

выбора основных причин ДТП, исключить случайность выбора места внедрения мероприятий. Кроме того, это позволяет осуществлять планирование и внедрение комплексов мероприятий с учетом различных видов ресурсов, включая наличие финансовых возможностей.

Литература:

1. Нойман Г.-Ю. Методические основы выбора перспективных направлений научных исследований в области безопасности дорожного движения: Дисс. ... канд. техн. наук. – М., 1980. – 205 с.

2. Сытник В.Н.. Планирование и контроль эффективности мероприятий по обеспечению безопасности движения в городах: Учеб. пособие. – М.: МАДИ, 1989. – 54 с.

К. і. н. Лазуренко В. М., к. і. н. Вовкотруб Ю. М.

Черкаський державний технологічний університет, Україна

ТРАНСПОРТ УКРАЇНСЬКОГО ЧУМАЦТВА

*І знов зариплять на закурених битих дорогах,
посуваючись валкою, широкобокі вози,
і вчувається знов ремитання волів круторогих.
колювання колосся, розлого відлуння грози.*

(Микола Бажан. З поеми «Нічні роздуми старого майстра»)

Характеризуючи різні сторони функціонування чумацтва, слід, безумовно, зосередити увагу на такому моменті, як транспорт чумака. Для перевезень чумаки використовували важкі вози-мажі, запряжені волами. На пароволову мажу можна було вантажити до 60 – 90 пудів солі [1] (за старими російськими мірами 1 пуд = 40 фунтам, тобто 16,38 кг).

Мажа – це чумацький віз, зроблений виключно з дерева, призначений для перевезення важких вантажів на великі відстані [2, 303]. Деталі, на які припадало особливо велике навантаження, робилися виключно з міцної деревини ясеня, дуба і граба та кріпилися дерев'яними шпильками замість цвяхів. Ті деталі, що терлися, наприклад, осі та колеса, змашувалися дьогтем – звідси й походить назва воза. Дьоготь зазвичай возили у так званій мазниці [3, 1081]. Сама ж мажа мала глибокий напівсферичний кузов, який був пристосований для перевезення насипних вантажів. Кузов мажі викладався лубом чи випалювався з липового кряжа. Для того, щоб збільшити рівновагу мажі і запобігти її перекиданню, використовувалися спеціальні розпірки – люшні. Нижні кінці люшні надягалися на осі, а їхні верхні кінці вводилися в обручки, які були прикріплені по боках кузова [4, 96 – 97]. Крім того, мажа споряджалася важницею – жердиною-

важелем для підважування застряглого воза. Заможні чумаки застосовували шкіряні покринки, орнаментували перелки, люшні, насади своїх возів різьбою, прикрашали ярма волів – один із найдавніших видів упряжі [5, 412]. Для транспортування мажі застосовувались парні запряжки волів. Вантаж на мажі накривали просмоленою воловою шкірою. Історичні джерела виразно відносять мажу до української матеріальної культури. Так, наприклад, автор пам'ятки з Трахтемирова 1795 р. визначив мажу польською мовою з домішкою латини так: «воли руські, або мажі», «вози волові, або просто мажі» [6].

Воли – це була перша турбота чумака, адже без них чумачество не мало ніякого сенсу, оскільки саме за допомогою виключно їх тяглової сили відбувалось перевезення чумаками товарів. У ті часи вони були незамінні по всій території України і як робоча сила для хліборобства та перевезення вантажів, і як предмет торгівлі. Ніщо не могло зрівнятися тоді з витривалістю власне чумацьких волів [7, 15]. Втрата, під час подорожі, навіть одного вола вважалась для чумака великим лихом, про що йдеться в одній українській народній соціально-побутовій пісні:

*Ой я, чумак нещасливий,
Іду з карчми ледве живий,
Воли мої поздіхали,
Воли ярмо поламали.
Ой я таки піддержуся,
Хоть під хуру, да наймуся.
Чужі воли буду гнати,
Та все-таки чумакувати!* [8, 133 – 134].

Давайте лише собі уявимо, якою була сила чумацького вола, якщо він з ранньої весни до пізньої осені перевозив до 50 – 60 пудів вантажу на парному возі, проходячи за цей час у три кінці – у Крим або на Дон і назад – до 2000 верст (в ті часи 1 верста = 500 сажням, тобто пніні – 1,0668 км), і ще в проміжках по два, по три тижні тягнув плуга [7, 15].

Кожен, хто займався чумацьким промислом нічого не шкодували для своїх волів. Вони відшукували собі рослих, міцних і витривалих тварин. Народна мудрість так говорила про це: «Щаслив чумак, коли воли добрі має». У деяких господарів було до десяти, двадцяти і тридцяти пар волів і всі різні – чорні, полові, сірі, рябі. Після п'ятнадцяти років добрих, а після дванадцяти і десяти гірших волів вибраковували і продавали на забій [9].

Перший сніг приковував чумака до місця і саме з цієї пори в нього була одна думка – відгодувати волів на весну. Годував їх чумак сам або ж віддавав на винокурню, на відгодівлю бардою – це рідина, рештки від кльбного вина, що у вигляді киселю витікала у особливий чан щоденно в тогочасних винокурнях, і за допомогою якої гарно відгодувались чумацькі воли. Головне в цю пору року для чумака було прилаштувати волів на відгодівлю, а все інше йому було

байдуже. Проте, звичайно, були і випятки. Не всі чумаки сиділи взимку без діла. Нахили до збільшення капіталу охоплювали декого і з їхнього брата. Були й такі, що тримали по тридцять пар волів для чумакування та ними ж після повернення з дороги землю обробляли, тримаючи спеціально для сільськогосподарських робіт наймащів. У таких чумаків і грюповий обіг був набагато більшим та й кошти йшли в справу [7, 16].

Отже, можна зробити висновок, що чумацький транспорт займав важливе місце не тільки у цьому промислі, а й в економічному житті України XV – XIX ст.

Література:

1. Слабесв І. С. З історії первісного нагромадження капіталу на Україні. – К., 1964. – С. 27.
2. Українське козацтво: Мала енциклопедія. – К., 2002. – 568 с.
3. Історія української культури. Том 3. Українська культура другої половини XVII – XVIII століть. – К., 2003. – 1248 с.
4. Культура і побут населення України: Навч. посібник / В. І. Наулко, Л. Ф. Артюх, В. Ф. Горленко та ін. – К., 1993. – 288 с.
5. Українське народознавство: Навч. посібник / За ред. С. П. Павлюка. – К., 2006. – 568 с.
6. ЦДІА України, ф. 118, оп. 1, спр. 258, арк. 3, 8.
7. Лазуренко В. М., Вовкотруб Ю. М. Каравани українського степу. – Черкаси, 2004. – 92 с.
8. Соціально-побутові пісні. – К., 1985. – 331 с.
9. Данилевський Г. Чумаки: худож.-док. нарис. – К., 1992. – 110 с.

магістр техніки в технології, старший преподаватель Мырзабекова Д.М.
Восточно-Казахстанский государственный технический университет
им. Д.Серикбаева, Казахстан

ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА – ИСТОЧНИК ЗАГРЯЗНЕНИЯ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

Транспорт – один из важнейших элементов материально-технической базы общественного производства и необходимое условие функционирования современного индустриального общества, так как с его помощью осуществляется перемещение грузов и пассажиров.

Наряду с преимуществами, которые обеспечивает обществу развитая транспортная сеть, ее прогресс сопровождается также негативными последствиями – отрицательным воздействием транспорта на окружающую среду, и прежде всего на тропосферу, почвенный покров и водные объекты.