

О. Браницької, була використана і на потреби державної освіти – саме вони стали матеріальним фундаментом для будівництва міністерських навчальних закладів у Розкішній та Кожанці.

ДЖЕРЕЛА ТА ЛІТЕРАТУРА

1. Євген Чернецький. Браницькі герба Корчак. – Біла Церква: Видавець О. Пшонківський, 2003. – 132 с.
2. Володимир Перерва. Історія шкільництва в містах і селах Київщини XIX – початку XX ст. – Біла Церква: Видавець О. Пшонківський, 2008. – 672 с.
3. Альбина Данилова. Ожерельє светлейшого. Племянницы князя Потемкина. – М: Эксмо, 2009. – 608 с.
4. Державний архів Російської Федерації. – Ф. 741. – Оп. 1. – Спр. 8. – Арк. 1-35.
5. Перерва В. П. Г. Лебединцев і започаткування масової церковноприходської освіти // П'яті краєзнавчі читання імені о. Петра Лебединцева. – С. 29–41.
6. Володимир Перерва. Православне Надросся у XIX столітті. – Біла Церква: Видавець О. Пшонківський, 2004. – 256 с.
7. Центральний державний історичний архіву м. Києві. (Далі – ЦДІАУ в м. Києві). – Ф. 127. – Оп. 998. – Спр. 2. – Арк. 1–234.
8. Володимир Перерва. Преображенський кафедральний собор у місті Біла Церква. – Біла Церква: Видавець О. Пшонківський, 2004. – 64 с.
9. Булашев Г. Очерки деятельности по народному образованию Арсения Москвина, митрополита Киевского и Галицкого // Народное образование. – 1896. – Кн. 4. – С. 95–116.
10. Лебединцев П. Открытие первых школ в Киевской губернии // Киевские епархиальные ведомости. – 1864. – № 12. – С. 385–402.
11. Григорьев В. Исторический очерк русской школы. – М., 1900. – 784 с.
12. ЦДІАУ в м. Києві. – Ф. 707. – Оп. 225. – Спр. 213. – Арк. 1–30.
13. ЦДІАУ в м. Києві. – Ф. 442. – Оп. 618. – Спр. 8а. – Арк. 1–34.
14. ЦДІАУ в м. Києві. – Ф. 707. – Оп. 296. – Спр. 117. – Арк. 1–6.
15. ЦДІАУ в м. Києві. – Ф. 707. – Оп. 296. – Спр. 68. – Арк. 1–8.

Перерва В.С. ШКОЛЬНОЕ МЕЦЕНАТСТВО ГРАФИНИ АЛЕКСАНДРЫ ВАСИЛЬЕВНЫ БРАНИЦКОЙ

В статье рассмотрены основные меценатские шаги графини А. В. Браницкой в области церковноприходского образования. На основе анализа существующих источников автор прослеживает эволюцию меценатства аристократки и ее вклад в распространение массового начального образования в XIX в.

Ключевые слова: Церковноприходская школа, государственная школа, меценатство, графиня, генерал-губернатор, митрополит.

Pererva V.S. THE PATRONAGE OF SCHOOL BY COUNTESS A. V. BRANICKY

This article touches upon the main patronized steps of Countess Olexandra Vasylyvna Branytska concerning the parish schools. On the basis of the existing sources, the author retraces the evolution of aristocrat's patronage and her contribution to the spread of mass primary education in the 19th century.

Key words: patronage, concerning the parish schools.

УДК 94 (477) «18»

С.С. Богатчук

УКРАЇНСЬКЕ ЧУМАЦТВО В ПЕРШІЙ ПОЛОВИНІ XIX СТ.

У статті відповідно до архівних та наукових джерел характеризуються особливості формування чумацького промислу в першій половині XIX ст., які відзначають, що серед українських ремесел та промислів він був найбільшим та відіграв важливу роль у розвитку внутрішньої та зовнішньої торгівлі, сільського господарства та промисловості.

Ключові слова: чумак, чумацький промисел, торгівля, шляхи сполучення.

Характеризуючи стан наукової розробки проблеми, відзначимо, що історію чумацтва почали ще досліджувати в XIX – на початку XX ст. І. Рудченко, Д. Яворницький визначили деякі характерні риси промислу, систематизували відомості про його матеріальну та

соціонормативну культуру. Дослідження Н.Букатевича торкається соціально-економічних аспектів чумацького промислу на Півдні України.

Дослідженню цієї проблеми присвячені праці істориків ХХ ст. О.О.Нестеренко, І.О. Гуржія, М.Яворського, М.Слабченко, Т.І. Лазанської. Історик І.Слабєєв дослідив ряд історичних та соціально-економічних аспектів чумацтва.

Метою дослідження є висвітлення ролі чумацького промислу в економічному розвитку України в першій половині ХІХ ст.

Важливість даного дослідження відзначається в необхідності розкрити суть чумацтва та його поширення в Україні.

На початку ХІХ ст. в зв'язку з швидким заселенням Степової України та розвитком чорноморської торгівлі основна роль в перевезенні вантажів належала чумакам [1, с. 361]. Вони стали зв'язуючою ланкою в єднанні різних частин українських земель.

Чумацтво заслуговує особливої уваги тому, що в ХІХ ст. розвивалося як торговельний, так й торговельно-візницький промисел. Чумацький промисел передусім пов'язувався з соляною торгівлею. Завезення чумаками солі і продаж її в Україні на середину ХІХ ст. досягло 131 тис. т. щорічно [2, с. 29]. Основними чинниками, що вплинули на виникнення та розвиток чумацтва, були наступні: відсутність на більшості території України покладів солі як одного з життєво необхідних продуктів харчування; значна віддаленість соляних промислів від густозаселених районів Центру України та Подніпров'я, що були основними споживачами солі; небезпеки та значні фізичні труднощі, пов'язані з пересуванням основними шляхами, що сполучали Центр України та Подніпров'я з Кримом. За спогадами М.Галагана, у чумаків були найкращі воли на селі, щоб їздити в Крим по сіль [3, с. 14-15].

Через відсутність залізниць та недостатній розвиток внутрішніх водних сполучень чумацьке візництво поступово займає перше місце в перевезенні вантажів, що стає важливим фактором розвитку внутрішньої та зовнішньої торгівлі, сільського господарства й промисловості України. Більшість товарів чумаки перевозили з Правобережної та Лівобережної України, Білорусії, а також з центральних промислових губерній Росії (будівельні матеріали, різні промислові і ремісничі вироби, продукти харчування) на Південь України, а звідти привозили сіль. Там будувалися міста, порти, набував свого значення військовий і торговельний флот, швидко зростала чисельність населення [4, с. 98].

Інтенсивний розвиток чумацького візництва вплинув й на збільшення протяжності самих доріг. Так, за офіційними даними, на початку 40-х р. ХІХ ст. лише в одній Київській губернії їх довжина налічувала 3987,2 версти [5, арк. 190]. Багато важливих чумацьких трактів було прокладено до місць розробки кам'яного вугілля, алебастру, крейди та ярмарочних центрів України.

Важливу роль чумацький промисел відіграв в розвитку ярмаркової торгівлі. Більшість ярмарок утворилися на межі ХУІІІ-ХІХ ст. Вони стали важливим елементом в тогочасній торговій системі. За підрахунками Слабченка М.Є., в середині 50-х рр. ХІХ ст. перевезення товарів волами на ярмарки Харкова, Полтави, Ромен, Кролевеця було на 38 -73% дешевшим, ніж кіньми. Особливо значні переваги чумацьке візництво мало в південних степових районах України. Так під час літньої Успенської ярмарки в Харкові чумаки набирали товарів та відбували в Крим по сіль й рибу [6, с. 69]. Доставка вантажів волами коштувала дешевше: з Одеси до Харкова у 2-2,9 рази, з Харкова до Керчі, Феодосії і Сімферополя – у 2,8-3 рази, до Севастополя, Ялти і місць Південного узбережжя Криму – 2,4-2,7 рази [7, с. 72]. Дешевизна чумацького візництва була зумовлена значно меншими витратами на утримання волів, а не ефективністю перевезень.

Оскільки український регіон був аграрним, то наявність достатньої кількості дешевого, хоча й малоєфективного, транспорту зіграла важливу роль в економічному розвитку першої половини ХІХ ст., насамперед сільського господарства, яке поступово ставало на шлях товарного виробництва. Дешевизна чумацького транспорту давала можливість широко розгорнути експорт хліба та іншої сільськогосподарської продукції за кордон через українські порти. Необхідно назвати Одесу, що на той час була одним з великих хлібоекспортних портів світу, де вивіз хліба переважав зерновий експорт усіх північноамериканських, пруських чи російських портів. До чорноморсько-азовських портів чумаки доставляли щорічно 655,2 тис. т зерна [8, арк. 53]. Лише з Південно-Західного краю відправлялося 72 тис. т зерна [9, с. 19]. З Київщини до Одеси та інших міст півдня було перевезено в 1847 р. 641 284 четв. пшениці,

85 175 четв. жита, 14 935 четв. ячменю, 81 960 четв. вівса, 4 936 четв. гречки, 5 670 четв. проса, 1873 четв. гороху, 6660 четв. житнього борошна, 14 203 пудів пшеничного борошна, 38 518 пудів різної крупи [10].

Частка чорноморського експорту хліба в загальноросійському складала в 1802 р. 16,3%, а в 1817 р. – 40,1%. В 1802 р. через південні порти було вивезено 43,3% пшениці, в 1817 р. – 69%, а в 1822 р. – 96% загальноросійського експорту пшениці [11, с. 344]. За відсутністю залізниць перевезення цих вантажів було б неможливим без чумацького промислу.

І.О.Гуржій відзначив, що 75% хліба, який вивозили з України через чорноморсько-азовські порти в першій половині XIX ст., транспортувалося безпосередньо чумаками [12, с. 86]. Водночас чумацьке візництво сприяло процесу визрівання капіталістичних виробничих відносин у надрах феодално-кріпосного ладу.

Велику роль чумацький транспорт відіграв і в розвитку промисловості. Можливість використання для перевезення промислової продукції чумацького транспорту розширювала географію її збуту, адже чумаки досягали Уралу й Середньої Азії та інших віддалених куточків Російської імперії.

Чумаки були на той час єдиними транспортувальниками кам'яного вугілля, крейди, вапна, будівельного матеріалу, каміння, сприяючи розвитку тих галузей промисловості, що їх видобували або виготовляли. Усі ці вантажі чумаки перевозили на досить далекі відстані, навіть за межі України [13, с. 109]. Чумацький промисел полягав не лише у перевезенні товарів, але й залучався в торговельні відносини. На початку XIX ст. в руках чумаків знаходилася більша частина торгівлі такими важливими товарами, як сіль і риба. Надалі розміри і асортименти чумацької торгівлі значно розширилися. Особливо прибутковою для чумаків була торгівля сіллю з встановленням високого загороджувального мита на вивіз її з Криму. Лише в 1841 р., коли відкрили прямий відпуск солі просто з озер Криму, ця чумацька торгівля почала занепадати. Дорожні витрати чумаків не могли вже окупитися перевезенням солі і не давали їм заробітку [14].

У 1842 р. чумаками на Київщину було завезено 790275 пудів солі на суму 303323 крб., у 1848 р. — 967651 пудів на суму 344974 крб. [15].

Крім того, чумаки торгували ремісничими виробами, які вивозили з Лівобережжя, Правобережжя і Слобожанщини для продажу на південь України. Та й сам чумацький промисел був теж споживачем ремісничих товарів. Так щороку чумаки купували замість зношених кілька десятків тисяч нових маж, багато запасних деталей (осей, коліс та велику кількість різного оснащення, дьогтю тощо) [16, с. 39]. Чумацька торгівля ремісничими виробами і споживання їх самими чумаками були поштовхом для розвитку багатьох галузей ремісничого виробництва в Україні, таких як вівчарство, скотарство, винокуріння [17, арк. 371].

Чумацька торгівля охопила всю Україну. Чумакуванням займалися різні категорії населення. Чумацтвом займалися переважно селяни і козаки, подекуди міщани, духовенство, поміщики. Лише в Харківській губернії на початку 50-х років чумацтвом займалося понад 3000 державних селян [18, с. 13]. А в соціальному плані чумацький промисел був доступний далеко не кожному козакові чи селянинові. Щоб ним займатися, потрібно було мати насамперед воза («мажу») й пару дорідних волів. Більшість чумаків володіли однією-двома парами тяглових тварин і відповідною кількістю «паровиць»; менша, заможніша частина – десятками волів і транспортних засобів. Бідніших селян часто наймали за погоничів тварин; це давало їм шанс у перспективі стати самостійним просолом. Відомі чумаки з кріпаків, для яких чумацтво являлось оброком. Кріпак-чумаки приносили поміщикові оброк до 25 крб. сріблом від його родини. А якщо заробітки були високі, то це давало можливість викупитися на волю [19, с. 38].

У далеку й небезпечну дорогу чумаки готувалися заздалегідь, ще зимою. Вони лагодили свої вози, виготовляли запасні частини (осі, дишла), замовляли у стельмахів нові колеса, відгодовували волів, запасалися дьогтем і харчами.

Як тільки з-під землі з першими весняними променями пробивалася трава, десятки чумаків на добровільних засадах гуртувалися у так звані «валки». Об'єднаними зусиллями легше було долати степові простори, захищатися від татар, грабіжників чи навіть зграї вовків, допомагати один одному під час мандрівки. Валку, яка в дорозі розтягалася на сотні, а то й більше, метрів, очолював найдосвідченіший чумаки — «ватажок». Він визначав маршрут подорожі, домовлявся за платню на водних переправах і митницях, визначав місця відпочинку і ночівлі, стежив за дотриманням учасниками походу дисципліни і порядку, був суддею при виникненні між чумаками суперечок тощо.

Та не всякий чумак був торговельником. Були чумаки-наймити, що наймалися на візничий промисел. Чумаки-власники торгували самі, інколи залучаючи до того членів своєї родини. Серед чумаків були такі, що мали щонайменше до 20 пар волів. Не маючи можливості обійти їх своїми силами, вони наймали селян, які ставали звичайними наймитами. Найманий чумак мав право займатися торгівлею на власні кошти. Бували випадки, коли такий чумак після поїздки повертався додому вже заможним.

Чумацтво належало до найпрестижніших видів заняття і промислу. Повагу до нього зумовлювали, з одного боку, відносна надійність заробітку, з іншого, — працелюбність, сумлінність, доброта, лагідність, щирість та інші позитивні риси характеру прасола. Тому більшість юнаків мріяли стати чумаком.

Чумакування призводило до того, що деякі села, що знаходилися на чумацьких шляхах, виростили у великі поселення. Наприклад, Каховка на Дніпрі або Борислав [20, с. 225].

Чумаки часто зупинялися біля переправ через ріки через велику їх завантаженість. Зупиняючись тут, вони мали можливість розпродати частину свого товару. Там, де зупинялася велика кількість чумацьких возів, влаштовувалися ярмарки.

До 30-х рр. XIX ст. за своїми технічними й економічними показниками чумацький транспорт відповідав вимогам свого часу. Із збільшенням ролі купецького капіталу в соляній, рибній промисловості та торгівлі, питома вага чумаків у продажу цих товарів поступово зменшувалася.

З кінця 30-х рр. XIX ст. становище чумацького транспорту почало швидко змінюватися внаслідок інтенсивного освоєння степових районів України, що призвело до збільшення вартості чумацького транспорту. Підвищилися витрати чумаків на утримання волів у дорозі.

У цей же час активне будівництво залізниць за кордоном сприяло значному скороченню залізничних тарифів на перевезення вантажів. У 1861 р. перевезення вантажів волами в Україні коштувало втричі дорожче, ніж до ставка товарів залізницями у Західній Європі. За перевезення хліба з Балти до Одеси (194 км) платили стільки ж, скільки коштувала доставка хліба з Гавра до Тура (512 км) [21, с. 298].

Розвиток у другій половині XIX ст., особливо в 60-90-х роках, економічно рентабельнішого транспорту – залізничного – спричинив швидкий занепад і зникнення чумацького промислу.

В історії України XIX ст. чумацтво залишило свій важливий внесок у налагоджуванні політичних, економічних та національних зв'язків між півднем і північною смугою України. Водночас, чумацький промисел відіграв важливу роль у піднесенні сільськогосподарського виробництва, дав поштовх інтенсивному розвитку внутрішньої та зовнішньої торгівлі, виникненню та розвитку нових міст, промислових центрів. Розвиток чумацтва є однією з важливих сторінок української історії XIX ст. і потребує подальшого дослідження для написання наукових статей, навчальних посібників.

ДЖЕРЕЛА ТА ЛІТЕРАТУРА

1. Дружинина Е.И. Южная Украина в период кризиса феодализма: 1825–1860 гг. – М.: Наука, 1981. – 214 с.
2. Аксаков И. Исследование о торговле на украинских ярмарках. – СПб, 1858. – 383 с.
3. Галаган М. З моїх споминів (80-ті роки до світової війни). – Львів, Видавництво кооперативу «Червона калина», 1930. – 203 с.
4. Верига В. Нариси з історії України (кінець XVIII – початок XX ст.). – Львів: Світ, 1996. – 447.
5. Центральний державний історичний архів України (ЦДІА України). – Ф.442. – Опис 71. – Спр. 342.
6. Ястребов Ф. Разложение феодально-крепостнического строя и возникновение капитализма на Украине: Украина в первой половине XIX в. – К., 1936. – 84 с.
7. ЦДІА України. – Ф.127. – Оп. 875. – Спр. 933.
8. Яснопольский Н.П. Изменения направления хлебной торговли Юго-Западных и малороссийских губерний под влиянием рельсовых путей их этих мест к Северо-Западным рынкам. – Б.м., 1873. – 41с.
9. Щербатюк В. Чумацтво: торгово-візницький промисел українців // День. – 1999. – 16 липня.
10. Гуржій І.О. Розклад феодально-кріпосницької системи в сільському господарстві України першої половини XIX ст. – К.: Держполітвидав, 1954. – 450 с.
11. 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. – 138 с.
12. Киевские губернские ведомости. – Киев. – 1841. – 19 июня.
 13. Щербатюк В. Чумацтво: торгово-візницький промисел українців // День. – 1999. – 16 липня.
 14. Соловйова Т. Розвиток промислового виробництва Правобережної України першої чверті XIX ст. – К.: Наукова думка, 1997. – 50 с.
 15. ЦДІА України. – Ф.442. – Оп. 1. – Спр. 4324.
 16. Лазанская Т.И. Государственные крестьяне Украины в период кризиса феодально-крепостнической системы. – К., Наукова думка, 1989. – 113 с.
 17. Слабченко М.Є. Матеріали до соціально-економічної історії України XIX ст. – Харків: Держвидав України, 1927. – 276 с.
 18. Рожкова М. К вопросу о значении ярмарок во внутренней торговле дореформенной России (первая половина XIX в.) // Исторические записки. 1955. – Т.54. – С.291–298.

Богатчук С.С. УКРАИНСКОЕ ЧУМАЧЕСТВО В ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЕ XIX В.

В статье на основе архивных и научных источников исследованы особенности формирования чумацкого промысла в первой половине XIX ст., которые состояли в том, что среди украинских ремесел и промыслов он был самым крупным, и сыграл важную роль в развитии внутренней и внешней торговле, сельском хозяйстве и промышленности.

Ключевые слова: чумак, чумацкий промысел, дороги, торговля.

Bogatchuk S. S. UKRAINIAN CHUMAK I NOLUSTRY

On the basis of archives and scientific sources the peculiarities of chumak industry development in the early century are determined in the article. It is carried out this industry was the largest among Ukrainian handicrafts and industries and played an important role in the development of domestic and foreign trade, agriculture and economy.

Key words: chumak inolustri, handicrafts, ways of connection, trade.

УДК 94 (477.4=162.1) «183/186»

С.Е. Баженова

СУСПІЛЬНО-ЕКОНОМІЧНИЙ І ПОЛІТИЧНИЙ СТАН ПОЛЬСЬКОЇ МЕНШИНИ ПРАВОБЕРЕЖНОЇ УКРАЇНИ В ПЕРІОД УКРАЇНСЬКОГО НАЦІОНАЛЬНОГО ВІДРОДЖЕННЯ

У статті висвітлюються особливості суспільно-економічного й політичного розвитку польської меншини Правобережної України в умовах українського національного відродження.

Ключові слова: польська меншина, літературний процес, репресії, деполонізація, економіка.

Після поразки національно-визвольного повстання 1830-1831 року в польському суспільстві та його своєрідному барометрі – літературі відбувається пошук подальшого шляху розвитку. Романтична література переживає своєрідне роздвоєння. З одного боку, існує література «висока», пророча, революційна і яскраво романтична, яка виражала себе насамперед у поезії і поетичній драмі. Та розвивалась вона в еміграції. З іншого, – література «звичайна», призначена для задоволення скромніших запитів, які узгоджувалися з існуючими можливостями, з видавничим і політичним станом в краї, з цензурними обмеженнями, так би мовити, белетристика і театральний репертуар, що мав попит. Перша – послідовно романтична. Друга – готує, закладає реалізм, який наприкінці 40-50-х років XIX ст. займе панівне становище в польській літературі. Хоча слід відзначити, що саме в тих роках народились: «Пан Тадеуш» А.Міцкевича, «Беньовський» Ю.Словацького, «Небожественна комедія» З.Красінського та інші визначні твори, які стали окрасою не тільки польської, а й світової літератури.

Спеціальних досліджень з даної теми немає, хоча певні її аспекти висвітлювали С. Кеневич[1], Д. Бовуа[2], С. Баженова[3], В. Потульницький[4] та ін.

Процес розвитку нового капіталістичного укладу означав у такій сільськогосподарській країні як Польща, а також і в офіційно приєднаній у 1793-1795 рр. до складу Російської імперії