вантаж, візники одночасно домовлялися з місцевими євреями-купцями про перевезення збіжжя до Одеси. На свої мажі вони брали «норму» — 60–70 пудів на кожну, а платню визначали в 2–3 руб. за четверть. З Скулян до Одеси йшла «рівна» дорога, на яку витрачалося до трьох тижнів. До Кишинева не заїздили, «залишали його праворуч», бо там діяло чимало злодіїв. Через Дністер переправлялися поблизу м. Бендер. Після вивантаження збіжжя в Одесі вони «стояли» 3–4 дні й увесь час пильнували своїх возів, бо у місті було «жулля, як собак і від них не відженешся, — завжди щось украдуть». Отримавши повний розрахунок, чумаки з Одеси «порожніми» їхали в Крим, на Миколаїв, по сіль. Дніпро перетинали казенним пароплавом у м. Береславі, за що з них не брали грошей. З Береслава вони прямували на Перекоп, на що йшло до двох тижнів. Дорогою чумаки заїздили до м. Вірменська, де отримували у місцевого начальства офіційний дозвіл на те, де і в якому «кварталі» можна брати сіль, яка знаходилася в оренді купців. Крім того, промисловці тут реєстрували свої мажі й, щоб їх не затримували, завжди давали поліції невеликі хабарі за кожний віз. Загрузившись сіллю в Перекопі, чумаки їхали до Кременчука, Яготина, Басані, а звідти на Козелець, куди прагнули встигнути на тамтешній ярмарок, який відбувався на Покрова. Цей шлях «відбирав» п'ять тижнів. Потім поверталися додому через Київ. У «мандрівку» вони брали «харчів від

* Старовинна ручна зброя, що має форму молота, насадженого на довгий держак.

воза» — три пуда сухарів і стільки ж пшона, 10 фунтів сала. Кожний з чоловіків, що їхав волами, брав у дорогу «про запас» 2 сорочки, 2 штанів, кожух, кирею, кучму, свитку та чемерку. Крім того, припасали куховарське приладдя та необхідний інструмент і запасні частини для воза. Все це ховалося під шкурою, якою обтягувалися вози. Возили головним чином з Скулян до Одеси кукурудзу, з Бобрика туди ж — овес (по 50 коп. за пуд). Припинили займатися своїм промыслом через будівництво залізниці Київ — Одеса (1870 р.)⁶³.

Таким чином, накопичення коштів у чумаків-багатіїв від торгівлі поступово перемістилося в сферу народного господарства. А колишні заможні візники долучилися до процесу формування сільської буржуазії, бідні ж — поповнили ряди пролетаріату. Перші не «тужили» за чумацтвом й казали про себе: «Землі більше візьмемо, хліб дорожчає, сіяти його стає прибутково»⁶⁴. В результаті їхнього «відходу» від візництва зникла й потреба в такій окремій групі, як наймити. Зрозуміло, не маючи землі й худоби, вони не полишили свою працю, але перейшли в інші сфери діяльності, до нових господарів, наприклад, поміщиків і куркулів. Або ж подалися в промислове виробництво чи на транспорт, де постійно зростала потреба у вільних робочих руках.

Найдовше трималися за свою професію фурщики, бо практично завжди існувала необхідність у перевезеннях вантажів на невеликі відстані. Проте й вони вже не відповідали тому «традиційному» образу, який мали колись чумакі. Найзаможніші з них могли дозволити собі утримувати не більше 3–4 паровиць. Поступово зникала сама назва «чумак», найчастіше вживалося слово «фурщик»⁶⁵. Останні мали невеликі наділи землі, а тому не могли забезпечити собі життя тільки сільським господарством. Вони змушено продовжували займатися візництвом — як єдиним джерелом додаткового заробітку.

В період поступового зникнення чумацтва змінилася номенклатура товарів, які вони перевозили. Типові вантажі — хліб, сіль, риба, горілка, борошно, вугілля, будівельні матеріали та деякі інші — перебрали на себе залізниці та судноплавство. В Катеринославську, Таврійську та Херсонську губернії все частіше возились на волах головним чином ремісничі вироби. Частина візників з Лівобережжя, Правобережжя та Слобожанщини у пошуках роботи переселялась у нові місця, зокрема, Приазов'я, де утримання худоби коштувало дешевше.

⁶³ Якимович С. Чумак Іван Коломієць. — С. 106–109.

⁶⁴ Янсон Ю. Статистическое исследование о хлебной торговле в Одесском районе. — С. 39.

⁶⁵ Суццов Н. Культурные переживания. — С. 138, 140; Харьковские губернские ведомости. — 1885. — № 286.

Отже, занепад чумацького промислу стався через його невідповідність тогочасному рівню продуктивних сил і прискорив остаточний розклад селянства України.