

УДК 398.344 : 629.316 (477.41/.42)

САННИЙ ТРАНСПОРТ ПОЛІЩУКІВ: ДЖЕРЕЛА, ПОХОДЖЕННЯ, ЕТАПИ РОЗВИТКУ

Михайло ГЛУШКО

Львівський національний університет імені Івана Франка, кафедра етнології

У статті йдеться про сани східноєвропейського типу, їхнє розповсюдження у Європі в ХІХ – на початку ХХ ст. На основі етнографічних, лінгвістичних та археологічних матеріалів автор доводить: винахід цього засобу пересування належав праслов'янам Середнього Полісся, а його прототипом була ходова частина енеолітичних за походженням волокуш-саней. Господарські сани східноєвропейської моделі постали синхронного з виникненням іншого праслов'янського етнокультурного явища – одноволового запрягу (“бовкуна”). Відтак населення України лише удосконалювало головні складові конструкції ходу цього наземного приладу залежно від господарських потреб та використання інших видів тяглових тварин – коня.

Ключові слова: Україна, Середнє Полісся, етнологія, праслов'яни, санный транспорт, конструкція ходової частини, походження, історичний розвиток.

Сани належать до багатокомпонентних об'єктів традиційної культури, конструкцію яких становить значна кількість складових частин та елементів, причому різного призначення. Функціональне використання цього транспортного засобу в господарстві і щоденному побуті українців, зокрема й поліщуків, також було різне. Крім цього, поступального руху сани набувають за допомогою різної м'язової сили – як тяглових тварин (волів чи коней), так і зусиллями самої людини (вручну). Все це створює значні труднощі їх дослідження у культурно-генетичному ракурсі, тобто щодо походження, джерел та історичних етапів розвитку.

Для вирішення відповідних питань прийнятним і найоптимальнішим є типологічний метод етнографічного дослідження, який дає змогу розглядати сукупність однорідних явищ як умовну цілісність та закриту систему. За його допомогою можна аналізувати не лише зафіксовані народознавцями явища, а й передбачати конкретні об'єкти, які науці ще не відомі¹, зокрема й у досліджуваній ділянці традиційної культури.

¹ Крюков М. В. Типологический метод // Свод этнографических понятий и терминов. Москва, 1988. [Вып. 2]: Этнография и смежные дисциплины. Этнографические субдисциплины. Школы и направления. Методы. С. 217.

Санний транспорт етнологи диференціюють по-різному². Найчастіше вони поділяють його на три типи: звичайні господарські сани, вантажні (для перевезення лісоматеріалів) і виїзні. У виробничо-господарській сфері та щоденному побуті поліщуків головне місце посідав перший тип зимового транспорту, за допомогою якого перевозили гній, сіно, дрова тощо. Для його означення населення вживало загальний термін “сани”³. Водночас на теренах Середнього Полісся побутувала ціла низка інших народних назв цього полозного транспорту: “гринджоли” (“гринджола”, “гринджала”, “глинджори”), “гарі” (“гарії”, “гари”, “гали”), “простіє сани”, “одностайніє сани”, “копильчастіє сани”, “довгіє сани” тощо⁴. До речі, у басейні р. Ужа і далі в напрямі на північ на означення саней господарського призначення вживається переважно термін “гарі”, на Південь від неї – назва “гринджоли”. Виявлена термінологічна розмаїтість відображає, з одного боку, головні риси, характерні в минулому для конструкції місцевого зимового транспорту, з іншого – приховані еволюційні процеси, які відбулися у цій групі народного транспорту впродовж ХХ ст.

Основу будь-якого типу санного транспорту становлять два полози. У виробничій практиці населення дослідженого краю застосовувалися “полози” двох зразків: натуральні (природні) і гнуті, причому перші з них у минулому були основним компонентом саней не лише господарського призначення, а й виїзних. Про спорадичне використання полозів другого зразка на виїзних санях згадали інформатори незначної кількості населених пунктів Середнього Полісся (с. Городенщина Поліського р-ну Київської обл.; с. Рубежівка Народицького р-ну, с. Велика Рача Радомишльського р-ну, сс. Граби, Чоповичі Коростенського р-ну, сс. Бігунь, Норинськ Овруцького р-ну, сс. Жерело, Кишин, Лопатичі, Суцани Олевського р-ну, с. Малий Дивлин Лугинського р-ну Житомирської обл.; с. Борове Рокитнівського р-ну Рівенської обл. та ін.)⁵. Свідченням того є й рідкісне побутування у мові місцевих жителів назв на означення дерев’яної

² Глушко М. Типологія санного транспорту у сучасній етнологічній науці (На матеріалах дослідження транспортних засобів східних і західних слов’ян) // Етнічна культура українців. Львів, 2006. С. 115–132.

³ Никончук М. В., Никончук О. М. Транспортна лексика правобережного Полісся в системі східнослов’янських мов. Київ, 1990. С. 85; Глушко М. Традиційний сухопутний транспорт // Полісся України: матеріали історико-етнографічного дослідження. Львів, 1997. Вип. 1: Київське Полісся. 1994. С. 32; Його ж. Полозні і колісні засоби пересування // Полісся України: матеріали історико-етнографічного дослідження. Львів, 1999. Вип. 2: Овруччина. 1995. С. 60; Його ж. Сухопутний транспорт поліщуків // Полісся України: матеріали історико-етнографічного дослідження. Львів, 2003. Вип. 3: У межиріччі Ужа і Тетерева. 1996. С. 66.

⁴ Глушко М. Традиційний сухопутний транспорт. С. 32–33; Його ж. Полозні і колісні засоби пересування. С. 60–61; Його ж. Сухопутний транспорт поліщуків. С. 66; Архів Інституту народознавства НАН України (далі – Архів ІН НАН України), ф. 1, оп. 2, спр. 437, зош. 1, арк. 3, 13, 36, 47, 56 та ін.; зош. 2, арк. 7, 11, 22 та ін.

⁵ Глушко М. Традиційний сухопутний транспорт. С. 33; Його ж. Полозні і колісні засоби пересування. С. 60–61; Його ж. Сухопутний транспорт поліщуків. С. 66; Архів ІН НАН України, ф. 1, оп. 2, спр. 437, зош. 1, арк. 33, 52, 56; зош. 2, арк. 3, 7, 8, 12.

планки чи виготовленого із пареного скрученого дубка “стягеля”, що поєднує передній кінець полоза (“головку”) з копилем⁶ та забезпечує надану йому форму.

Для виготовлення натуральних полозів дерево (граб, береза, дуб, ясен) викопували разом із корінням, а заготівку діаметром 20–25 см і завдовжки 2,5–3 м попередньо обробляли: очищали від кори, розрізали або розколювали поздовж на дві рівні половини, сушили протягом кількох місяців у затінку тощо. Деякі майстри кидали сирі заготівки на один місяць і більше у воду, в якій вони “вимокали”, – виготовлені з них полози зимового транспорту довговічніші й надійніші в експлуатації. Натомість гнучий полоз виготовляли на примітивному верстаті – “бабі” (сс. Бігунь, Лопатичі, Норинськ), “гібці” (с. Кишин), “лисиці” (с. Борове). Деревину попередньо також обробляли. Але зазначені вище технологічні операції доповнювали додаткові. Зокрема, передній кінець заготівки, який слугував “головкою” полоза, спершу стесували до таких розмірів, щоби після розпарювання його можна було зігнути. Тобто головка полоза була тонша, ніж його основна частина⁷. У такому разі транспортний засіб довговічніший і надійніший в експлуатації.

Полози саней з’єднували за допомогою системи з вертикальних стояків – “копилів” (скрізь на дослідженій території) – і поперечних перекладин. Кількість кожного з названих елементів залежала від традиційної будови ходу, а також від функціонального призначення конкретного типу транспортного засобу. У другій половині ХХ ст. на теренах Середнього Полісся вона була вже різна, особливо в господарських саней. Такий стан спричинили різні чинники, але передовсім втрата давніх народних вимог щодо дотримання усталеної конструкції їх ходу, остаточне витіснення гнутих поперечин довбаними брусками тощо.

Як засвідчують зафіксовані польові етнографічні матеріали, у зазначений період у південних селах Поліського району та на Іванківщині Київської області в полози “гринджол” майстри вдовбували переважно дві (спорадично три) пари стояків, у полози “гар” – три (спорадично чотири) пари⁸. У поліських селах межиріччя Ужа і Тетерева господарські сани мали переважно дві пари копилів. Водночас ще напередодні Другої світової війни тут побутували сани з трьома парами копилів. Нарешті, старожили деяких місцевих населених пунктів (с. Велика Рача Радомишльського р-ну, сс. Граби, Каленське, Обиходи Коростенського р-ну) констатували, що “гринджоли”, якими користувалися їхні рідні (батьки й діди), були з чотирма парами задовбаних у полози вертикальними стояками. Натомість у північній частині Народицького району, на території Овруччини та Олевщини навіть у першій половині ХХ ст. у полози господарських саней вдовбували переважно чотири пари дубових копилів, спорадично – три. Подекуди побутували сани з п’ятьма (сс. Борутене, Возничі, Лучанки Овруцького

⁶ Див.: *Никончук М. В., Никончук О. М.* Транспортна лексика... С. 100.

⁷ *Глушко М.* Полозні і колісні засоби пересування. С. 61; Архів ІН НАН України, ф. 1, оп. 2, спр. 437, зош. 1, арк. 33, 34, 52; зош. 2, арк. 7.

⁸ *Глушко М.* Традиційний сухопутний транспорт. С. 33–34.

р-ну) і навіть із шістьма (с. Клинець Овруцького р-ну) парами задовбаних у полози стояків. Перший зразок зимового транспорту тутешні поліщуки пояснювали його загальною довжиною, другий – головним призначенням. Зокрема, подібними саньми перевозили будівельні матеріали (колоди), поки не розповсюдилися спеціальні лісовози зі здвоєним ходом.

Однак наукове зацікавлення становить не лише різниця щодо загальної кількості задовбаних у полози господарських саней копилів, а й їхня форма та розміри. Зокрема, у зимового транспорту з двома парами стояків останні робили заввишки в середньому 30–35 см та з передньою головкою (“чопом”) для набивання поперечини, натомість у саней інших варіантів (із трьома і чотирма парами копилів) вони були вищі на 10 см і більше, тобто виступали над ходовою частиною засобу пересування, а також завершувалися плавним звуженням угору⁹. Подібні копили спорадично застосовують і досі на ручних господарських санчатах – “самотужках” (сс. Городещина, Діброва, Калинівка Поліського р-ну Київської обл.; с. Візня Малинського р-ну, сс. Злобичі, Обиходи Коростенського р-ну, сс. Ганнівка, Липлянщина, Осика, Розсохівське, Селець Народицького р-ну Житомирської обл. та ін.).

Різні розміри і відмінність зовнішнього вигляду вертикальних стояків саней спричинили різні з’єднувальні перекладки, що їх використовували у ХХ ст. Зокрема, короткі копили (перший варіант) застосовували в тому разі, якщо їх з’єднували разом за допомогою прямих брусків, високі (другий варіант копилів) – за допомогою гнутих перекладин, тобто в’язової системи. Брусок із продовбаними на кожному його кінці отворами накладали на головки двох сусідніх стояків зверху, натомість гнуту поперечину виготовляли з довгої дерев’яної заготовки (переважно з дуба або берези), кінці якої запарювали в гарячій воді або пропікали над вогнем. Потім ці кінці загинали на 180 градусів навколо сусідньої пари копилів. Для полегшення відповідної технологічної операції на місцях згину в заготівці вирізали невеликі виїмки.

Отож під час науково-пошукової праці на теренах Середнього Полісся з’ясувалося, що частину ходу господарських саней із двома парами копилів становили лише довбані бруски, тоді як полозного транспорту з трьома і чотирма парами копилів – переважно гнуті поперечини, що підтверджує і зафіксована традиційна термінологія. Так, довбані бруски тутешні поліщуки називають по-різному: “бабки”, “оплені” (“оплені”, “опліні”), “надовбки”, “насади”, “колодки”, “подушки” тощо. Стосовно гнутих перекладин, то жителі означають їх лише двояко – термінами “нарвини” (“нарвіни”) і “в’язи” (“в’язки”, “в’яззя”)¹⁰. Перший

⁹ Глушко М. Полозні і колісні засоби пересування. С. 60–61, 62 (фото 5, 6), 63 (фото 8); *Його ж.* Традиційний сухопутний транспорт. С. 34, 35 (фото 21, 22); *Його ж.* Сухопутний транспорт поліщуків. С. 67, 68 (фото); Архів ІН НАН України, ф. 1, оп. 2, спр. 437, зош. 1, арк. 9, 12, 27, 34 та ін.

¹⁰ Никончук М. В., Никончук О. М. Транспортна лексика... С. 108–110; Глушко М. Традиційний сухопутний транспорт. С. 35; *Його ж.* Полозні і колісні засоби пересування. С. 62; *Його ж.* Сухопутний транспорт поліщуків. С. 68; Архів ІН НАН України, ф. 1, оп. 2, спр. 437, зош. 1, арк. 4, 8, 12, 21 та ін.

із них побутував у північних селах Поліського району та на Житомирщині на Північ від річки Уж, другий – в інших місцевостях Середнього Полісся. Застаріла назва “нарвина” (мн.: “нарвини”) була поширена й у деяких поліщуків Білорусії¹¹. Отже, з’ясувавши географію побутування зазначених раніше лексем, можна досить точно встановити і межі розповсюдження у минулому в дослідженому краї кожної з відповідних моделей господарських саней. Правда, нині брускова система з’єднання полозів витіснила в’язову вже майже скрізь, зокрема й у тих селах, де найдовше збереглася назва “в’язи” (“в’язки”) чи “нарвини”.

Водночас стає очевидним й інше, значніше: серед різних типів полозного транспорту “гринджоли” з довбаними брусками набули тут розповсюдження нещодавно, переважно в 20–30-х роках ХХ ст. Незаперечним доказом цього є ще один невід’ємний елемент конструкції їхнього ходу – два паралельні полозам поздовжні бруски (“наморожні”), які набивали на головки копилів поверх з’єднувальних перекладин. Під час етнографічних експедицій також з’ясувалося, що, незалежно від моделі господарських саней (із двома чи чотирма парами вертикальних стояків і двома чи чотирма поперечинами, з довбаними брусками чи гнутими “в’язками”), у другій половині ХХ ст. “наморожні” монтували на санях у більшості населених пунктів Середнього Полісся¹², за винятком деяких найбільш південних, причому ці поздовжні бруски неодмінно прилягали до самих головок полозів. Отже можемо констатувати, що тут “гринджоли” новітньої конструкції витіснили господарські сани традиційної будови значно скоріше, ніж на півночі досліджуваного краю.

Складову будови ходу полозного транспорту будь-якої моделі становив ще додатковий “в’яз” чи дерев’яний брусок – “крижовниця” (“крижівниця”, “крижальниця”), “поперечка” (“попередень”), яка з’єднувала головки полозів, унаслідок чого сани набували більшої експлуатаційної стійкості. Особливо це було важливо за наявності одноваринного (кінного чи волового) запрягу, коли тягловий прилад (“оглобл”) постійно спирався під час маневрування вправо-вліво на головки полозів, що могло завдати шкоди транспортному засобу загалом. Тобто “крижовниця” у такому разі слугувала своєрідним модератором – захищала хід саней від надмірних перевантажень. Натомість під час парокінного запрягу функція цієї поперечини була інша, вона була насамперед опорою для заднього кінця дишля.

Аналогічну конструкцію мав хід ручних господарських і дитячих санок (“самотужок”), виїзних саней, з тією лише різницею, що полози перших і других з’єднували переважно дві-три пари копилів і відповідна кількість поперечин, третіх – три (спорадично дві) пари стояків і два горизонтальні бруски. У зв’язку з цим

¹¹ *Масленникова Л. И.* Из полесской терминологии транспорта // Лексика Полесья: Материалы для полесского диалектного словаря. Москва, 1968. С. 177.

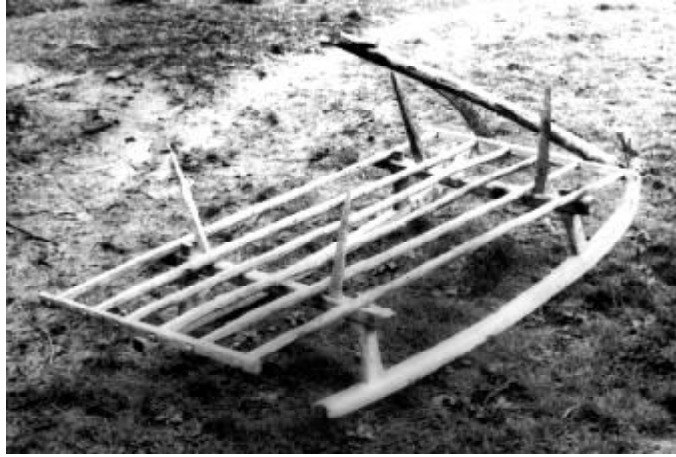
¹² *Глушко М.* Традиційний сухопутний транспорт. С. 35, 37; *Його ж.* Полозні і колісні засоби пересування. С. 63–64; *Його ж.* Сухопутний транспорт поліщуків. С. 68; Архів ІН НАН України, ф. 1, оп. 2, спр. 437, зош. 1, арк. 4, 8, 9, 12, 27 та ін.



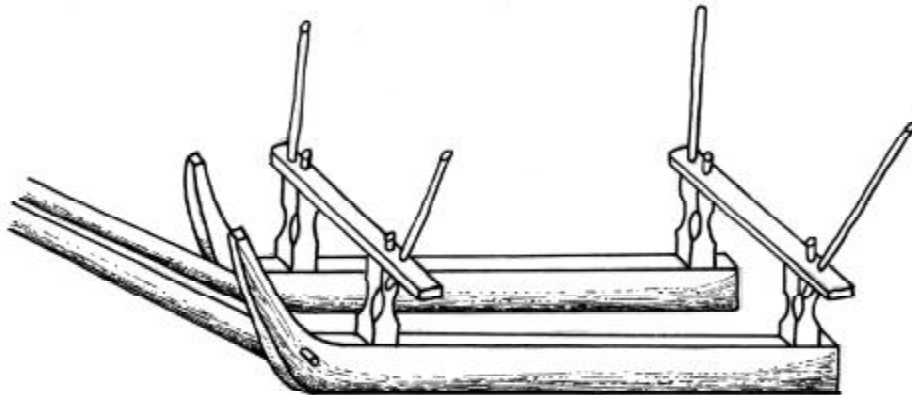
Іл. 1. Сани східноєвропейського типу із традиційним способом кріплення волівих “оглобель”, с. Зарудчі Любешівського р-ну Волинської обл. Світлина автора, 1993 р.



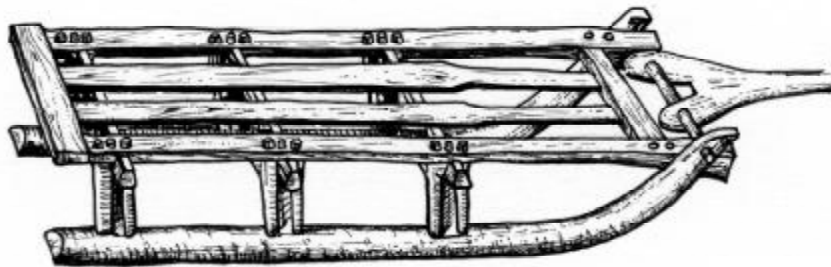
Іл. 2. Убивство кн. Бориса Володимировича на саних східноєвропейського типу, XIII (XV) ст. (“Літопис руський”)



Іл. 3. Ручні господарські сани центральноєвропейського типу з тягловим приладом (“війцем”), с. Грабовець Сколівського р-ну Львівської обл. Світлина автора, 1988 р.



Іл.4. Господарські сани традиційної конструкції. Болгарія (за Хр. Вакарелским)



Іл. 5. Господарські сани традиційної конструкції з волівим тягловим приладом. Скандинавія (за Г. Лебедєвим)

загальна довжина цих засобів пересування була значно менша, ніж господарських саней із запрягом тяглових тварин: виїзних саней – до двох метрів, ручних господарських санчат – до півтора метра, дитячих – до одного метра¹³. Крім того, полози виїзного зимового транспорту часто підшивали металевими шинами, що збільшувало їхню довговічність, а також швидкість під час поїздки.

Санний транспорт описаної конструкції побутовув майже скрізь в Україні¹⁴ (за винятком деяких місцевостей у Східних Карпатах – до умовної західної лінії, яка пролягала з північного заходу на південний схід по хребту Beskidів, далі вододільним хребтом Горганів, а звідси Свидовицьким масивом), а також у Білорусії¹⁵, Росії¹⁶, східних районах Прибалтики¹⁷ та в північно-східній частині Польщі¹⁸.

На обмеженій українській етнічній території (на теренах Лемківщини, закарпатської частини Бойківщини, у південній смузі Сколівщини, Турківщини і Стросамбірщини, що на Львівщині, а також у селах Вишкові, Семичевові і Мислівці Долинського р-ну Івано-Франківської обл.) усі варіанти господарських саней мали лише дві пари копилів (“страмів”) і два поперечних бруски – “насади”¹⁹. Крім того, у цих санях були відсутні поздовжні, паралельні полозам, грядки, тобто “наморожні”. Сани аналогічного типу в минулому широко використовували поляки, словаки, чехи, угорці, румуни, південні слов’яни²⁰.

¹³ Глушко М. Традиційний сухопутний транспорт. С. 37; Його ж. Полозні і колісні засоби пересування. С. 64; Його ж. Сухопутний транспорт полішуків. С. 69.

¹⁴ Глушко М. С. Засоби пересування // Поділля: Історико-етнографічне дослідження. Київ, 1994. С. 315; Його ж. Взявся за гуж, то не кажи: не дуж // Берегиня. 1993–1994. № 2–3. С. 84; Kolberg O. Dzieła wszystkie. Wrocław; Poznań, 1962. Т. 29: Pokucie: Obraz etnograficzny. S. 67, та ін.

¹⁵ Титов В. С. Народные деревообрабатывающие промыслы Белоруссии (1917–1941 гг.): Этнографические очерки бондарного промысла и изготовления транспортных средств. Минск, 1976. С. 117, 119–120; Его же. Стельмашнае рамяство // Беларусы. Мінск, 1995. Т. 1: Прамысловыя і рамесныя заняткі. С. 202–204.

¹⁶ Бежкович А. С. Средства передвижения и упряжь в крестьянском хозяйстве // Бежкович А. С., Жегалова С. К., Лебедева А. А., Просвиркина С. К. Хозяйство и быт русских крестьян: Памятники материальной культуры. Определитель. Москва, 1959. С. 204–206; Лебедева А. А. Транспорт, переноска и перевозка тяжестей // Этнография восточных славян: Очерки традиционной культуры. Москва, 1987. С. 330–331, та ін.

¹⁷ Viires A. Talurahva veovahendid. Baltimaade rahvapäraste põllumajanduslike veokite ajalugu. Tallinn, 1980. P. 46–49, 55–90.

¹⁸ Marczyk I. Sanie // Komentarze do Polskiego Atlasu Etnograficznego. Wrocław, 1997. Т. 4: Transport i komunikacja lądowa. S. 118–129.

¹⁹ Глушко М. С. Шляхи сполучення і транспортні засоби в Українських Карпатах другої половини ХІХ – поч. ХХ ст. Київ, 1993. С. 107; Його ж. Засоби зв’язку і транспорту // Лемківщина: Історико-етнографічне дослідження. Львів, 1999. Т. 1: Матеріальна культура. С. 202–203.

²⁰ Szymański A. Tradycyjny transport włączny // Komentarze do Polskiego Atlasu Etnograficznego. Wrocław, 1994. Т. 1: Rolnictwo i hodowla. Cz. 2. S. 338–341; Marczyk I. Sanie. S. 118–134; Marinov V. Traditionelle Transportmittel in Bulgarien // Land Transport in Europe. København, 1973. P. 382–384 (Abb. 32), 385 (Abb. 33); Вакарелски Хр. Етнография на България. София, 1977. С. 286, 287 (рис. 247); Andel K., Markuš M. Ludový transport v strednom Zemplíne // Slovenský národopis.

Різницю у конструкції ходу описаних зразків зимових засобів пересування господарського призначення помітив ще відомий польський етнолог Казимир Мошинський, диференціювавши їх на “північно-східні” і “південно-західні” сани²¹, тобто за регіонами поширення кожного з них в Європі. Згодом на цю різницю звернув увагу естонський вчений Антс Війрес²². Зокрема, господарські сани, які означені загальним російським терміном “дровни”, названий народознавець поділив на два типи: “східноєвропейські” і “західноєстонські”. Згідно з його описом, конструкцію ходу саней першого типу становили два гнуті (давніше – два природні, викопані з корінням та оброблені стовбури дерев твердої породи) полози, кожний з яких увінчувала висока головка, чотири або п’ять пар перпендикулярно задовбаних у полози стояків, відповідна кількість гнутих з’єднувальних поперечин (“в’язь”), два паралельні полозам горизонтальні бруски (грядки), два скручені з гілок тяжі (“стужени”), які сполучали головки полозів із передніми стояками, та перекладина, котра з’єднувала самі головки полозів.

Натомість для господарських саней західноєвропейського типу, що побутували в Естонії, були характерні два природні полози з низькими головками, переважно три пари задовбаних у полози стояків, відповідна кількість з’єднувальних брусків-поперечин, дві паралельні полозам горизонтальні грядки, які розміщувалися на поперечинах вільно і прилягали до самих головок основного елемента транспортного засобу (полозів), а то й виступали за ними і тим самим замінювали “стужени”, а також так звані “скрепи” (високі дерев’яні цвяхоподібні кілки), за допомогою яких кріпилися горизонтальні грядки до полозів. Наукове зацікавлення становить також загальний висновок ученого: в Естонії сани зі “скрепами” значно давніші за походженням, ніж сани східноєвропейського типу²³.

Задля справедливості зазначимо: у цій праці А. Війрес фактично використав принципи типології санного транспорту, яких раніше дотримувалися деякі скандинавські і прибалтійські колеги-попередники, передовсім відомий шведський етнолог Густав Берг²⁴. Однак, розширивши географію своїх досліджень та залучивши новий фактичний матеріал про санний транспорт інших народів Європи, згодом учений вніс значні корективи до цієї типології. Зокрема, у науковій

1971. R. 19. № 3. S. 395–397; *Baran L.* Transport in Czechoslovakia as an Ethnographical and Social Phenomenon // *Land Transport in Europe*. København, 1973. P. 72–74, 75 (Fig. 20, 21, 23); *Paládi-Kovácz A.* A magyar parasztság rétgazdálkodása. Budapest, 1979. P. 318 (Kep. 86); *Kós K.* Eszköz, munka, néphagyomány. Bukarest, 1980. P. 35 (Kep. 33/a, b); *Novak V.* Slovenska ljudska kultura: Oris. Ljubljana, 1960. S. 99 (Sl. 35/1, 3), 106; *Moszyński K.* Kultura ludowa słowian. Kraków, 1929. Cz. 1: Kultura materialna. S. 631.

²¹ *Moszyński K.* Kultura ludowa... Cz. 1. S. 632.

²² *Війрес А. О.* Санний транспорт у естонцев // *Вопросы этнической истории народов Прибалтики по данным археологии, этнографии и антропологии*. Москва, 1959. С. 438–452.

²³ *Війрес А. О.* Традиционный сельскохозяйственный транспорт народов Прибалтики (К вопросу об историко-культурных взаимосвязях). Москва, 1964. С. 7; *Его же.* Санний транспорт у естонцев. С. 440–447.

²⁴ *Berg G.* Sledges and wheeled vehicles: Ethnological studies from the View-point of Sweden. Stockholm; Copenhagen, 1935. P. 35–89.

доповіді, виголошеній на VII Міжнародному конгресі антропологічних та етнографічних наук (м. Москва, 1964 р.), А. Війрес диференціював сани прибалтів уже на три типи – на “східноєвропейські”, “західноєстонські” та “середньоєвропейські”, з яких транспортні засоби двох перших типів збігаються з відповідними зразками попередньої типології. Стосовно третього типу санного транспорту, то конструкцію його ходу становили лише дві пари копилів. На думку вченого, порівняно з двома іншими типами засобів пересування, у Прибалтиці ці сани набули розповсюдження найпізніше²⁵.

Відтак у своїй монографічній праці²⁶, а потім і в окремій публікації²⁷ народознавець відмовляється від поділу європейського санного транспорту на “східноєвропейський”, “середньоєвропейський” та “західноєстонський”, тобто за географією поширення основних його моделей у Європі, визнаючи тим самим певну наукову обмеженість відповідної типології. Водночас А. Війрес виділяє серед прибалтійських саней господарського призначення два основні типи, які означає описово та латинськими літерами. Зокрема, перший тип (**A**) становили “парокінні прості сани з двома поперечинами і без грядок (поздовжніх бокових брусів)”. У Прибалтиці вони проникли, як стверджував дослідник, із Центральної Європи в пізньому середньовіччі. Другий тип (**B**) становили сани “з грядками [...] та з 3–5 парами копилів”.

Проаналізувавши значний фактологічний матеріал, у межах цього типу А. Війрес виявив значну схожість і різницю між транспортними засобами різних європейських народів, зокрема й білорусів, росіян, українців та поляків, що дало вченому змогу поділити його на декілька підтипів (варіантів). Серед них опинилися й колишні “західноєстонські” сани зі “скрепами” (**Bb**). І все ж у контексті нашого дослідження найбільший науковий інтерес становить інше: як доводить етнолог, прототипом “західноєстонського” транспортного засобу були “прості сани з грядками” (**Ba**)²⁸, для конструкції ходу яких були характерні природні полози з низькими головками, три пари задовбаних у полози стояків, три поперечини, що сполучали ці стояки, дві довгі грядки, які прилягали до самих головок полозів. Далі:

Така їхня конструкція свідчить про те, що вони є найархаїчнішим типом саней у Прибалтиці, який сюди проник із Півдня (Європи. – *М. Г.*) на ранньому етапі розвитку рільництва²⁹.

²⁵ Війрес А. О. Традиционный сельскохозяйственный транспорт народов Прибалтики... С. 7.

²⁶ Viires A. Talurahva veovahendid... P. 45–48.

²⁷ Війрес А. Из истории саней в Прибалтике // Проблемы этнической истории Балтов: Тезисы докладов межреспубликанской научной конференции. Рига, 1985. С. 128–130.

²⁸ Їх походження вчені датують щонайпізніше X ст. н. е. (*Berg G. Sledges...* P. 56–58; *Війрес А. О.* Санний транспорт у єстонцев. С. 446).

²⁹ Війрес А. Из истории саней в Прибалтике. С. 129–130.

Позаяк розповсюдження орного хліборобства у Прибалтиці вчені пов'язують передовсім із теренами України³⁰, то висновок А. Війреса стосовно первісного регіону застосування найдавнішої моделі санного транспорту у Східній Європі стосується насамперед української етнічної території, зокрема й Полісся. Отже, спробуємо встановити прототип найдавнішої моделі санного транспорту, а заодно і найімовірніший історичний період його виникнення.

Нині існує декілька гіпотез стосовно походження зимового транспорту господарського призначення³¹. Згідно із припущенням більшості етнологів, прототипом саней є волокуші. Серед слов'янських дослідників уперше цю думку висловив Любор Нідерле³², згодом її підтримали К. Мошинський³³, Дмитро Зеленін³⁴ та інші народознавці. Однак під час докладного знайомства з цим твердженням зауважуємо, що науковці здебільшого не вмотивовують його конкретним фактичним матеріалом або пропонують міркування, які не витримують критики. Скажімо, найдавнішим типом саней Д. Зеленін вважав так звані "волоки", які перетягав один кінь:

У Сибіру для перевезення сіна рубають дві тонкі берези, в їхні стовбури, як у голоблі, запрягають коня, а на гілки кладуть сіно. [...] Звичайно, проте, волоки або волокуші становлять собою дві довгі жердини із круто загнутими вгору кінцями; ці жердини з'єднуються у двох місцях перекладами. Прямі кінці жердин слугують голоблями, а гнуті, повернуті вгору, волочаться по землі³⁵.

Майже аналогічно бачить процес виникнення саней сучасний білоруський народознавець Віктор Титов³⁶. І все ж, якщо пристати до думки Д. Зеленина та В. Титова, то треба визнати й інше: пра- та ранні слов'яни використовували як тяглову тварину лише коня, а воловий запряг набув розповсюдження у Східній Європі доволі пізно. Однак наше дослідження засвідчує зворотне – тривалий період (до III ст. н. е.) єдиною тягловою силою тут був віл. Мало того, спершу праслов'яни запрягли в сани (у так званий "бовкун") одного вола, а не коня³⁷.

³⁰ Мугуревич Э. С., Феоктисова Л. Х. Из истории земледелия // Историко-этнографический атлас Прибалтики: Земледелие. Вильнюс, 1985. С. 14–15; Вийрес А. О. Упряжные волы и лошади в Прибалтике (XIII–XIX вв.) // Этнографическое картографирование материальной культуры народов Прибалтики. Москва, 1975. С. 14.

³¹ Marczyk I. Sanie. S. 112–114.

³² Нидерле Л. Славянские древности / Пер. с чешск. Т. Ковалевой, М. Хазанова. Москва, 2000. С. 396.

³³ Moszyński K. Kultura ludowa... Cz. 1. S. 629–634.

³⁴ Зеленін Д. К. Восточнославянская этнография / Пер. с нем. К. Д. Цивиной. Москва, 1991. С. 165.

³⁵ Там же.

³⁶ Цітоў В. С. Стальмашнае рамяство. С. 202.

³⁷ Глушко М. Бовкун як етнокультурний феномен українців // Вісник Львівського університету: Серія історична. Львів, 1999. Вип. 34. С. 501–516; Його ж. Генезис тваринного запрягу в Україні (Культурно-історична проблема). Львів, 2003. С. 267–281, 306–322, 345.

Отже, навіть з цього погляду описана російським етнологом (Д. Зелениним) модель волокуші не могла бути прототипом первісних саней. Це стає ще очевиднішим з тієї причини, що в минулому подібну волокушу (“влак”) використовували також болгари. Відмінність її конструкції полягала в одному – передні кінці довгих жердин-полозів сполучалися³⁸, у зв’язку з чим вони не могли слугувати голоблями; сухопутний засіб перетягала пара волів, а не кінь.

Раніше за Д. Зеленина схожої думки щодо прототипу первісних саней дотримувався Л. Нідерле, стверджуючи, що первинною їхньою формою був волок. Щоправда, за уявленнями дослідника, основу конструкції цього волока становили гладкі стовбури, на яких розміщували вантаж; транспорт перетягала людина або тварина. Найдавніші ж за походженням сани склалися з двох брусків, які “з’єднували на кінцях навхрест”³⁹. Цьому знавцеві слов’янських старожитностей і досі вторують деякі сучасні дослідники⁴⁰. Натомість К. Мошинський вважав, що сани є лише спеціальним видом волокуші й відрізняються від них досконалішою конструкцією ходу⁴¹.

Загалом, пов’язування походження санного транспорту з описаними тут раніше зразками волокуші є безпідставне, хоча б з тієї причини, що, крім класичних примітивних засобів пересування (гілок, жердин тощо) і власне саней, у минулому побутували різні моделі засобів пересування, які поєднували компоненти одних й інших, тобто волокуші-сани⁴². Отож якщо йдеться про генезис санного транспорту, то на окрему увагу заслуговують не всі види волокуш, а лише волокуші-сани, позаяк саме вони можуть приховувати певну інформацію про архаїчну (первісну) модель саней – прототипу сучасних, зокрема і в поліщуків.

Прямих історичних свідчень про сухопутний транспорт давніх етносів Європи збереглося досить мало. Вони обмежуються переважно глиняними модельками археологічних культур епохи енеоліту-бронзи і тогочасними поодинокими графічними зображеннями. Зокрема, IV–III тис. до н. е. датована значна кількість моделей полозного транспорту – специфічних глиняних виробів, характерних серед енеолітичних спільнот Європи лише для носіїв Трипільської культури⁴³. Згідно з описами цих керамічних модельок, конструкцію тогочасних

³⁸ Вакарелски Хр. Етнография... С. 284, 287 (рис. 246).

³⁹ Нідерле Л. Славянские древности. С. 396.

⁴⁰ Приходько М. П. Сухопутний транспорт на Україні // Народна творчість та етнографія. 1975. № 5. С. 63; Baran L. Smykú a saně v zemích českých a na Slovensku // Československá etnografie. 1957. Roč. 5. S. 347.

⁴¹ Moszyński K. Kultura ludowa... Cz. 1. S. 630.

⁴² Глушко М. С. Шляхи сполучення і транспортні засоби... С. 97–103; Вийрес А. О. Санний транспорт у естонцев. С. 472–474; Бежкович А. С. Средства передвижения... С. 202; Marczyk I. Sanie. S. 139–144; Andel K., Markuš M. Ludový transport... S. 395, та ін.

⁴³ Бурдо Н. Керамічні моделі саней Трипільської культури // Український керамологічний журнал. 2003. № 1. С. 25–26; Рижов С. М. Моделі саней пізньотрипільських пам’яток Буго-Дніпровського межиріччя // VI Вінницька обласна історико-краєзнавча конференція: Тези доповідей. Вінниця, 1988. С. 25–27.

волокуш-саней становили два головні компоненти: 1) глибокий кузов переважно овальної у плані форми; 2) два полози, які часто були досить масивні і мали високі, загнуті вгору, передки. Крім того, на багатьох трипільських глиняних модельках спереду відтворено скульптурні зображення голівок биків (волів)⁴⁴ – єдиної упряжної тварини в добу енеоліту⁴⁵.

Очевидно, що в контексті порушеної нами проблеми докладного аналізу потребує передусім конструкція ходової частини енеолітичного зразка полозного транспорту. Правда, на основі лише глиняних виробів зробити це важко, позаяк вони містять інформацію про одну складову ходу – про полози. Як уже зазначено, на цих виробках полози зображені досить масивними. Валентина Кравець, описуючи керамічні модельки засобів пересування, які походять із сіл Незвиська та Городниці-Городища (Верхнє Подністров'я), звернула увагу на те, що полози городницьких саночок зображені у вигляді колод, натомість незвиських мають плоску дископодібну форму⁴⁶. Різницю у зображенні цих полозів дослідниця пов'язувала з технологією обробки деревини⁴⁷, яка змінювалася упродовж енеоліту (Городниця-Городище належить до раннього етапу Трипільської культури, Незвисько – до середнього, тобто до періоду її розквіту). Обидва зразки полозів характерні для глиняних модельок волокуш-саней, виявлених українськими археологами в інших пам'ятках Трипільля⁴⁸.

Незважаючи на різницю у зовнішньому вигляді полозів, зображених на глиняних модельках, під час зіставлення їхніх параметрів зауважуємо одну значну, властиву для них рису: майже завжди ці полози відзначаються більшою масивністю у вертикальній площині, ніж у горизонтальній, тобто є вищі, ніж ширші. Сказане наочно спостерігається і на тлі висоти кузова багатьох уцілілих керамічних виробів. Усе це дає нам підстави стверджувати, що носії Трипільської культури виготовляли полози з дерев, які мали товстий стовбур. Останній обробляли (обрубували) так, щоб зменшити розміри кожного полоза власне по ширині, а заодно і його вагу.

⁴⁴ *Кравець В. П.* Глиняные трипольские модельки саночек и челна в коллекциях Львовского исторического музея // Краткие сообщения Института истории материальной культуры АН СССР. Москва; Ленинград, 1951. Вып. XXXIX. С. 127–130; *Гусев С. А.* К вопросу о транспортных средствах трипольской культуры // Российская археология. 1998. № 1. С. 19–20; *Бурдо Н.* Керамічні моделі саней... С. 26.

⁴⁵ *Глушко М.* Генезис тваринного запрягу... С. 26–29; *Його ж.* Упряж тяглових тварин в Україні доби енеоліту та бронзи: сучасні наукові інтерпретації з погляду етнолога // Вісник Львівського університету: Серія історична. Львів, 2003. Вип. 38. С. 501–522.

⁴⁶ *Кравець В. П.* Глиняные трипольские модельки саночек... С. 128.

⁴⁷ Там же. С. 129.

⁴⁸ Пор.: *Гусев С. А.* К вопросу о транспортных средствах... С. 20; Трипільський світ: [Каталог виставки] 100 річчю відкриття Трипільської культури присвячується. Київ, 1993. С. [38] (фото); *Бурдо Н.* Керамічні моделі саней... С. 25 (мал. 1), 26 (мал. 2), 29 (мал. 5); *Круц В. О.* Етнокультурний склад населення. Побут і матеріальна культура // Давня історія України. Київ, 1997. Т. 1: Первісне суспільство. С. 262 (рис. 84).

Для полозів багатьох керамічних модельок трипільських санчат характерна ще одна малопомітна риса – наскрізний поперечний отвір на передку кожного з них⁴⁹. Щоправда, сучасні українські археологи трактують призначення цих дірок досить спрощено, вважаючи, що трипільці робили їх для того, щоб прив'язувати за них нитки⁵⁰. Однак невже для того, щоби прив'язати до цього виробу “нитки”, обов'язково треба було свердлити отвори? Як засвідчують численні етнографічні матеріали, що стосуються дитячих і ручних господарських санчат, еластичний тягловий засіб (шнурок, ремінець тощо) часто прив'язували безпосередньо до передків полозів, попередньо надавши кожному з них форму головки з невисокою “шийкою”, тобто без застосування будь-яких дірок. Подібне трактування наявних у трипільському полозному транспорті отворів сумнівне і з погляду рівня розвитку тогочасної технології, адже в добу неоліту дірки свердлили за допомогою дерев'яних стержнів і трубчастих кісток⁵¹, а в епоху енеоліту – і за допомогою примітивних сверدل із кременю⁵². Позаяк полози первісного транспорту були масивні (товсті), то, очевидно, що підготовка в них отворів цими примітивними “інструментами” займала багато фізичних сил і часу. Це по-перше. По-друге, важко собі уявити, якої товщини мали бути “нитки”, щоб вони могли слугувати тягловим засобом для упряжних тварин (пари волів/биків).

Так чи інакше, але в контексті сказаного малоімовірно, щоб енеолітичний майстер, відтворюючи лише загальні контури первісного транспортного засобу, водночас акцентував увагу на неважливому, здавалось би, елементі. Це було б нелогічно. Навпаки, зображаючи такі отвори, трипільці підкреслювали, на нашу думку, не тільки їхнє важливе функціональне призначення, а й цінність самої конструктивної ідеї. Очевидно, що такі отвори могли використовувати лише з однією метою – для рухомого кріплення дерев'яного волового дишля за допомогою круглої палиці, яку вставляли у просвердлені в них отвори. Принаймні в цьому нас переконують етнографічні матеріали зі Східних Карпат, інших європейських країн кінця XIX – першої половини XX ст. і, щонайголовніше, синхронна моделькам трипільських санчат петрогліфічна пам'ятка Кам'яної Могили, про яку більше йтиметься далі.

Натомість на підставі зовнішнього вигляду енеолітичних керамічних модельок неможливо з'ясувати форму та параметри інших складових ходу трипільського транспортного засобу, позаяк їх “приховує” кузов, який завжди є безпосередньо на полозах. На наше глибоке переконання, основу цього кузова становили

⁴⁹ Трипільський світ... С. [38] (фото); Гусев С. А. К вопросу о транспортных средствах... С. 20; Круц В. О. Етнокультурный склад населения... С. 262 (рис. 84).

⁵⁰ Круц В. А. К истории населения трипольской культуры в междуречье Южного Буга и Днестра // Первобытная археология. Материалы и исследования: Сборник научных трудов. Киев, 1989. С. 120; Гусев С. А. К вопросу о транспортных средствах... С. 20.

⁵¹ Шовкопляс І. Г. Основи археології. Київ, 1972. С. 62–63; Мартынов А. И. Археология СССР. Москва, 1973. С. 58–59.

⁵² Мовша Т. Г. Средний этап трипольской культуры // Археология Украинской ССР. Киев, 1985. Т. 1. С. 208; Её же. Поздний этап трипольской культуры // Там же. С. 228, 233, 242, 245.



Іл. 6. Керамічна моделька трипільських саней-волокуш (“Трипільський світ”)



Іл. 7. Зображення волокуш-саней. Кам’яна Могила, енеоліт (за М. Рудинським)

вертикальні дерев'яні стояки, що їх вдовбували в полози. Зокрема, наявність таких стояків (найімовірніше, по три штуки на кожному полозі) засвідчують або вертикальні лінії, нанесені фарбою на зовнішній поверхні кузова від його гребеня до верхнього чи навіть до нижнього краю полоза, або глиняні потовщення, якими енеолітичний майстер спеціально їх виділив⁵³. Відповідний остов кузова переплітали прутами⁵⁴, у зв'язку з чим він і нагадував своєрідного “коша” та мав переважно овальну в горизонтальному перетині форму, на що вже неодноразово звертали увагу дослідники. До цього висновку спонукає нас конкретний археологічний матеріал, який стосується іншого виду сухопутного транспорту – колісного. Скажімо, секретами виготовлення бокових стінок із лози та очерету для візка володіли племена пізнього ступеня ямної культури (кінець III – початок II тис. до н. е.)⁵⁵. Серед знахідок скіфських возів V–IV ст. до н. е. також широко зустрічаються відбитки кузовів із переплетеними прутами бортами⁵⁶.

У XX ст. кузов влаштовували безпосередньо на полозах лише на дитячих “самотяжках” та на деяких моделях ручних волокуш-санчат обмеженого функціонального призначення (для перевезення малогабаритних вантажів на коротку відстань). Притому примітивні полози такого транспорту з'єднували переважно за допомогою двох-чотирьох круглих палиць, для яких спеціально просвердлювали отвори. Цікаво, що такі засоби пересування українці здебільшого означали наразі етимологічно неясним терміном “гринджоли” (незалежно від його фонетико-морфологічного оформлення)⁵⁷. Неясним тому, що виведення відповідної назви з румунського *grindă* чи *gringicără*⁵⁸ є безпідставне, позаяк аналогічну лексему вживали в Україні скрізь і для означення різних за конструкцією та функціональним призначенням робочих саней і примітивних санок⁵⁹. У минулому ця назва була відома також поліщукам Білорусії⁶⁰, яким романомовні впливи зовсім невластиві.

Загалом же розміщення кузова безпосередньо на полозах дає нам змогу стверджувати: конструкція ходу трипільського засобу пересування значно відрізнялася від конструкції ходу санного транспорту XIX–XX ст. Зокрема, у

⁵³ Бурдо Н. Керамічні моделі саней... С. 25 (мал. 1), 29 (мал. 5); Круц В. О. Етнокультурний склад населення... С. 262 (рис. 84).

⁵⁴ Рижов С. М. Моделі саней... С. 25–27; Бурдо Н. Керамічні моделі саней... С. 28.

⁵⁵ Потупчик М. В. Поховання з візком біля с. Писарівка // Археологічні дослідження в Україні 1991 року. Луцьк, 1993. С. 98.

⁵⁶ Мелюкова А. И. Оружие, конское снаряжение, повозки, наверхия // Степи европейской части СССР в скифо-сарматское время. Москва, 1989. С. 98.

⁵⁷ Глушко М. С. Шляхи сполучення... С. 97–98; Його ж. Полозні і колісні засоби пересування. С. 59–60.

⁵⁸ Етимологічний словник української мови. Київ, 1982. Т. 1. С. 596.

⁵⁹ Глушко М. С. Шляхи сполучення... С. 90, 94, 97–98 та ін.; Його ж. Традиційний сухопутний транспорт. С. 32; Його ж. Полозні і колісні засоби пересування. С. 59–60; Його ж. Засоби пересування. С. 316; Приходько М. П. Сухопутний транспорт... С. 63, та ін.

⁶⁰ Масленникова Л. И. Из полесской терминологии... С. 167.

засобів пересування енеолітичної доби були відсутні вертикальні, задовбані в полози, стояки (“копила”) – дуже важлива складова сучасної системи з’єднання полозів, позаяк саме за наявності цих стояків значно поліпшується прохідність транспорту взимку. Цей момент має принципове значення і з іншої причини: реалізація відповідної конструктивної ідеї на практиці є одним із важливих свідчень поетапного вдосконалення ходової частини зимового транспорту.

Отож постає закономірне запитання: за допомогою яких елементів і яким способом сполучали полози сухопутного транспорту в добу Трипільської культури?

Відповідь на це запитання знаходимо в унікальному за науковим значенням найдавнішому петрогліфічному зображенні полозного засобу пересування, яке вціліло на “Східному” (№ 37) скельному комплексі Кам’яної Могили, що в Мелітопольському районі Запорізької області⁶¹. Щоправда, Михайло Рудинський як дослідник цього рисунку не визначився до кінця із змістом зображеного. У праці вченого констатується: “Схематично накреслена пара биків (тобто їх роги, ярмо і дишло), які тягнуть якийсь предмет, виконаний у вигляді прямокутника, розкритого внизу, перекресленого трьома паралельними лініями, – прообраз якогось хліборобського знаряддя чи транспорту”⁶².

Натомість Валентин Даниленко впевнений, що цей рисунок становить “гранично стилізоване відтворення волокуші або, скоріше, саней, в які за допомогою дишла та ярма запряжено пару круторогих биків”⁶³. Проаналізувавши семантику, стильові ознаки і техніку виконання зазначеного та інших рисунків згаданої археологічної пам’ятки, В. Даниленко вважає їх витворами мистецтва енеолітичної доби⁶⁴. Свій висновок учений будує на тому, що подібні петрогліфічні зображення полозного транспорту (волокуш-саней) із парним запрягом биків IV–III тис. до н. е. виявлено в Сісіанському районі Вірменії⁶⁵.

Стосовно будови ходу тогочасних волокуш-саней, то вона докорінно відрізняється від конструкції сучасного санного транспорту господарського призначення українців, європейців загалом. Зокрема, два полози засобу пересування із зображеного на стелі з Кам’яної Могили з’єднують три поперечини (крім елемента, до якого прикріплений тягловий прилад), які вставлені у просвердлені в полозах отвори, тимчасом як у XIX–XX ст. на споконвічних українських етнічних землях побутували, як уже знаємо, два зовсім різні типи саней – з двома і чотирма поперечинами і відповідною кількістю задовбаних у полози вертикальних стояків. Саме за відсутності останніх (“копилів”) як важливої складової будови ходу всякого зимового транспорту полози трипільських

⁶¹ Рудинський М. Я. Кам’яна Могила (Корпус наскельних рисунків). Київ, 1959. С. 79 (рис. 53), 80; Даниленко В. М. Кам’яна Могила. Київ, 1986. С. 67.

⁶² Рудинський М. Я. Кам’яна Могила... С. 79.

⁶³ Даниленко В. М. Кам’яна Могила. С. 67.

⁶⁴ Там само. С. 131.

⁶⁵ Петросян Л. Н. Армянские народные сухопутные средства передвижения // Кавказский этнографический сборник. Москва, 1972. Т. 5. С. 108–109 (рис. 5/2–4).

волокуш-саней були масивні й високі у вертикальній площині. Якщо точніше, то для збільшення відстані між поверхнею суші та з'єднувальними поперечинами енеолітичний майстер змушений був просвердлювати отвори в заготівці або якомога вище від її нижнього краю, або підбирати для полоза дерево з якомога товстішим стовбуром. У ці отвори, власне, і вставляли круглі поперечини – на зразок палиць примітивних дитячих “самотяжок” (“гринджол”) ХІХ–ХХ ст. В іншому випадку з'єднувальні перекладки ускладнюватимуть поїздки засобу пересування – як узимку, так і влітку; у першому випадку вони загортатимуть сніг, у другому – зачіпатимуть за різні природні перешкоди (горбки, каміння тощо). Доказом сказаного є обмежене функціональне використання волокуш-саней різних моделей у господарстві селян до сьогоднішнього дня.

На енеолітичному зображенні з Кам'яної Могили наявний ще один важливий елемент (кругла палиця), до якого прикріплений тягловий прилад із задньою розвилкою⁶⁶. За даними наукової літератури, аналогічний чи подібний тягловий засіб кріпили до головок полозів жителі багатьох країн Європи, причому їм були відомі два варіанти цього з'єднувального вузла. Основою першого з них слугувала задовбана в головки полозів кругла поперечина, яку ще у ХХ ст. застосовували болгарі⁶⁷, угорці⁶⁸, словаки⁶⁹, румуни⁷⁰, шведи⁷¹, норвежці⁷², данці⁷³, естонці⁷⁴, а також частина українців Карпат.

У другому варіанті з'єднувального вузла такої поперечки не було. Натомість тягловий пристрій прив'язували різними засобами безпосередньо до головок полозів, у кожній з яких для цього спеціально просвердлювали (продовбували) отвір (серби і боснійці⁷⁵, румуни⁷⁶, вірмени⁷⁷, грузини⁷⁸, лезгини⁷⁹ та ін.). Однак незалежно від описаних способів кріплення, у кожному такому випадку тягловий прилад вільно рухався у вертикальній площині, що при пересуванні пари волів як

⁶⁶ Докладніше про форми тяглових приладів див.: Глушко М. Генезис тваринного запрягу... С. 219–220, 222–223.

⁶⁷ Marinov V. Traditionelle Transportmittel... S. 385 (Abb. 33); Вакарелски Хр. Етнография... С. 287 (рис. 247).

⁶⁸ Ikvai N. Földművelés a Zempléni hegység középső réészen. Debrecen, 1967. P. 45 (Кер. 17).

⁶⁹ Baran L. Transport in Czechoslovakia... P. 75 (Fig. 19, 22).

⁷⁰ Vlăduțiu I. Mijloacele de Transport in Zona Bicăz // Etnografia Văii Bistriței: Zona Bicăz. Piatra Neamt, 1973. P. 357 (Fig. 191), 358 (Fig. 192).

⁷¹ Berg G. Sledges... P. 48–49 (Pl. 6/3, 4).

⁷² Ibid. P. 57 (Fig. 27).

⁷³ Ibid. P. 78 (Fig. 33).

⁷⁴ Виїрес А. О. Санний транспорт у естонцев. С. 448 (рис. 8).

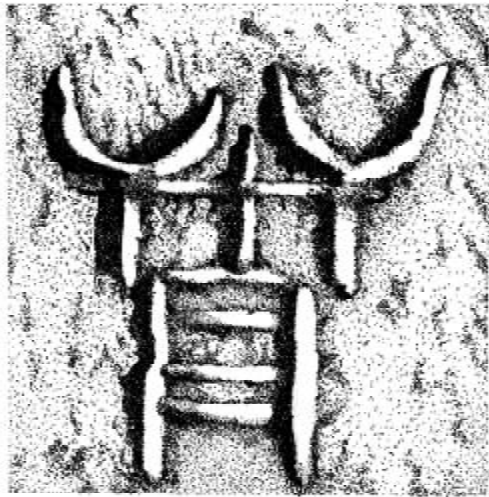
⁷⁵ Moszyński K. Kultura ludowa... Cz. 1. S. 631 (Fig. 513/3, 4).

⁷⁶ Butură V. Etnografia poporului român: Cultura materială. Cluj-Napoca, 1978. P. 436 (Fig. 81).

⁷⁷ Петросян Л. Н. Армянские народные сухопутные средства передвижения. С. 107 (рис. 4/2).

⁷⁸ Гегишидзе М. К. Грузинский народный транспорт. Тбилиси, 1956. Т. 1: Сухопутные средства перевозки. Табл. 14–16.

⁷⁹ Лавров Л. И. Этнография Кавказа (по полевым материалам 1924–1978 гг.). Ленинград, 1982. С. 154 (рис. 19).

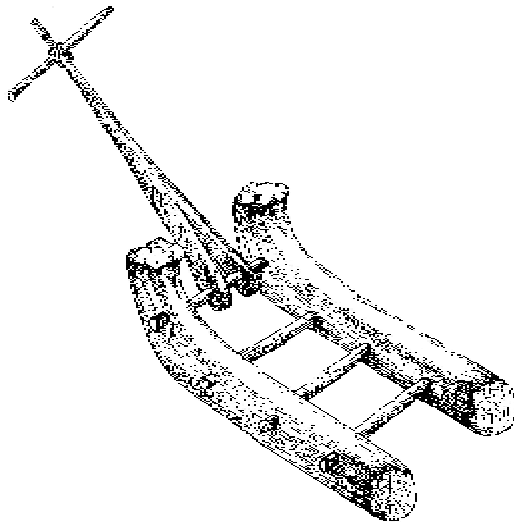


1

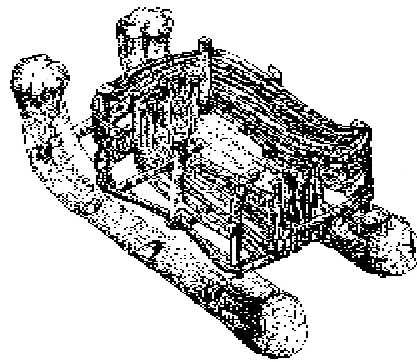


2

Іл. 8. Загальний вигляд ходу енеолітичних волокуш-саней:
1–2) Кам'яна Могила. Реконструкція автора



1



2

Іл. 9. Загальний вигляд ходу і кузова енеолітичних волокуш-саней:
1–2) Кам'яна Могила. Реконструкція автора

тяглової сили на горбкуватій місцевості мало головне значення⁸⁰. Давнє походження описаної конструктивно-технологічної з'єднувальної системи засвідчують також скупі історичні джерела. Скажімо, скандинавські вікінги кріпили розвилку тяглового дишля лише за допомогою круглої палиці, яку вставляли в отвори головок полозів господарських саней⁸¹, або спеціальних виступів кузова похоронно-ритуальних (виїзних)⁸², тобто так само, як і шведи, норвежці, данці, болгари, угорці, а також частина українців Карпат наприкінці XIX – у XX ст.

Безсумнівність того очевидна й з іншої причини – в усіх зазначених раніше випадках тип тяглового засобу та спосіб його кріплення був властивий для санного транспорту з ходовою частиною однакової конструкції – його полози з'єднували три або дві поперечини. Цікаво, що для стародавньої моделі зимового транспорту були характерні три поперечини, для сучасніших – дві (до уваги не беремо поперечку, що з'єднує головки полозів, оскільки вона виконує зовсім іншу функцію). Тобто в даному разі ніякої суперечності стосовно походження, з одного боку, тяглового приладу із задньою розвилкою та пов'язаної з ним системи кріплення, а з іншого – середньо- чи західноєвропейської (без повздовжніх грядок) моделі саней господарського призначення не помічаємо. Зимовий засіб пересування – сани з двома з'єднувальними брусками (“насадами”) – виник на базі давнішого зразка (з трьома поперечинами) у пізньому середньовіччі (приблизно у XV–XVII ст.), тимчасом як тип волового дишля-трійні та спосіб його кріплення до ходової частини залишились традиційними. Саме тому в тих регіонах Європи, де вони побутували до початку XX ст. включно, збереглися у народнорозмовній мові праіндоевропейська за походженням назва “війя” та її варіанти⁸³, тобто традиційне означення цього приладу.

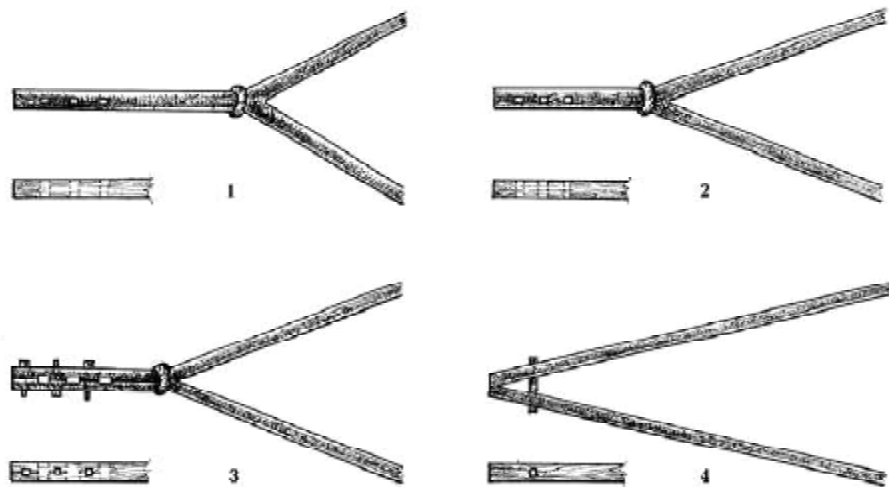
Виявлена нами ця закономірність найкраще простежується на тлі загальних характеристик з'єднувальної системи тяглового приладу саней, основу конструкції ходу якого становили чотири (рідко три або п'ять і більше) пари задовбаних у полози вертикальних стояків, в'язова система з'єднання полозів, тобто відповідна кількість з'єднувальних поперечин, паралельні полозам повздовжні грядки-бруски (“наморожні”) тощо. Як уже знаємо, відповідні сани побутували на більшій частині території України, зокрема і на теренах Середнього Полісся. Головною рисою з'єднувальної системи місцевого тяглового приладу було те, що задні кінці розвилки волового дишля-трійні та однокінних голобель

⁸⁰ Кожин П. М. К проблеме происхождения колесного транспорта // Древняя Анатолия. Москва, 1985. С. 174.

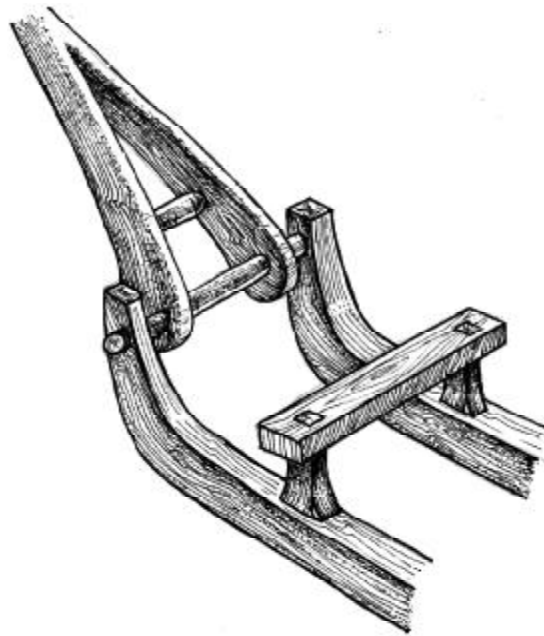
⁸¹ Лебедев Г. С. Эпоха викингов в Северной Европе: Историко-археологические очерки. Ленинград, 1985. С. 122 (рис. 33); Foote P. G., Wilson D. M. Wikingowie. Warszawa, 1975. S. 254 (Rys. 38).

⁸² Sjøvold Th. The Oseberg Find: And the Other Viking Ship Finds. Oslo, 1976. P. 34 (II.), 39 (II.), 41 (II.).

⁸³ Етимологічний словник... Т. 1. С. 397; Фасмер М. Этимологический словарь русского языка. Москва, 1986. Т. 1. С. 331.



Іл. 10. Традиційні тяглові прилади санного транспорту поліщуків: 1–2) “війя”; 3) “розкіп” (“війя”, “двойло”, “оглоблі”); 4) “оглоблі” (реконструкція автора)



Іл. 11. Традиційний тягловий прилад (“війце”) і спосіб його кріплення до ходу господарських саней центральноєвропейського типу. Східні Карпати.
Реконструкція автора

кріпили тільки до передніх “копил”. У зв’язку з цим виникають два запитання. 1. Що зумовило таку значну відмінність конструкції ходу цієї моделі полозного транспорту порівняно з попередньою? 2. Чому ця модель набула поширення лише у східних слов’ян та в суміжних етносів – частково в поляків, прибалтійських народів?

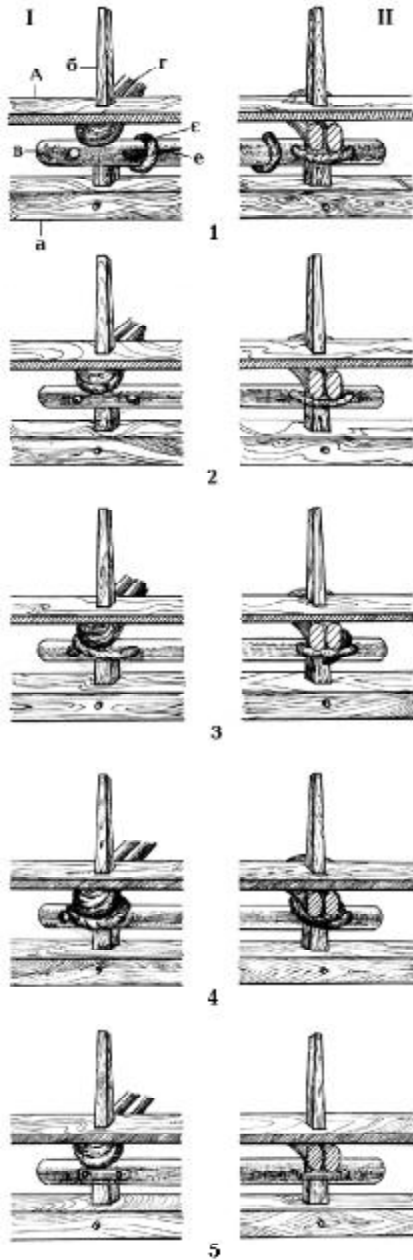
Вони доречні хоча б тому, що навіть А. Війрес як знавець європейського селянського транспорту, розробляючи принципи типології саней, на відміну від типології традиційних возів⁸⁴, не взяв до уваги те, який саме тягловий прилад відповідав кожному з них залежно від видів гужових тварин і способів їх запрягу, а також від системи кріплення засобів тяги до ходової частини саней. Очевидно, вченого була для того дуже серйозні причини, передовсім брак достовірного фактологічного матеріалу про способи кріплення тяглових приладів різних типів до ходу санного транспорту в різних народів Європи, зокрема й у слов’ян як споконвічних сусідів прибалтійських етносів.

Брак відповідних даних сповна компенсують етнографічні матеріали, набуті автором на території Середнього Полісся. Зокрема, тут нами виявлено декілька варіантів з’єднувальних вузлів, за допомогою яких тягловий засіб (дишель-трійню та голоблі) кріпили до передніх стояків (“копилів”) зимового транспорту.

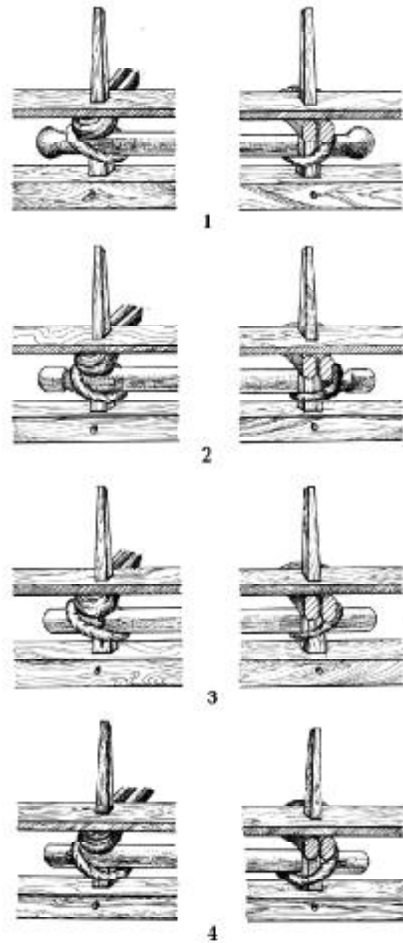
Варіант I. Застосовували його для кріплення дишля-трійні, який виготовляли із суцільного стовбура дерева завдовжки 2,5–3 м. Товстіший кінець заготівки розрізали на глибину від 1/3 до 2/3 частини всієї жердини, а кінці розгинали в боки. На обох кінцях задньої розвилки просвердлювали по дві поперечні наскрізні дірки на такій відстані одна від одної, щоб між ними можна було помістити “копило”. У крайній (задній) отвір із зовнішнього боку пропихали тонший кінець гужви, обводили ним стояк (“копило”) і просували в передню дірку. Щоб гужва з цього отвору не вихоплювалася, цей же кінець прив’язували до основи розвилки додатковою гужвою, ликом, мотузкою тощо. Експлуатаційну надійність такого з’єднувального вузла забезпечував також другий кінець гужви, котрий мав, як звичайно, природне потовщення⁸⁵. Серед досліджених населених пунктів Середнього Полісся цей метод кріплення тягового приладу до ходу саней за допомогою гужви застосовували ще напередодні Другої світової війни жителі його східної частини (сс. Опачичі, Купувате колишнього Чорнобильського р-ну, сс. Горностайпіль, Мусійки, Оране Іванківського р-ну, сс. Нівецьке, Омелянівка Поліського р-ну, сс. Радча, Залісся Народицького р-ну, сс. Рудня, Думинське Овруцького р-ну, с. Велика Рача Радомишльського р-ну). У 20-х роках ХХ ст.

⁸⁴ Війрес А. О. Принципы типологии европейских крестьянских телег (На основе материала Советской Прибалтики) // Типология основных элементов традиционной культуры. Москва, 1984. С. 91–105; *Ejusdem*. Talurahva veovahendid... Р. 154 (Joon. 34), 156–157.

⁸⁵ Глушко М. Традиційний сухопутний транспорт. С. 51; *Його ж.* Полозні і колісні засоби пересування. С. 74; *Його ж.* Сухопутний транспорт полішуків. С. 80; Архів ІН НАН України, ф. 1, оп. 2, спр. 437, зош. 2, арк. 31, 35.



Іл. 12. Традиційні і новітній способи кріплення волового приладу (“війя”) до переднього стояка господарських саней східноєвропейського типу (вигляд правої частини транспортного засобу: I – збоку, II – зсередини; *варіант I*); 1–2 – на більшості української етнічної території розповсюдження цих саней: а) полоз; б) копило; в) кінець тяглового приладу; г) “в’яз”; д) “наморожня”; е) гужва; е) кільце із гужви; 3–5. Середнє Полісся. Реконструкція автора



Іл. 13. Традиційні способи кріплення волового приладу (“розкопу”, “оглобель”) до переднього стояка господарських саней східноєвропейського типу (*варіант III*). 1–4. Середнє Полісся. Реконструкція автора

типовий варіант з'єднувального вузла саней замалював Юрій Павлович у нинішньому Вишгородському районі Київської області⁸⁶, що належить до Східного Полісся.

Аналогічним способом закріплювали тонший кінець гужви з'єднувального вузла саней деякі волиняни⁸⁷, бойки⁸⁸, гуцули Північної Буковини⁸⁹, українці Середнього Подніпров'я⁹⁰ та ін. Увагу привертає також один взаємопов'язаний із цим з'єднувальним вузлом момент. За окремим винятком, тягловий засіб у формі трійні місцеве населення означало терміном "війя" ("війє", "віє", "вільце" тощо). Жителі Середнього Подніпров'я означало його також терміном "розкіп".

Варіант II. Для кріплення волового тяглогового приладу у формі трійні на обох кінцях його задньої розвилки продовжували по одному поперечному наскрізному отворі завдовжки в середньому 10 см і завширшки 5 см. Розвилку прилаштували до передніх копилів так, що вони розміщувалися навпроти продовбаних дірок. Після того гужвою обв'язували верхню частину кінця розвилки і стояк разом, просовуючи тонший кінець гужви в отвір доти, доки дозволяли його розміри. Внаслідок цієї технологічної операції гужва набувала форми своєрідної витки-колача, що знайшло відображення у народнорозмовній мові: "калач", "калачик", "калачка"⁹¹.

Серед досліджених автором населених пунктів описаний метод кріплення волового дишла до ходу саней виявлено лише на обмеженій частині Середнього Полісся. За свідченнями старожилів, у минулому його застосовували жителі Олевського району та західної частини Овруччини (сс. Бігунь, Словечне, Тхорин, Лучанки, Возничі, Дівошин, Янова Рудня, Листвин, Левковичі та ін.), тобто до умовної лінії Виступовичі – Овруч – Коростень, що пролягає територією Житомирщини. На схід від цієї умовної лінії описана раніше з'єднувальна система невідома зовсім. Натомість поліщуки Рівенської області (приблизно до ріки Горині на схід від неї) були з нею обізнані.

Варіант III. Порівняно з двома попередніми для цього варіанта з'єднувального вузла отвори на задніх кінцях волового тяглогового пристрою саней не просвердлювали зовсім. Натомість задні кінці розвилки закінчувалися, як звичайно, натуральним потовщенням (сс. Клинець, Лучанки Овруцького р-ну, с. Борове Рокитнівського р-ну). Для того спеціально вибирали дерева із прикореневою частиною, яка після відповідної обробки слугувала головкою кінця розвилки⁹². Якщо ж ця заготівка не мала такого потовщення, то на кінцях штучної

⁸⁶ Інститут мистецтвознавства, фольклористики та етнології ім. М. Т. Рильського НАН України. Відділ рукописів, ф. 39–2, спр. 56, арк. 21.

⁸⁷ Архів ІН НАН України, ф. 1, оп. 2, спр. 396, зош. 3, арк. 3.

⁸⁸ Там само. Спр. 446, арк. 3.

⁸⁹ Там само. Спр. 349, арк. 27, 35, 66.

⁹⁰ Там само. Спр. 371 а, зош. 2, арк. 22.

⁹¹ Глушко М. Полозні і колісні засоби пересування. С. 75; Архів ІН НАН України, ф. 1, оп. 2, спр. 437, зош. 1, арк. 20, 57 зв.; зош. 2, арк. 2.

⁹² Глушко М. Полозні і колісні засоби пересування. С. 75; Архів ІН НАН України, ф. 1, оп. 2, спр. 437, зош. 1, арк. 51.

розвилки, за 10–15 см від торця, вирізали так звану “зарубину” (рівчак)⁹³, або просвердлювали по одному поперечному отворі, в які вганяли певної довжини дерев’яні кілки.

В усіх зазначених випадках природні (головка) чи додаткові (“зарубина”, кілок) елементи виконували однакову функцію – утримували кінці тяглового дишла під час поїздки. Основним з’єднувальним засобом при тому була гужва, якою кілька разів обв’язували кожен кінець задньої розвилки з відповідним стояком ходу саней.

Застосовуючи цю з’єднувальну систему, воловий тягловий прилад неодмінно збивали із двох окремих частин – із стовбурів молодих берізок завдовжки 2,5–3 м кожна. Їх тонші кінці обтесували і припасовували один до одного. Потім просвердлювали два-три горизонтальні отвори, в які вставляли з’єднувальні кілки-клини, а задні (товстіші) кінці жердин розгинали в боки.

Стосовно його термінологічного означення, то одностайності в цьому не виявлено. Навпаки, у більшості населених пунктів тягловий прилад місцеві жителі називали “воловим дишлом” (“волячим дишлом”), у Заліссі і Магдині – “войєм”, у Замисловичах – “розкопом”, у Лучанках і Боровому – “оглоблями”. Під час з’ясування інших аспектів, пов’язаних з цим варіантом з’єднувального вузла, така термінологічна невизначеність тутешніх мешканців стає зрозуміла. Річ у тому, що населення Середнього Полісся, як і Лівобережної України, аналогічно кріпило однокінний (одноволовий) тягловий пристрій у формі двох паралельних жердин, який воно традиційно означало, власне, лексею “оглоблі”. Задній кінець таких голобель закінчувався також природною головкою, а за її відсутності поліщукі вирізали “зарубини” або забивали у просвердлений отвір кілок. Для прикріплення кінця голоблі до стояка використовували також аналогічну гужву, з якої заздалегідь вили “калача” (“дубця”), що його надівали безпосередньо на “копил”. Після того в кільце просували із заднього боку саней товстіший кінець голоблі і прокручували її на 180 градусів по осі ходу, тобто так, щоб передній (тонший) кінець жердини виконував належну їй функцію – був тягловим засобом. Унаслідок цієї технологічної операції скручена гужва набувала форми “вісімки” і тим самим надійно з’єднувала тягловий пристрій зі стояком полозного транспорту⁹⁴.

Однокінні “оглоблі” саней кріпили до копилів й іншим способом. Зокрема, спершу гужву прив’язували до жердини на місці “зарубини”. Прилаштувавши задній кінець “оглоблі” до копила, один раз чи двічі обвивали гужвою також стояк. Тоді цю гужву знову прив’язували до жердини (с. Володарка Поліського

⁹³ Глушко М. Полозні і колісні засоби пересування. С. 75–76; Архів ІН НАН України, ф. 1, оп. 2, спр. 437, зош. 1, арк. 40.

⁹⁴ Глушко М. Традиційний сухопутний транспорт. С. 51–52; Його ж. Полозні і колісні засоби пересування. С. 74–75; Архів ІН НАН України, ф. 1, оп. 26, спр. 437, зош. 1, арк. 5, 51; зош. 2, арк. 26; Pietkiewicz Cz. Polesie Rzeszyckie: Materiały etnograficzne. Kraków, 1928. Cz. 1: Kultura materialna. S. 213, 214 (Fig. 160).

р-ну, сс. Мусійки, Поталіївка Іванківського р-ну)⁹⁵. Порівняно з попереднім цей спосіб кріплення однокінних голобель мав виробничо-технологічну перевагу – при його застосуванні не було потреби знімати “наморожні” і поперечину (“в’яза”, “подушку”, “нарвіну” тощо), що з’єднувала передні стояки.

На увагу заслуговує ще один цікавий момент. Якщо на теренах Київщини та східної частини Овруччини описану з’єднувальну систему саней використовували лише для кріплення однокінних голобель, то жителі західних сіл Овруцького району, Олевщини і спорадично Рівенщини (до р. Горині) застосовували її також для кріплення волового дишля. Це дає підстави для висновку, згідно з яким населення східних районів Середнього Полісся, а також Лівобережної України, зокрема ареалу Середнього Подніпров’я, почало використовувати цю систему значно пізніше, ніж два попередні варіанти, тобто з’єднання за допомогою гужви, яку вставляли в заздалегідь просвердлені або продовбані на задніх кінцях розвилки отвори.

Натомість на теренах Західного Полісся, Покуття, галицької частини Гуцульщини і південно-східної частини Бойківщини побутував зовсім інший варіант з’єднання тяглового приладу з ходовою частиною саней. Зокрема, за 10–15 см від торця кожного заднього кінця розвилки волового дишля-трійні чи однокінних голобель продовбували прямокутний отвір таких розмірів, щоб через нього тягловий засіб вмістився безпосередньо на передньому “копилі”. Для того задній кінець дишля-трійні розрізали на глибину 50–70 см, а кінець пристрою стягували гужвою, дротом чи іншими допоміжними засобами, або збивали за стояком одним-двома горизонтальними кілками⁹⁶. Подекуди розрізу на кінці волового тяглового пристрою не робили зовсім, у зв’язку з чим кінці розвилки накладали на стояки зверху, для чого знімали паралельні полозам поздовжні грядки (“наморожні”) та передній “в’яз”⁹⁷.

Широке побутування описаних способів цього варіанта кріплення кінців саних тяглових приладів у минулому безсумнівне. Перший з них і досі застосовують жителі північних районів Волинської області та північно-західної частини Рівенщини (до р. Горині). Достовірність другого підтверджує спосіб закріплення головки гнучого полоза. Зокрема, на задньому кінці спеціального “в’яза” (“в’еза”, “стєгла”, “стєгла”) продовбували також прямокутний отвір, за допомогою якого його потім надівали на передній стояк саней⁹⁸. Незважаючи на цю специфіку, в обох випадках з’єднувальна система є однотипна. Паралельно ж увагу привертає те, що на початку ХХ ст. її використовували на території двох різних географічних масивів України: Західного Полісся та Прикарпаття (Покуття) і північних схилів Східних Карпат. Тут же тягловий засіб санного транспорту називали однаково – “оглоблями” (незалежно від фонетико-морфологічного оформлення лексеми).

⁹⁵ Глушко М. Традиційний сухопутний транспорт. С. 52.

⁹⁶ Глушко М. С. Шляхи сполучення... С. 109; Його ж. Взявся за гуж... С. 86.

⁹⁷ Архів ІН НАН України, ф. 1, оп. 2, спр. 442, арк. 24, 47; спр. 445, зош. 2, арк. 3, 15, 17.

⁹⁸ Там само. Спр. 442, арк. 15, 16, 37; спр. 445, зош. 1, арк. 3, 55; зош. 2, арк. 7, 12, 18, 33.

І все ж, хоч описана з'єднувальна система санних “оглобель” була однакова, сама конструкція волового тяглового засобу на зазначених теренах не відзначалася однотипністю. Зокрема, покутяни, галицькі гуцули і частина бойків виготовляли його на зразок середньополіського санного “війя” (“оглобель”, “розкопу” тощо), тобто тягловий прилад неодмінно збивали з двох окремих частин – із стовбурів дерев, тонші кінці яких обтесували і припасовували один до одного. Потім просвердлювали два-три горизонтальні отвори, в які вставляли з'єднувальні кілки-клини, а задні (товстіші) кінці жердин розгинали в боки.

Автохтони Західного Полісся монтували воловий дишель також із двох окремих заготівок, однак місцева модель “оглобель” відзначалася певною специфікою конструкції, а заодно і зовнішнім контуром. Зокрема, за 10–20 см від переднього торця кожної жердини просвердлювали по одному горизонтальному отвору. Потім припасовували передні кінці жердин один з одним, а в зіставлені отвори забивали міцний (переважно дубовий) кілок (“паль”)⁹⁹, з'єднуючи таким способом обидві деталі. Засіб тяги набував Л-подібної форми, позаяк кінці деревин тільки торкалися один одного, а не прилягали разом, як це характерно для середньополіського волового “війя” (“оглобель”, “розкопу”), покутських, гуцульських чи бойківських “оглобель”. Однак цей прилад зацікавлює ще з іншої причини: під час застосування описаної з'єднувальної системи жердини слугують тягловим засобом для будь-якого виду упряжних тварин (вола і коня) та способу їх запрягу (парного й одинарного). Якщо “оглоблі” мали форму дишля-трійні, то їх використовували для пари волів. Тоді цей тягловий засіб був між волами і слугував не тільки для перетягання саней, а й для повертання передком транспорту праворуч-ліворуч. Для запрягу ж коня чи одного вола передок дишля-трійні роз'єднували, вибивши з отворів “паль”, а задні кінці жердин переставляли за головки полозів зовні¹⁰⁰. Тобто тягловий прилад набував форми паралельних жердин з двох боків упряжної тварини.

Отже, під час запрягу робочої тварини (вола чи коня) західнополіська модель “оглобель” як тяглового засобу, порівняно із згаданими всіма попередніми, має чималу перевагу. Вона є найоптимальнішою та найефективнішою з погляду конструкції, а також найпростішою і найдоступнішою щодо технології виготовлення, позаяк на монтування цих голобель затрачається мало зусиль і часу. У разі ж пошкодження однієї зі складових її можна швидко замінити іншою, тимчасом як, скажімо, для середньополіського “війя” (“оглобель”) подібна ситуація створює значні труднощі.

⁹⁹ *Moszyński K. Kultura ludowa... Cz. 1. S. 656 (Fig. 527/7); Глушко М. Взв'язь за гуж... С. 82, 86, 90.*

¹⁰⁰ *Глушко М. Взв'язь за гуж... С. 86, 90; Його ж. Основні типи тяглових засобів колісного транспорту поліщуків XVI–XVIII століть // Записки Наукового товариства імені Шевченка. Львів, 1995. Т. ССXXX: Праці секції етнографії та фольклористики. С. 118–119.*

Загалом же, наш аналіз народної диференціації тяглових засобів за термінологією, конструкцією, зовнішньою формою та функціональним призначенням незаперечно доводить: “війя”-трійня зі суцільним природним передком є найдавнішим за походженням тягловим приладом, “оглоблі” у формі паралельних жердин – найсучаснішим. Проміжне місце між цими різновидами займають два варіанти моделі волового дишля, що його монтували з двох окремих жердин. Притому тягловий прилад зі статично з’єднаним передком (поліський “розкіп”, покутські і карпатські “оглоблі”), або, іншими словами, санне “війє” (“розкіп”, “оглоблі”, “двойло”) є генетично давніший, ніж рухомі поліські “оглоблі”¹⁰¹, що і підтверджують раніше описані методи з’єднання кожного з цих видів дишля з ходовою частиною санного транспорту. Водночас аналіз різних аспектів, які стосуються конструкції ходу традиційного санного транспорту і тяглових приладів, дає змогу стверджувати, що зимовий засіб пересування, який учені проінтерпретували як “північно-східні” (К. Мошинський) чи “східноєвропейські” (А. Війрес), виник саме на території України, причому в лісовій зоні, у межах якої лежить і Середнє Полісся.

Головною підставою для цього висновку є результати аналізу експлуатаційних ситуацій, які можуть виникати під час застосування різних з’єднувальних систем для кріплення тяглових засобів, передовсім одноваринних голобель. Зокрема, порівнюючи транспортно-експлуатаційні риси всіх з’єднувальних санних вузлів східноєвропейської системи, зауважуємо, що одні з них є ефективні і надійні для тяглового засобу будь-якої конструкції, інші – тільки для певного типу.

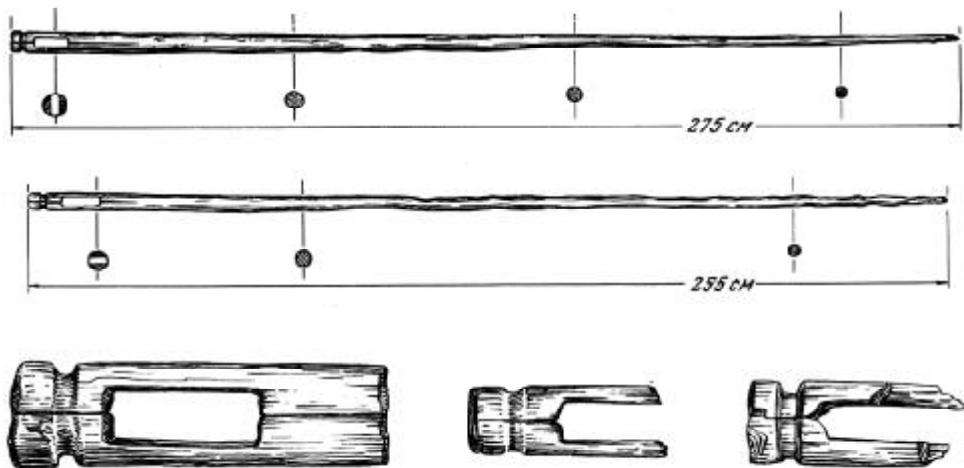
Найбільшою надійністю та ефективністю відзначався з’єднувальний вузол “оглобель” санного транспорту, який побутував на території Західного Полісся, Покуття, галицької частини Гуцульщини та південно-східної частини Бойківщини, причому незалежно від самого типу тяглового засобу – у формі волового дишля-трійні чи одноваринних паралельних жердин (голобель). У контексті сказаного особливої ваги набуває також те, що під час його застосування обидва згадані типи тяглових приладів означали абсолютно однаково – терміном “оглоблі”, мовні джерела якого сягають праслов’янської доби¹⁰². Тобто не тільки самі прилади, а й їх компоненти (з’єднувальний вузол) належать до одного ряду, отже – мають спільне походження. Підтвердженням того є хоча б те, що він побутував у тих регіонах України, де інші варіанти з’єднувального вузла східноєвропейського типу невідомі. Притому це стосується тих ареалів, де одноваринний, зокрема й однокінний, запряг не застосовувався не тільки наприкінці ХІХ – початку ХХ ст., а й у добу середньовіччя (Покуття, галицька частина Гуцульщини, південно-східна частина Бойківщини). У зв’язку з цим напрошується ще один важливий висновок: однорідні риси можуть бути характерні тільки для генетично споріднених та найдавніших за походженням предметів і явищ. Тобто приєднання

¹⁰¹ Глушко М. Генезис тваринного запрягу... С. 150–172.

¹⁰² Етимологічний словник... Т. 1. С. 550.



Іл. 14. Традиційний спосіб кріплення волових “оглобель” до ходу господарських саней східноєвропейського типу, с. Зарудчі Любешівського р-ну Волинської обл. Світлина автора, 1993 р.



Іл. 15. Зразки заднього кінця голоблі, IX–XIII ст., м. Новгород Російської Федерації (за Б. Колчином)

голобель до “копилів” за допомогою продовбаних на їх кінцях спеціальних отворів виникло, по-перше, раніше, ніж приєднання за допомогою скрученої гужви у формі витки-колача (III варіант), по-друге, тільки на теренах його основного розповсюдження: у масиві Верхнього Подністров’я – верхів’я Прип’яті.

Це наше припущення небезпідставне, оскільки його підтверджує ще кілька важливих фактів. Так, усі виявлені в Новгороді княжої доби однокінні голоблі насаджували на передній “копил” саней лише за допомогою продовбаного на задньому кінці кожної з них прямокутного отвору¹⁰³. За твердженням відомого знавця давньої матеріальної культури Бориса Колчина, ще в XIX ст. аналогічно кріпило однокінний тягловий прилад населення інших північних регіонів сучасної Російської Федерації, а також країн Прибалтики¹⁰⁴.

На території західної частини Овруччини та Олевського району Житомирської області, тобто на суміжних з ареалом побутування цього з’єднувального вузла землях, важливим елементом кріплення “оглобель” до ходу господарських саней був також продовбаний отвір прямокутної форми (II варіант), але трохи іншого функціонального призначення – крізь нього просували кілька разів гужву, доки вона не з’єднала “копило” і кінець розвилки волового дишла чи голоблі разом і надійно. Водночас сумнівно, щоб у далекому минулому місцеві жителі зовсім не застосовували I варіант з’єднувального вузла. Як уже встановлено, у східному масиві Овруцького району (за умовною лінією Виступовичі — Овруч — Коростень) цей варіант був не тільки основним засобом кріплення волового дишла, а й єдиним, тоді як населення західної частини краю його ігнорувало. Мабуть, тому, що послідовно зберігало властиву для цієї ділянки народного транспорту традицію, яка в інших районах Полісся або давно зникла, або не побутувала зовсім.

При зіставленні всіх варіантів з’єднувального вузла східноєвропейського типу зауважуємо, що на тлі інших II варіант є явним реліктом. З одного боку, конструкція загалом і зовнішній контур гужви зокрема засвідчують його спорідненість з I і III варіантами з’єднувальної системи, з іншого – певний зв’язок зі з’єднувальним вузлом, який застосовували на теренах Західного Полісся, Покуття, галицької частини Гуцульщини та південно-східної частини Бойківщини. Очевидне й те, що на початках становлення одноваринного (волового) запрягу один із них був первісним чи одним із прототипів новішого способу кріплення голобель до саней.

Через аналіз фактичного матеріалу спробуємо простежити цей зв’язок та реконструювати послідовність розвитку цих вузлів загалом, тобто реконструювати поетапну еволюцію найдавнішої за походженням з’єднувальної системи тяглових приладів східноєвропейських саней.

¹⁰³ Колчин Б. А. Новгородские древности. Деревянные изделия // Свод археологических источников. Москва, 1968. Вып. Е1–55. С. 53, 55 (рис. 45), 139 (табл. 42), 140 (табл. 43).

¹⁰⁴ Там же. С. 53–54.

Як уже наголошувалося, вузол із гужви, яку пропихали через два отвори для кріплення паралельних голобель, був малоефективний і ненадійний. Хоча цілком імовірно, що на стадії формування одноваринного запрягу населення України кріпило їх так само, як і волове “війє”, за одним винятком – примошуючи задні кінці жердин між передніми копилами, тобто всередині ходу. Тоді дерев’яна гужва буде ціла, оскільки при маневруванні саньми вправо-вліво основне навантаження припадатиме на стояки. Проте тут виникає інша проблема – при надмірних перевантаженнях кожна з голобель може в будь-яку хвилину “вивалити” копило з “гнізда” полоза або навіть зламати його. Навантаження на стояк можна зменшити лише двома шляхами – виготовити голоблю з кривого дерева або змінити її з’єднувальний вузол.

На стадії становлення одноваринного запрягу використання природної кривої жердини як голоблі цілком можливе. На користь цього міркування – первісне етимологічне значення слова “оглобля” (“зігнуте від природи дерево”)¹⁰⁵. Крім того, цілком очевидно, що крива голобля менше тисне на головку полоза, а водночас її задній кінець з меншою силою відходить від переднього стояка. І все ж поїздка за допомогою тяглового приладу такої форми, тим паче на горбистій місцевості, полегшується мало, позаяк, незважаючи на ступінь кривизни, кожна з подібних жердин так чи інакше постійно становить небезпеку для передніх стояків: під час поворотів їх кінці постійно на них тиснуть. А це рано чи пізно призведе до пошкодження ходу саней. До того ж, подібної форми голоблі і спосіб їх кріплення небезпечні для самої тяглової тварини, особливо тоді, коли упряж ще недосконала. Тобто тут цілком набирає реального змісту східнослов’янський фразеологізм: “На кривих голоблях [нешастя] не об’їдеш”¹⁰⁶.

Отже, на певному етапі історичного розвитку замість двох рядів просвердлених на кінці жердин-голобель жителі України лісової зони почали довбати тільки один – прямокутний таких розмірів, щоб крізь нього можна було просунути дерев’яну гужву кілька разів. Гужва при тому набула форми суцільної витки-кільця, яка з’єднала кінець голоблі з “копилем” надійно та ефективно. Окреслена послідовність виникнення II варіанта з’єднувального вузла логічна хоча б тому, що задок кожної голоблі, як і кінець “війя”, був зовні ходу транспорту. Тобто в такому разі зберігався найдавніший конструктивно-технологічний принцип.

Однак при поліфункціональному застосуванні “оглобель” (у формі трійні як волового дишла та паралельних жердин як одноваринного тяглового приладу) для з’єднувального вузла цього варіанта властивий один чималий недолік.

¹⁰⁵ Етимологічний словник... Т. 1. С. 550.

¹⁰⁶ Докладніше про первісний зміст цього звороту див.: Глушко М. “Норовистому коневі і майдан тісний” (З дискусійних проблем про об’єкти деяких східнослов’янських зворотів) // Народознавчі Зошити. 1997. № 1. С. 57–62; Мокієнко В. М. Значення української пареміології для історико-етимологічного аналізу слов’янських прислів’їв і приказок // Мовознавство. 2000. № 1. С. 9–20.

Зокрема, переформовуючи голоблі-жердини як основу обох типів тяглового пристрою для запрягу обох видів упряжних тварин і різними способами (пари волів або одного вола чи коня), засохла гужва пошкоджувалася, у зв'язку з чим кожен раз її змінювали. За відсутності інших засобів і технічних можливостей з цим недоліком можна було змиритися. Але започаткована ідея способу кріплення голоблі до переднього стояка саней знайшла своє подальше конструктивне й технологічне рішення на практиці: отвір на кінці жердини продовжували до таких розмірів, що кінець голоблі почали насаджувати безпосередньо на стояк. На відміну від попереднього, цей варіант з'єднувального вузла мав значні технологічні та експлуатаційні переваги. Такий вузол надійніший, позаяк кінці жердин товщі, ніж гужва, а водночас і міцніші. У зв'язку з цим зменшилася імовірність пошкодження з'єднувальної системи під час поїздки. Значно менше часу і зусиль почали затрачати на переформовування тяглових засобів різних типів – волового дишля-трійні та одотваринних голобель. Для запрягу коня чи вола голоблі розміщували зовні за головками полозів, для запрягу пари волів – усередині між ними. Тобто лише при застосуванні цього варіанта з'єднувального вузла східнослов'янського типу голоблі стали універсальним тягловим засобом для будь-якого запрягу. Водночас зменшилося навантаження як на “копила”, до яких прикріплювали голоблі, так і на головки полозів, які слугують їх опорою під час маневрування передком полозного транспорту праворуч-ліворуч. Нарешті тільки в такому разі тягловим приладом могли слугувати прямі стовбури дерев, тобто зменшилися затрати часу на його виготовлення.

Отже, на основі викладеного раніше археологічного, лінгвістичного та етнографічного матеріалу спробуємо реконструювати виникнення та головні етапи розвитку санного транспорту господарського призначення автохтонів Середнього Полісся, українців загалом. Спершу, зокрема в добу енеоліту, ходову частину волокуш-саней становили два масивні з високими передками (головками) полози-колоди, які сполучалися за допомогою трьох круглих дерев'яних поперечин. Останні вставляли у просвердлені в полозах отвори. Крім того, окрема поперечина (кругла палиця) слугувала з'єднувальним елементом волового тяглового приладу (“війя”). Зокрема, задні кінці трійні-“війя” нанизували на палицю за допомогою просвердлених отворів, а саму її вставляли в наявні в головках полозів дірки. Відповідна система сполучення первісного засобу тяги з ходовою частиною волокуш-саней належить до одних із найбільших технічних досягнень енеолітичного населення України, Старого Світу загалом, позаяк саме вона забезпечувала достатню рухомість волового приладу у вертикальній площині, що, своєю чергою, позитивно впливало на фізичний стан упряжних тварин (волів) під час поїздки, передовсім горбистою місцевістю. Водночас ця система була досить проста за конструкцією і надійна в експлуатації. Власне з цих двох причин дишель-трійню (“війє”) та пов'язану з ним з'єднувальну систему і застосовували різні народи Північної, Центральної, Західної та Південної Європи до початку ХХ ст. включно, хоча сама конструкція ходу полозного транспорту господарського призначення змінилася докорінно.



Іл. 16. Фрагмент ходу саней
східноєвропейського типу, с. Новий Мир
Поліського р-ну Київської обл.
Світлина автора, 1994 р.



Іл. 17. Візні сани (попереду) і “розвальні” (господарські), друга пол. XIX ст. (“Kłosy”)



Іл. 18. Візні сани,
с. Зелена Поляна
Поліського р-ну Київської
обл. Світлина автора,
1994 р.

Головним конструктивно-технічним недоліком енеолітичних волокуш-саней було те, що поперечини, які з'єднували полози-колоди, знаходилися на незначній відстані від поверхні суші, у зв'язку з чим пересування транспортним засобом ускладнювалося в усяку пору року. Поліпшити прохідність тогочасних волокуш-саней представники енеолітичних етносів могли лише частково – підбравши для полозів якомога товстіші дерева, у стовбурах яких і просвердлювали горизонтальні отвори для з'єднувальних елементів (поперечин). Однак при використанні масивних полозів транспортний засіб також був масивний, що, своєю чергою, теж негативно впливало на його загальні експлуатаційні характеристики. Словом, ці дві взаємопов'язані між собою вади енеолітичних волокуш-саней можна було усунути тільки одним способом – кардинально змінивши саму систему з'єднання полозів.

Як уже знаємо, з'єднувальну систему сучасних саней становлять 2–4 і більше пар задовбаних у полози вертикальних стояків та відповідна кількість поперечин. Коли і де вперше в Євразії людство відмовилося від круглих з'єднувальних палиць як невід'ємного компонента конструкції ходу енеолітичних волокуш-саней та замінило їх вертикальними стояками (“копилами”) й окремими поперечинами – наразі й досі риторичне для нас питання. Можемо лише здогадуватися, що це вельмиважливе з технічного погляду рішення апробувалося упродовж сотень і навіть тисяч років. І все ж маємо достатньо підстав стверджувати: головна ідея зазначеної з'єднувальної системи була реалізована на практиці вже до початку застосування одноваринного запрягу, що його винайшли носії Зарубинецької культури і який нині прихований за рідковживаним на теренах Полісся праслов'янським за походженням терміном “бовкун”¹⁰⁷. Нагадаємо ще раз: під час використання саме одного вола (коня) як упряжної тварини тягловий прилад у формі паралельних жердин (“оглоблі”) неодмінно кріпиться до передніх копилів саней східноєвропейського типу.

За браком конкретного фактологічного матеріалу шлях становлення цього транспорту можемо відтворити лише в загальних рисах і гіпотетично. Зокрема, на нашу думку, для поліпшення експлуатаційних властивостей первісних волокуш-саней спершу давній майстер спробував зменшити їхню загальну вагу, що передбачало зменшення ваги передовсім полозів. Для того він почав вирубувати верхню частину полозів у проміжках між просвердленими отворами, в які вставляв кінці з'єднувальних поперечин. Після відповідної технологічної операції на кожному полозі виникали своєрідні суцільні “стояки”, висота котрих залежала як від товщини головної складової конструкції ходу волокуш-саней, так і від рівня обробки деревини. Позаяк полози енеолітичного транспортного засобу сполучали три перекладини, то, очевидно, що кожен із них налічував також по три суцільні стояки¹⁰⁸.

¹⁰⁷ Глушко М. Генезис тваринного запрягу... С. 279–281.

¹⁰⁸ Думка деяких народознавців про те, що для архаїчних саней були властиві лише дві пари копилів (Цитоў В. С. Стельмашнае рамяство. С. 202; Бураковская Н. И., Титов В. С.,

Зауваживши значні експлуатаційні переваги відповідних полозів, згодом давній майстер замінив суцільні стояки окремими брусками. Для того він на тому місці, де вони були, просвердлив чи продовбав у полозах вертикальні отвори, в які вставив нижні кінці окремих брусків – “копилів”. Певна річ, що за наявності останніх круглі поперечини, за допомогою яких сполучали полози енеолітичних волокуш-саней, уже не могли використовуватися. Зайвими були в такому разі і просвердлені в полозах поперечні отвори, в які вставляли кінці цих поперечин. Натомість майстер мав вирішити інше важливе технічне завдання – сполучити два сусідні “копила” таким способом, щоб загальна система з’єднання полозів нового засобу пересування була якомога надійніша і не залежала від місця поїздки та функціонального призначення саней. Спершу таким з’єднувальним елементом могли слугувати лише бруски, які за допомогою продовбаних (просвердлених) на обох їх кінцях отворів накладалися на верхні головки сусідніх суцільних чи окремих копилів. Принаймні, відсутність в’язової системи як способу сполучення полозів у санях багатьох сучасних етносів Європи спонукає нас саме до цієї думки. Відтак майстри лісової зони України, передовсім Середнього Полісся, замінили ці бруски гнучими перекладами (“в’язами”). Як відомо, “в’яз” виготовляють з довгої заготовки, кінці якої запарюють у гарячій воді чи припікають на вогні, а потім загинають на 180 градусів навколо сусідньої пари задовбаних у полози вертикальних стояків.

Використання окремих стояків та прямих брусків чи гнутих поперечин значно поліпшило технічні та експлуатаційні характеристики ходу полозного транспорту. По-перше, за наявності відповідної з’єднувальної системи збільшилася відстань між поперечинами та поверхнею суші, що дало змогу використовувати сани на всякій місцевості. До слова: незалежно від системи сполучення полозів (за допомогою гнутих поперечин чи окремих брусків) відстань між з’єднувальними перекладами і нижнім краєм кожного полоза в сучасних саней господарського призначення становить у середньому 30 см. По-друге, нова модель сухопутного транспортного засобу придатна для поїздок не тільки влітку, а й взимку. Власне взимку, позаяк в доісторичну добу за наявності значного снігового покриву навряд чи користувалися волокушами-саньми. Хоча б з тієї причини, що круглі поперечини, які безпосередньо сполучали їхні полози, загортали сніг і тим самим створювали значні труднощі для упряжних тварин – змушували їх докладати більше фізичних зусиль. Опосередкованим свідченням сказаного є прадавній за походженням звичай, який побутував на території Полісся та Східних Карпатах до початку ХХ ст. включно, – перепровадження покійника за

Шляхтовский А. С. Пути сообщения и средства транспорта // Полесье. Материальная культура. Киев, 1988. С. 273) не відповідає дійсності, позаяк конструкцію ходу всіх виявлених науковцями зразків давнього полозного транспорту, в які запрягали тяглових тварин, становлять переважно три (спорадично чотири) їх пари. Це ж підтверджує запропонована нами концепція розвитку саней господарського призначення.

допомогою саней на кладовище в будь-яку пору року, зокрема і влітку¹⁰⁹. По-третє, лише за наявності описаної з'єднувальної системи полози саней набули сучасного вигляду, що безпосередньо вплинуло на загальну вагу транспортну засобу, а заодно і на його вантажопідйомність, прохідність, сферу функціонального застосування тощо.

Словом, про сани як спеціальний засіб транспорту можна однозначно говорити лише в тому разі, якщо для конструкції їх ходу властиві окремі, задовбані в полози, вертикальні стояки (“копили”, “страми”), кожну сусідню пару яких сполучає поперечина. Змодельований раніше шлях становлення такого засобу пересування частково підтверджує зафіксований нами на території Середнього Полісся етнографічний матеріал. Так, 1994 р. у с. Новому Мирі Поліського району Київської області виявлено ручні санчата, полози яких з'єднувалися за допомогою в'язової системи¹¹⁰. Однак у контексті порушеної автором проблеми цей об'єкт традиційної культури становить наукове зацікавлення з іншої причини. Річ у тому, що в полозах на місцях отворів, куди вставляються копили, наявні потовщення приблизно заввишки 3–4 см, які є своєрідним продовженням окремих вертикальних стояків. Очевидно, майстер залишив їх свідомо, дотримуючись певної народної традиції, позаяк решта поверхні кожного полоза оброблена старанно. До відповідної думки спонукають нас і спорадичні археологічні знахідки давньослов'янського періоду: серед них наявні залишки саней, полози копила яких були суцільні, тобто виготовлені з одного дерева¹¹¹.

Водночас, незважаючи на застосування окремих стояків та поперечин як невід'ємних складових ходу саней, ще упродовж тривалого історичного періоду (подекуди до початку ХХ ст. включно) традиційним залишався воловий дишель-трійня (“війя”), задні кінці якого кріпили за допомогою круглої палиці до передків полозів, про що вже йшлося. Очевидно, що відповідна система кріплення тяглогового приладу впливала також на загальні експлуатаційні властивості транспорту, незалежно від пори року його використання – узимку чи влітку. Узимку полози примерзають. Щоб зрушити сани з місця, треба докласти значних зусиль, пропорційних їх завантаженості. В літню пору трав'яний покрив зменшує ковзкість поверхні полозів ще більше, ніж сніг. Отож у процесі набуття людиною виробничо-транспортного досвіду зазначені фактори безпосередньо могли спричинити зміну способу кріплення тяглогового дишля до ходу саней. Принаймні експлуатаційну перевагу мають сани, в яких дишель-трійня (“війє”) приєднаний до копилів. Тоді потрібно менше зусиль, щоб зрушити примерзлі до снігу чи

¹⁰⁹ *Вовк Хв.* Сані в похоронному ритуалі на Україні // *Вовк Хв.* Студії з української етнографії та антропології. Київ, 1995. С. 324–335; *Гузій Р.* Традиційні способи перепровадження померлого на кладовище в похоронній обрядовості українців Карпат // *Народознавчі Зошити.* 2001. № 3. С. 528–531.

¹¹⁰ *Глушко М.* Традиційний сухопутний транспорт. С. 35 (фото 22).

¹¹¹ *Kostrzewski J.* Przyczynki do dawności niektórych wytworów polskiej kultury ludowej // *Lud.* 1946. T. 36. S. 286–287.

прилиплі до землі полози з місця, позаяк завдяки системі кріплення тяглового приладу спочатку підривається у вертикальній площині передок, а вже потім полози загалом. Саме маючи на меті зменшити силу тертя полози виїзних саней підшивали залізними шинами¹¹². Крім того, і щонайважливіше, така система ефективніша для маневрування передком саней, бо з її допомогою легше і зручніше повертати ними праворуч-ліворуч, оскільки основне плече прикладання упряжними тваринами сили припадає не на головки полозів, а на передню частину ходу транспорту.

Так чи інакше, але на певному етапі історичного розвитку саней східноєвропейського типу автохтони України (найімовірніше представники Зарубинецької культури) почали кріпити воловий дишель до передніх стояків, що підтверджує побутування до недавнього часу на значній території Полісся (від умовної лінії Виступовичі — Овруч — Коростень у напрямку на Схід) з'єднувальної системи, основу якої становила лише гужва; її вставляли у просвердлені на обох кінцях задньої розвилки “війя” отвори (варіант І). Згодом чи навіть синхронно населення Середнього Полісся винайшло одноволовий запряг, при застосуванні якого тягловим приладом слугували вже паралельно розміщені жердини (“оглоблі”). Останні, як знаємо, неодмінно приєднували до передніх копилів.

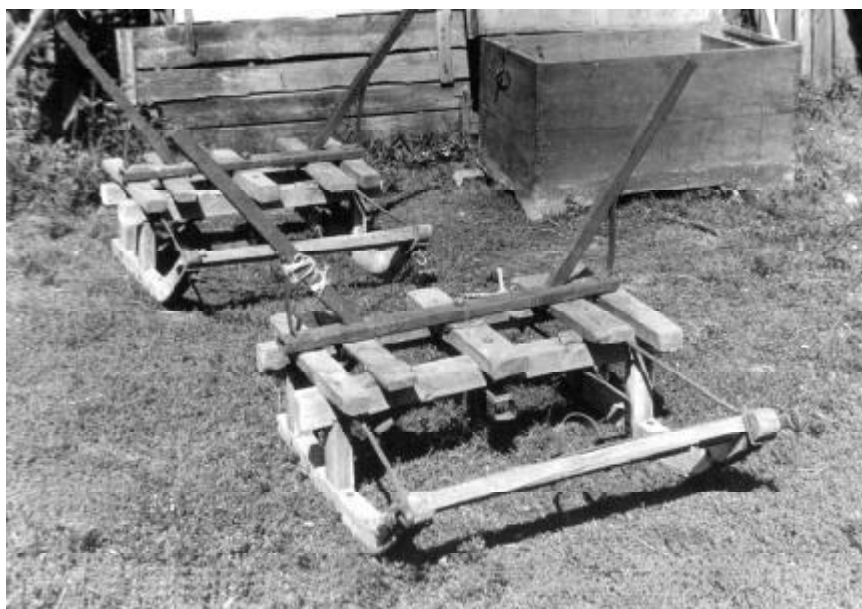
Загалом же зміна системи кріплення засобу тяги безпосередньо торкнулася загальної конструкції ходу місцевого транспорту. Зокрема, приєднавши дишель-трійню чи голоблі до задовбаних у полозах передніх стояків, останні під час прикладення упряжними тваринами фізичної сили будуть “вивалюватися” до переду, що зрештою спричинить пошкодження саней у цілому. Уникнути цього експлуатаційно-технічного недоліку можна було способом удосконалення конструкції їх ходової частини – сполучивши верхні головки копилів, задовбані в одному полозі. Власне з цієї причини і постали паралельні полозам поздовжні грядки (“наморожні”), властиві лише для саней східноєвропейського типу. Важливо, що скрізь в Україні, де побутувала ця модель засобу пересування, “наморожні” прилягали до самих головок полозів, що, згідно з дослідженням А. Війреса, є характерною рисою найдавніших саней східноєвропейського зразка. Крім того, щоби головки полозів не розходилися у боки, їх також сполучили окремим брусом (гнутою поперечкою).

Отже, завершальною стадією формування санного транспорту східноєвропейського типу можна вважати два головні конструктивно-технологічні рішення: приєднання тяглового засобу (спершу дишля-трійні, а потім і голобель) до передніх стояків та скріплення верхніх головок задовбаних в одному полозі копилів окремою поздовжньою планкою (“наморожнею”). Всі подальші етапи вдосконалення ходу цих саней були менш важливі, ніж попередні. Серед них найважливішими можна вважати хіба що збільшення кількості вертикальних стояків до чотирьох пар та відповідної кількості з'єднувальних поперечин. Саме за їх

¹¹² Глушко М. Зимовий виїзний транспорт українського селянства // Народознавчі Зошити. 1997. № 5. С. 288.



Іл.19. Виїзні сани, с. Рудня-Калинівка Малинського р-ну Житомирської обл.
Світлина автора, 1996 р.



Іл. 20. Вантажні сани, с. Великі Міньки Народицького р-ну Житомирської обл.
Світлина автора, 1996 р.

наявності засіб пересування східноєвропейського типу набув оптимальних експлуатаційних властивостей. Очевидним є й інше: під розповсюдження саней цієї моделі в лісовій зоні Східної Європи різні етноси привносили в конструкцію їх ходу і щось своє, що наочно засвідчують результати дослідження селянського транспорту Прибалтики та суміжних земель естонського народознавця А. Війреса¹¹³.

Стосовно Середнього Полісся, Поліського краю загалом, то сани описаного зразка задовольняли щоденні виробничо-транспортні потреби місцевого населення ще впродовж тривалого історичного періоду. Лише в пізньому середньовіччі (кінець XVI – перша половина XVII ст.) тут набувають розповсюдження виїзні сани – “залубицы”, “сани писаные”, “сани малеваные”, “сани съ полкошками” тощо¹¹⁴, причому спершу лише в заможній верстві жителів. Важливо, що в цих санях, на відміну від господарських, тягловою силою слугували вже не традиційні воли, а коні (пара чи один кінь)¹¹⁵. Ще пізніше (аж наприкінці XIX – у 30-х рр. XX ст.) поліщуки почали використовувати вантажні сани (лісовози), запозичивши їх у чеських, німецьких та польських колоністів. До того часу будівельну деревину перевозили звичайними саньми, попередньо закріпивши на їхній ходовій частині поперечний брусок, на якому примощували прикореневу частину стовбура; вершок колоди волочився по снігу. При відповідному способі транспортування лісоматеріалів псувалася зимова дорога, що і спонукало застосування європейцями зі середини XIX ст. додаткового транспортного засобу – окремих коротких саней, які підтримували тонші кінці колод¹¹⁶. У кожного народу ці сани називалися по-різному. Так, українці означали їх переважно термінами “підсанки”, “подсанки”, “полсанки”, “полусанки”, “корчуги” тощо¹¹⁷. Далі ці сани замінили господарські зовсім, тобто спеціальні лісовози формували вже з двох коротких саней, які сполучалися разом. Транспортно-експлуатаційні переваги модифікованих лісовозів були такі очевидні, що селяни лісової зони дуже скоро пристосували їх для щоденних виробничо-господарських потреб. Скажімо, у багатьох сучасних селах Середнього Полісся місцеві жителі використовують сани саме цієї форми і конструкції¹¹⁸, а не традиційного зразка. Це ж характерно для інших європейських етносів¹¹⁹.

¹¹³ Війрес А. О. Санний транспорт у естонцев. С. 438–452; *Ejusdem*. Talurahva veovahendid... Р. 46–49, 55–90; *Его же*. Из истории саней в Прибалтике. С. 128–130.

¹¹⁴ Остап Н. Л. Назви засобів пересування у пам’ятках української мови XVI – першої половини XVII ст. // Українська лексика в історичному та ареальному аспектах. Київ, 1991. С. 52–53; Глушко М. Зимовий виїзний транспорт... С. 283–284.

¹¹⁵ Глушко М. Генезис тваринного запрягу... С. 128, 130–131.

¹¹⁶ Війрес А. О. Санний транспорт у естонцев. С. 453.

¹¹⁷ Глушко М. С. Шляхи сполучення... С. 113; *Його же*. Полозні і колісні засоби пересування. С. 65; *Його же*. Традиційний сухопутний транспорт. С. 38.

¹¹⁸ Глушко М. Традиційний сухопутний транспорт. С. 38; *Його же*. Полозні і колісні засоби пересування. С. 65; *Його же*. Сухопутний транспорт поліщуків. С. 70.

¹¹⁹ Uhríková T. Tradičné spôsoby dopravy dreva na Dolnej Orave // Slovenský národopis. 1970. R. 18. № 4. S. 629–632; Marczyk I. Sanie. S. 136 (Rys. 76), 137 (Rys. 77); Viires A. Talurahva veovahendid... Р. 96–97 (Pl. 54/a, b), та ін.

Отже, усе в сукупності окреслює таку послідовність виникнення і розвитку традиційного санного транспорту поліщуків, українців загалом: I етап – спершу побутували лише волокуші-сани, полози яких сполучали три круглі поперечини. Тягловий прилад цього засобу пересування мав форму трійні, задні кінці якого кріпили до головок полозів також за допомогою круглої палиці (доба енеоліту); II етап – для зменшення ваги волокуш-саней у полозах-колодах у проміжках між з'єднувальними отворами вибирали деревину, що привело до виникнення суцільних стояків – прототипу копилів. Згодом ці стояки витіснили окремі “копила”, що зумовило зміну з'єднувальної системи загалом – використання окремих поперечних брусків, які сполучають верхні головки сусідніх стояків (історичний період між енеолітом і добою праслов'ян); III етап – воловий тягловий прилад (“війє”) приєднали до передніх, задовбаних у полозах, стояків; це, своєю чергою, спричинило винахід голобель як тяглогового засобу та одноволового запрягу; синхронно конструкцію ходу доповнив ще один важливий елемент – паралельні полозам поздовжні бруски (“наморожні”), які сполучають верхні головки задовбаних у кожному полозі “копилів” (доба праслов'ян); IV етап – кількість вертикальних стояків збільшили до чотирьох пар, а заодно і кількість з'єднувальних гнутих поперечин – до чотирьох “в'язів” (доба ранніх слов'ян – княжий період); V етап – набули розповсюдження виїзні сани (кінець XVI–XIX ст.); VI-й етап – розповсюджуються вантажні сани (кінець XIX – 30-ті рр. XX ст.); VII етап – здвоєні лісовози витісняють господарські сани традиційної конструкції (друга половина XX ст.).

SLEDGE TRANSPORT OF INHABITANTS OF THE MIDDLE POLISSIA: SOURCES, ORIGINS, DEVELOPMENT STAGES

Mykhailo HLUSHKO

The Ivan Franko National University of L'viv, the Chair of Ethnology

The article describes the type of East European sleigh, their distribution in Europe in XIX – early XX century. Based on ethnographic, linguistic and archaeological materials author argue: that invention of their means of conveyance belongs to the ancient Slavs of Middle Polissia and its prototype was chassis of the Eneolithic drag-sledge. Household sledge of East European model synchronously comes into being with another ethno-cultural phenomenon – one-ox harness (“bovkun”). Afterwards the population of Ukraine only improved main components of chassis construction of this sledge depending on economic needs and using others draught-animals – horse.

Key words: Ukraine, Middle Polissia, ethnology, ancient Slavs, sled transport, construction of chassis, origins, historical development.

**САННИЙ ТРАНСПОРТ ПОЛІЩУКІВ:
ИСТОЧНИКИ, ПРОИСХОЖДЕНИЕ, ЭТАПЫ РАЗВИТИЯ**

Михаил ГЛУШКО

Львовский национальный университет имени Ивана Франко, кафедра этнологии

У статьи речь идет о саях восточноевропейского типа, распространении средства передвижения в Европе в XIX – начале XX вв. Используя этнографические, лингвистические и археологические источники, автор доказывает: изобрели это средство передвижения праславяне Среднего Полесья, а его прототипом послужила ходовая часть энеолитических по происхождению волокуш-саней. Хозяйственные сани восточноевропейского образца возникли одновременно с изобретением другого праславянского по происхождению этнокультурного явления – запряжки одного вола (“бовкуна”). Далее население Украины только модернизировало главные составные части конструкции зимнего транспорта в зависимости от хозяйственных нужд и использования других видов упряжных животных – лошади.

Ключевые слова: Украина, Среднее Полесье, этнология, праславяне, санный транспорт, конструкция ходовой части, происхождение, историческое развитие.

Стаття надійшла до редколегії 6.05.2007

Прийнята до друку 20.12.2007