

УДК 908(477)

## ЧУМАЦЬКИМИ ШЛЯХАМИ УКРАЇНИ

*Досліджуються умови зародження та соціальний склад чумацтва в Україні, аналізуються предмети торгівлі, транспорт, торговельні шляхи чумаків.*

*Исследуются условия зарождения и социальный состав чумацтва, анализируются предметы торговли, транспорт, торговые пути чумаков.*

*In the article are considered reasons of origin of chumatstva in Ukraine, its social structure, articles of trade, transport and trade-routes.*

Ключові слова: Україна, козацтво, чумацтво, історія

Актуальність проблеми. Три соціально-економічні явища, як три кити, котрі тримають нашу землю, найбільше прислужилися українській історії. Це – козаки, бандуристи і чумаки. Якщо козацтво оберігало наші землі зі зброєю в руках, бандуристи оживляли духовне пробудження нації, то чумаки тримали економічні важелі розвитку України. Не маючи можливості через постійні війни і грабунки налагоджувати державні структури, природний організм українського народу змушений був віднайти інші форми економічного самозабезпечення. Однією з них і стало українське чумацтво.

Історіографія чумацького промислу. Перший, хто взявся за висвітлення чумацького промислу в Україні, був польський історик Тадеуш Перемиця. У 1841 р. він опублікував працю “Чумаки”, в якій особливу увагу звертав на фізичні особливості і фізичний склад чумаків.

В 1857 р. Г.Данилевський в праці “Побут і звичаї українських чумаків” висвітлив процес утворення нового типу чумаків-банкірів і чумацьких наймитів. Про чумакування, як промисел, “про магеланів українських степів” Г. Данилевський розвиває думку і в художньо-документальному нарисі “Чумаки”.

Відомості про чумаків, опис їх стародавніх шляхів представив дослідник запорізького козацтва А. Скальковський у своїй праці “История Новой Сечи и последнего кошевого Запорожского” (Одеса, 1885).

Чумацький промисел на основі українських пісень описав І. Рудченко в етнографічному нарисі “Чумацький промисел в народних піснях” (К., 1874).

До теми чумацтва зверталися свого часу такі відомі вчені, як М. Костомаров, М.Сумцов, І. Новицький, Д. Яворницький та ін.

Найвищого розвитку наукові дослідження даної проблеми досягли в радянський період – в 20-30-і роки, коли в Києві було створено Етнографічну комісію ВУАН. З'явилися цікаві розвідки академіка А. Лободи “Чумаки” (К., 1931), історика Ф. Щербини “Нариси південноруських артілей і суспільно-артільних форм” (К., 1936).

В історико-етнографічному нарисі Н. Буткевича “Чумацтво на Україні ” (Одеса, 1928) автор пояснює, що поява і розвиток чумацтва пов'язані, передусім, з природними особливостями України.

В роки незалежності тема чумацтва мало досліджувалася. Науковий характер носить дослідження чумацького промислу І. Слабаєвим в праці “З історії нагромадження первісного капіталу на Україні” (К., 1994). Цікавий матеріал про економічні передумови появи чумацтва, чумацькі шляхи, соціальний склад чумаків містить посібник з народознавства О. Тур “Чумацьким шляхом” (К, 1995).

Яскраво і багатогранно відтворили панораму чумацтва і тогочасного життя В. Лазоренко і Ю. Вовкотруб у книзі “Каравани українського степу” (Черкаси, 2004).

Мета дослідження. Чумацтво – одне з найхарактерніших явищ соціально-економічного життя України, котре сягає в сиву давнину, а кінцем своїм позначене в 70-80-х рр. ХІХ ст. Недостатня кількість праць і публікацій з даної проблеми дає авторам підстави привернути увагу до призабутої історії українського чумацтва.

Результати дослідження. Коли вперше з'явилася назва “чумак” невідомо. Походження терміну “чумак” тлумачиться неоднозначно. Так, Г. Максимович виводить його з татарського “чум” або ”чюм”, що значить “ківш” [8, с.131]. До цієї думки приєднується й Жегота Паулі [2, с.6].

А. Скальковський, І. Новосемицький, М. Закревський слово “чумак” пов'язують зі словом “чума”. До цієї ж думки приєднується й І. Рудченко. Поняття “чумак” вони пов'язували з назвою чуми, яку чумаки начебто завозили з Криму, через що вони носили і чумну дігтяреву сорочку [4, с.13].

Зовнішній вигляд чумака, чорного від дьогтю, куряви, засмаленого сонцем, теж нагадував хворого на чуму. В. Даль в “Тлумачному словнику живої великоруської мови” пояснює, що чумак – це їздовий на волах, “в дьогті, як чума” [3, с.614].

Г. Данилевський виводить слово “чумак” з татарської мови, в якій воно означає просто “перевізник” [4, с.14].

З наведених вище варіантів пояснення походження назви “чумак” найвірогіднішою видається, на мій погляд, та, що пов’язує слово “чумак” з “перевізником”.

З іменем “чумак” ми зв’язуємо поняття про людей, що проводили торгівлю і перевезення різних товарів. Згодом утворився тип людини – чумака з його особливими звичками, побутовими рисами і професійними навичками. Звичайно, для утворення такого типу перевізника були потрібні не роки, а століття. Чумаки – це категорія населення на Україні, що в XVI-XIX ст. займалися торговельно-візницьким промислом.

Якщо шукати найближчих, так би мовити, предків чумаків, то сліди їх можуть бути знайдені ще в часи експедицій слов’яно-руських народних торговців, котрі мандрували в грецькі, а пізніше італійські міста під прикриттям ще перших руських князів. Немає сумніву, що ці експедиції влаштовувались з метою зовнішньої торгівлі. Торгівля Київської Русі з Візантією проводилася здавна. Про це є свідчення арабських купців, письменників, вчених. Костянтин Багрянородний теж свідчить, що в його період русичі проводили торгівлю через Чорне і Середземне море з Константинополем і навіть з Єгиптом. В договорах Олега та Ігоря з Візантією йдеться про розвиток рибних промислів в Дніпровському лимані. Навіть така характерна побутова риса як їзда чумаків волами дуже давнього походження. Рубриквінс оповідає (1352), що руські приїздили в Судак волами в покритих возах [14, с.132].

Таким чином, міжнародна торгівля слугувала головною і суттєвою причиною зародження розвитку такого унікального явища, як чумацтво. Історичні обставини склалися так, що народу довелося створювати енергійне, дійове і міцне своїми артілями чумацтво (валки і ватаги). Чумаки не були якимись особливими, ізольованими від народу людьми. Це, відзначав дослідник Ф.Щербина, був сам народ в особі своїх представників – енергійних членів.

Згідно з досі відомими фактами, чумацтво зародилося у другій половині XV ст. Перші письмові згадки про чумаків, які приїздили з центральних районів України в Кримське ханство по сіль, знаходимо ще в листах кримського хана Менглі-Гірея до російського царя Івана III в 1499 р. Хан скаржився московському цареві на якихось людей, які “приходя, соль берут, а пошлины не дают”. Хан підкреслював, що вони “соль сильно емлют” і просив Івана III вплинути на литовського князя, в підпорядкуванні якого тоді було все Подніпров’я, щоб той не дозволяв своїм підданам діяти подібним чином [11, с.17].

Перші згадки про козаків (грамота міщан Києва 1499 р.) – це, передусім, мова власне про торговців рибою, тобто, про чумаків, а вже потім про тих самих людей, як про військових. Історичні джерела свідчать,

що чумацтво як розвинутий промисел, існувало в XVII ст. Польський магнат, граф Потоцький, прибувши до м. Богуслава 1 грудня 1637 р., побачив на міському ринку чумацькі мажі, заповнені сіллю [10, с.212]. Гетьман Іван Мазепа писав до полковника М. Новицького 16 липня 1690 р.: ”свежо намъ дошла ведомость певная от чумаковъ полтавских, которые без ведома нашего, самовольно, будучи на запорожье, а там захавши в Крым, для своего торгового дела” [2, с.6].

Розгляд історичних матеріалів свідчить, що чумацький промисел в XVI-XVIII ст. був пов’язаний з життям та діяльністю козаків Запорозької Січі. Саме Запоріжжя брало надзвичайно широку участь у чумацькому промислі. Зокрема, дослідник історії запорізького козацтва Д. Яворницький відмічав, що вся торгівля Польщі, Литви, України, Південної Росії в XVI-XVIII ст. була в руках запорозьких козаків, що там “играли первую и незаменимую роль так называемые чумаки” [16, с.421]. Запоріжжя не тільки задовольняло свої потреби через торгівлю – воно служило місцем, куди приїздили чумаки. Так, Н. Буткевич приводить історичні свідчення від 24 листопада 1750 р. ”ежегодно, как из Малороссии, так и польских разных мест, ввозят в Запорожскую Сечь разные купецкие люди немалыми обозами соль, рыбу” [2, с.11].

Кримське ханство не лише турбувалося про велику кількість вивозу із Криму чумаками солі, але всякий раз після доброго врожаю солі задалегідь повідомляло про це в запорозький кіш. 25 червня 1769 р. пристав Перекопського промислу Баба-Іман писав кошовому отаману Пилипу Федорову: “Благодаря богу, его святым производителям, сего году уже выстоявше свое сделав, соль произошла изобильно противно прошлого года... да при том же воды и травы в Крыму так же и на пути везде изобильно, так что очень спокойно ныне для чумаков” [10, с.13].

Польський уряд був також зацікавлений у збільшенні довозу краму, що їм, звичайно, торгували чумаки, запрошував їх на ярмарок, обіцяючи всілякі пільги. Так, комендант польського містечка Торговці в 1762 р. просить кошового отамана дозволити запорожцям прибути на останню пречисту до Умані на ярмарок: “Позвольте запорожцам с коньми, волами, солью, рыбою и прочими товарами приехать... я им буду во всем способствовать” [2, с.16].

Таким чином, українське чумацтво, продовжуючи традиції мандрівних торговців XII-XIV ст., під впливом міжнародної торгівлі та тісних зв’язків з життям і діяльністю Запорозької Січі, почало швидко розвиватися у XV-XVIII ст.

Чумакували переважно заможні селяни, які мали декілька пар добрих волів і возів. У XVII-XVIII ст. найбільшу частину чумаків становили запорозькі козаки.

Чумакували міщани та посполиті. Магдебурзьке право, що міцно підтримувало торговельні пільги українських міщан, сприяло розвитку чумацтва серед людності цього стану. В старих містах міщанство встигло вже прибрати до своїх рук майже всю торгівлю. І тут невелика кількість козаків займалася торгівлею і чумацтвом. Багато київських міщан ходило в “отъезжие промыслы”. Велике значення для чумацького промислу, зокрема міщанського, мало заснування нових міст, таких як Херсон (1778), Миколаїв (1789), Маріуполь (1780), Одеса (1794) [2, с.36].

За своїм соціальним складом чумаки не були однорідною масою, і різні шляхи приводили їх до цього промислу. Більшість селян вирушали у свою першу торгівлю мандрівку з одним або парою волів. У 20-30-х рр. ХІХ ст. ціна пари волів коливалася від 2 до 5 руб. Спорядження (ярмо, мазниця, шкура, запасні осі, колеса) коштували від 5 до 10 руб., а витрати в середньому на 1 волову мажу становили 22 руб. На той час це була велика сума, а купівля товару оптом, мито і переправа забирали також значну суму грошей. І тому, щоб стати власником чумацької мажі, потрібно було мати щонайменше 30 руб. [11, с.88].

Наскільки тодішні ціни були високими, варто порівняти їх з деякими цінами на продукти харчування. Так, в 1723 р., на ринку в Харкові четверть (100 кг) житнього борошна коштувала 70 коп., пшеничного – 1 руб. 07 коп., пшениці, гречки, вівса – 1 руб. 10 коп. Чумаки купували на ринках Криму сіль по 8 коп. за пуд, а продавали на ринках України по 26 коп. за пуд.

На початку ХІХ ст. серед багатих чумаків були і селяни-кріпаки. Наприклад – Павло Рябушенко з Вовчанської округи мав 15 паровиць, Іван Мовчан – 34, Іван Хлівний – 80 паровиць [11, с.90]. Поміщики радо відпускали своїх кріпаків на чумацький промисел, перевівши їх на грошовий оброк. Нагромадивши значні суми, багаті кріпаки прагнули викупитися з кріпацької неволі за великий грошовий викуп (в середньому 1000 руб.) [5, с.9].

Значну частину чумаків у першій половині ХІХ ст. становили наймити. У багатьох чумаків було по 10, а то й 20-40 чумаків-наймитів. Один такий наймит обслуговував 4-6 паровиць. Частину наймитів після виконання літніх і осінніх робіт багаті чумаки, як правило, розраховували, а на їх місце наймали молодих наймитів, яким платили значно менше. Наприклад, за одну поїздку в Крим, яка тривала до 4-х місяців, підліткам платили по 8 руб. 10 коп., а дорослий наймит за 6 міс. отримував 20-25 руб.[23, с.67].

Найбагатшими чумаки були на Катеринославщині, Полтавщині, Харківщині. В 1871 р. у одного з чумаків з Харківщини, який займався промислом більше, ніж 40 років, було украдено його власних 560 тис. руб.

І це змусило газетних кореспондентів “Харьковских ведомостей” зацікавитися найвищими заробітками чумаків. Виявилося, що мільйонери серед них були не рідким явищем [6, с.87].

На підставі урядового обрахунку російського міністерства внутрішніх справ у 1856 р. на самій Київщині було 17,5 тис. чумаків, що мали в загальному 70 тис. паровиць. А вже в 70-х роках ХІХ ст. постійних чумаків на Лівобережжі було зареєстровано 210 тис. осіб. Тимчасових чумаків російська влада нараховувала значно більше [6, с.88].

“В наших часах, – писав І. Рудченко, – нема того села на Україні, де не було б кількох родин чумаків, а деякі села переважно козацького походження, виключно займаються чумацтвом” [6, с.88].

З розвитком чумацтва розширилась і географія промислу. Так, у 1879 р. в Крим по сіль приїжджали чумаки із 480 населених пунктів України. На Лівобережну Україну прибувало щороку близько 1.500 возів. На Дон по рибу і в Таврію по сіль їздило чимало чумаків з Борзнянського, Глинського, Зіньківського і Гадяцького повітів Чернігівського намісництва [13, с.22].

Дороги мандрівного купецтва України в старовину сягали далі, ніж в останніх кількох століттях (ХV-ХІХ ст.). М. Грушевський на основі арабських джерел з’ясував, що купецькі валки Києва ще в Х ст. їздили до Іспанії, Риму і Царгорода.

Їздили чумаки в основному двома головними шляхами. Перший – Муравський (давніша назва Сольний) відомий ще з ХV ст. Назва його походить від трави-мурави, що росла по обидва боки шляху. Йшов він від Перекопу до верхів’я річок Молочної і Кінських Вод, по річках Бик, Вовчі Води, Турець, а далі – по Харківщині на Курщину, а потім межиріччям Дону, Оки – до міста Тули. В Росії його називали “способнейший, прямейший”, а запорозькі козаки говорили про нього: “Лежить Ася – простяглася, а як встане – неба достане” [2, с.40]. До ХVІІ ст. в місцевостях, де проходив Муравський шлях, не було ні міст, ні сіл, ні хуторів, ні заїздів, і чумак мусив ставати на відпочинок чи ніч де-небудь в степу, на березі річки, чи в балці. Мостів на річках не було, і доводилося шукати мілких місць і переїздити вбхід, а інколи й гатити гаті. Чумаків цей шлях приваблював тим, що він був рівний і простий, а також мав гарні випаси для волів. У дощове літо трава виростала така висока, що за нею не було видно ні чоловіка, ні волів. Як їде чумак тим шляхом, то видно “тільки його високу шапку та батіг” [2, с.16].

Шлях, що підходив до Муравського або відходив від нього, називався Кримський або Чумацький.

Другий великий шлях, яким ходили чумаки, звався Чорним або Шпаковим. Чорним тому, що був небезпечним для того, хто йшов ним, а Т.

Шевченко в своїй примітці до “Гайдамаків” цю назву з’ясовує тим, що по ньому татари ходили в Польщу і своїми табунами вибивали траву до чорної землі. [15, с.596]. Про назву його Шпаків існують різні думки. Так, дослідник А.Скальковський виводить цю назву від імені гайдамацького ватажка Івана Шпака, якого поляки в 30-х роках XVIII ст. після суду посадили на кіл [12, с.290].

І. Рудченко та Г. Данилевич зв’язують цю назву з іменем відомого ватажка чумацьких валок Шпака – “першого атамана-провідника”, який умів водити чумацькі валки чудовими долинами і поблизу води, не заходячи в села, не наражаючи чумаків на небезпеку в безлюдних степах [4, с.14]. Вище згаданий Ф. Щербина теж пояснював назву цього шляху з іменем: “гадаю, що назву “Шпаків” правдоподібніше зв’язувати з іменем гайдамацького ватажка” [14, с.133]. Чорний шлях від Варшави йшов до Козинця Любліна, Львова, біля Умані через річку Вільшанку уздовж малої Вісли, через Буг до Караванної дороги. В подальшому цей шлях збігався з тим, що пов’язував у XVII-XVIII ст. Київ з Варшавою [2, с.17].

Були іще шляхи: Микитинський, Кизил-Карменський, Січковий та ін.

Більшість чумацьких шляхів на Україні в XIX ст. мали, як і раніше, південний напрям, однак, через те, що в чумацькому промислі відігравав велику роль експорт, головним чином через Одеський порт, значна частина чумацьких шляхів розходилася від Одеси по колишній Харківській губернії, а далі переходила в сусідні губернії: Подільську, Київську, Полтавську.

У чумацькому промислі головним транспортом були важкі вози-мажі, як їх називали самі чумаки, та воли сірої української породи з великими рогами. Мажа – це чумацький віз, призначений для перевезення вантажів на великі відстані. Мажі робили в основному самі чумаки. Французький військовий інженер Ле-Пле, оглянувши чумацького воза, сказав: “Волові вози в своїй будові поєднували величезну простоту з чумацькою дотепністю” [2, с.67]. Багаті чумаки, як правило, замовляли мажі фахівцям – стельмахам. В середині XIX ст. на Київщині місто Тараща відоме було виробниками чумацьких маж, коліс та іншого знаряддя, що вигідно продавалось на ярмарках [2, с.68]. На Харківщині вироблялись мажі в Боремлі, а колеса купували в маєтку Шереметьєва [2, с.68]. На чумацьку мажу навантажували звичайно пудів 50-60, а в деяких випадках навантаження доходило до 90 пудів. Максимальне навантаження мажі доходило до 100 пудів. Коли чумаки платили в Перекопі за сіль від воза, то були випадки, що вони навантажували навіть більше як 200 пудів (3.200 кг) , а виїхавши за межі митниці, перевантажували сіль на інші мажі [2, с.68].

Готуючись у дорогу, чумаки брали із собою запасні осі, колеса, люшні та мазницю з дьогтем. Ранньої весни, коли ще не було паші, чумаки набирали з собою сіна. Для себе чумаки набирали пшона, сухарів, гречаного та пшеничного борошна, сала. В чумаків був звичай брати в дорогу на передній віз півня. Півень служив своєрідним годинником, адже спів півня вказував на час, допомагав чумакам орієнтуватися в пільмі, тому що своїм криком півень вказував, де передній віз. Першу ніч чумаки проводили недалеко від свого села. Це давало можливість, коли хтось щось забув, вернутися додому і забрати. Переночувавши, чумаки рано-вранці рушали в дорогу. За день чумаки намагалися пройти 25-30 км. Швидкість ця була започаткована ще в XI ст. Приміром, преподобний Теодозій з Курська до Києва їхав 3 тижні “с купця грядуще, с купцы со бременем тяжки” [6, с.87].

При нормальних умовах, коли не було особливих перешкод і пригод, чумаки з Харківщини до Криму добиралися 4 тижні. В Криму були 2-10 діб. Назад знову йшли 4 тижні, то в цілому на дорогу витрачалось тижнів 9. На Дон так само. До Одеси з Харківщини йшли 6 тижнів, тиждень в Одесі і назад – всього 13 тижнів [2, с.70].

З вище наведених матеріалів зрозуміло, що основним транспортом чумаків були мажі і воли, а основним товаром – сіль і риба. Сіль привозилась на Київщину з Галицької землі, добувалась в Карпатських горах, в Коломиї ще з XII ст. Соляні промисли в Галичині розвивалися на 400 років раніше, ніж кримські [13, с.23].

У 1803 р. соляні озера на кримському півострові віддавалися державою на відкуп банкірам, купцям, царедворцям. По кількості солі, яку добували на Кримському півострові, можна судити за кількістю транспорту по її вивезенню. У Крим прибувало щоденно по 120 тис. підвід з 30 тис. погонщиків. Всю добуту в озерах сіль чумаки транспортували до портів Чорного моря, а звідти – до ринків збуту [13, с.18].

Окрім солі й риби, чумаки перевозили чужоземні товари (тканину, взуття, жіночі прикраси, вина, віск, мед). Народознавець Г. Данилевський у 1856 р. вказував на те, що чумаки любили брати на продаж в дорогу сухофрукти, різноманітні вироби з дерева та глини. “Окрім фруктів, – писав Данилевський, – чумаки, вирушаючи в дорогу вантажили на свої хури різні дерев’яні вироби, яких особливо бракує в усіх безлісних поселеннях... А ще чумаки забирають горілку, мед, масло, сухарі, бакалійні товари та крам...” [4, с.59]. Чумаки привозили в Україну не лише продовольчі і побутові товари, а й ліки та поради, від яких недуг та як їх приймати, а надто книги, що мали великий попит у церквах, монастирях і знаменитій Києво-Могилянській академії [13, с.22].

Опанування берегів Чорного моря, приєднання Росією Криму (1783), встановлення безпосередніх торговельних зв’язків з



західноєвропейськими країнами через щойно засновані порти, зріст попиту в західноєвропейських державах на українське збіжжя, мали велике значення для розвитку чумацького промислу в кінці XVIII – поч. XIX ст. Потреба в українському збіжжі зростає не лише через неврожаї і політичні обставини в західноєвропейських державах, а й через зріст мануфактури і заводської промисловості. До Англії, яка відчувала особливу потребу в зерні, пшеницю-арнаутку вивозили з Харківської, Воронежської, Новоросійської губерній до Одеси, а звідти – за кордон. Якщо в 1803 р. вивезено було 535 тис. четвертей пшениці, то в 1804 р. – 538, а в 1805 р. – 700 тис. четвертей [13, с.56].

В привозі цього зерна до Одеси левову частину становив чумацький промисел.

Велику кількість чумацького транспорту вимагало і внутрішнє перевезення. Тільки з Київської губернії в 1846 р. було вивезено 500 тис. пудів вантажу, 300 тис. пудів меду, 603 тис. пудів воску, 120 тис. пудів прядива [13, с.56]. Майже все кам'яне вугілля, що добувалося в Україні, доставлялося споживачам чумаками.

Без чумаків і війни не обходилися. Під час російсько-турецьких воєн активну участь у транспортуванні військових вантажів брали українські чумаки. А під час Севастопольської (Кримської) війни “хто ж наставав усе, як не чумак, все чумак підвозив, як харчові припаси, так і військові; всяке знаряддя возили” [7, с.42].

На початку другої половини XIX ст. виникли нові умови, які спричинили занепад чумацьких шляхів, а в подальшому привели до загибелі самого чумацтва. Капіталістичний спосіб виробництва мусив поширитися і на ринок збуту. Капіталістичне господарство не могло задовольнитися примітивним чумацьким транспортом, який не задовольняв потреби розвитку. Ще в 40-х роках XIX ст. відомий економіст І. Заблоцький-Десятовський зазначав невігідність чумацького транспорту через те, що він забирає багато робочих рук, дорого коштує і через свою повільність в транспортуванні краму та зміну цін за час перевезення, викликає кризу в підприємствах і, перш за все, в поміщицьких господарствах. Самим сильним ударом по чумацтву став розвиток водного транспорту і будівництво залізниць. В 1865 р. відкрився рух по Одесько-Балтській залізниці. В 1867 р. відкрито залізницю Роздільна-Тираспіль. В 1870 р. майже цілком була готова залізниця Балто-Єлисаветград (Кіровоград). В цьому ж році відкрився рух потягів від Києва до Одеса. В західному напрямі відкрилася перша залізниця в 1873 р. Київ – Брест – Граєво [2, с.77].

Висновки. Значення чумацького промислу для середньовічної України важко переоцінити. Чумацтво відіграло важливу роль у

розширенні економічних зв'язків України, активно сприяло розвитку внутрішньої і зовнішньої торгівлі. Чумацтво було одним із важливих джерел первісного нагромадження капіталу в Україні. Воно мало значення не тільки історичне, економічне, але й соціально-виховне. Чумацтво – це не лише торговельний промисел, а й одна з моральних форм виявлення української духовності. Чумацтво знайшло відображення в народному фольклорі, де склався цикл так званих чумацьких пісень. “Послухайте в народі українські пісні, – відзначав А. Скальковський, – на 100 дум, напевно, буде 80 про чумаків, 10 про кохання, а решта про гайдамаків” [12, с.177]. З припиненням існування чумацтва зник і цілий пласт своєрідної української культури.

Сьогодні в незалежній Українській державі ми маємо подбати про нашу минувшину, зокрема, й про чумацтво. Щоб добра пам'ять про “миле браття”, “магеланів українських степів” збереглася і для наступних поколінь, мусимо зробити все можливе, щоб воскресити незаслужено призабуту історичну пам'ять про українське чумацтво.

1. Багалеї Д. “Колонизация Новороссийского края”. – К., 1889. – 450 с.
2. Буткевич Н. І. “Чумацтво на Україні”. – Одеса, 1928. – 240 с.
3. Даль В. “Толковый словарь”. – М., 1956. Т.4. – 640 с.
4. Данилевський Г.П. Чумаки: Художньо-документальний нарис. – К.: Веселка, 1992. – 110 с.
5. Костомаров М. Твори: в 2-х Т.2. – К., 1990. – 340 с.
6. Лазуренко В.М., Вовкотруб Ю.М. Каравани українського степу. – Черкаси, 2004. – 74 с.
7. Липа Ю. Призначення України”. – К., 1997. – 267 с.
8. Лобода А.М. Чумаки. – К., 1931. – 260 с.
9. Максимович Г. Украинские народные песни. – К., 1834. – 270 с.
10. Рудченко І. Чумак в народных песнях. – Спб., 1872. – 314 с.
11. Рудченко І. Чумацкие народные песни. – К., 1874. – 240 с.
12. Слабаєв І.С. З історії первісного нагромадження капіталу в Україні”. – К., 1994. – 245 с.
13. Скальковський А.О. История Новой Сечи или последнего кошевого Запорожского. – Одесса, 1885. – 310 с.
14. Тур О. Чумацьким шляхом. – К., 1995. – 270 с.
15. Щербина Ф. Очерки южнорусских артелей и общественно-артельных формь. – Одесса, 1881. – 379 с.
16. Шевченко Т.Г. Кобзар. – К., 1987. – 639 с.

17. Яворницький Д.І. Історія запорозьких козаків. – К., 1990. Т.1. – 583 с.