

УДК 39:656.19 (477.82)“18/19”

ТРАДИЦІЙНИЙ САНИЙ ТРАНСПОРТ ВОЛИНЯН

Михайло ГЛУШКО

Львівський національний університет імені Івана Франка
кафедра етнології,

На основі польових етнографічних матеріалів і лінгвістичних джерел розглянуто традиційний зимовий (саний) транспорт населення історико-етнографічної Волині. Зроблено спробу з'ясувати його типові риси з погляду генетичного походження, конструкції ходової частини, форм вагаса (кузова), видів типових тяглових засобів, повсякденного функціонального призначення, еволюції впродовж кінця XIX–XX ст.

Ключові слова: етнологія, історико-етнографічна Волинь, саний транспорт.

Головне значення в господарстві населення історико-етнографічної Волині мали транспортні засоби з запрягом робочої худоби – волів і коней. Серед традиційних видів суходільного транспорту волинян, в якому використовувалася м'язова сила упряжних тварин, важливе місце посідав передовсім полозковий, зокрема саний. Це засвідчує, хоч і архаїчний звичай перевозити покійника на кладовище на санях влітку, якого заможні волиняни дотримувалися ще в середині XIX ст.¹ Щоправда, відомості про цей вид народного транспорту автохтонів історико-етнографічної Волині в українській етнографічній літературі відсутні. Про деякі аспекти конструкції їх ходу та особливості функціонального вжитку побіжно йшлося, коли з'ясовували історію генези і розвитку тваринного запрягу в Україні². Про народну транспортну термінологію населення Східної Волині трохи писали відомі українські діалектологи Микола та Олександр Никончуки³. На цьому студії цієї ділянки народної культури волинян вичерпується. Очевидно, зважаючи на це, зайво додатково обґрунтовувати актуальність означеної теми.

Залежно від функціонального призначення, сани найчастіше поділяють на господарські, виїзні і вантажні (для перевезення лісоматеріалів). Крім цих видів розрізняють ще “дитячі” й “ручні”, хоч, як засвідчують етнографічні джерела, в абсолютній більшості випадків конструкція ходу дитячих і ручних санчат (“саночок”, “гринджол” тощо), а також виїзних саней повторювала в “мініатюрі” конструкцію ходової частини господарських саней. Відмінність спостерігалася

¹ *Вовк Хв.* Сани в похоронному ритуалі на Україні / Хведір Вовк // *Вовк Хв.* Студії з української етнографії та антропології. К., 1995. С. 326–328; *Де ля Фліз Д. П.* Альбоми / Д. П. де ля Фліз; [передмова В. Наулка, В. Горленка]. К., 1996. Т. 1: Серія “Етнографічно-фольклорна”. С. 71.

² *Глушко М.* Генезис тваринного запрягу в Україні (Культурно-історична проблема) / Михайло Глушко. Львів, 2003. 444 с.

³ *Никончук М. В.* Транспортна лексика правобережного Полісся в системі східнослов'янських мов / М. В. Никончук, О. М. Никончук. К., 1990. 291 с.

лише в розмірах деяких частин і кількості з'єднувальних елементів – задовбаних у полози пар стояків і поперечин, які з'єднували їх разом. Первісні вантажні сани (лісовози) українці виготовляли також на зразок господарських і лише параметри їх ходу становили половину свого прототипу (господарських саней). Це добре засвідчують народні назви “півсанки”, “повсанки”, “полусанки”, “підсанки” тощо, поширені серед волинян і досі⁴.

Найчастіше сільські мешканці використовували господарські сани, якими перевозили гній, сіно, дрова та інші вантажі. Часто їх пристосовували для виїзду в місто, на ярмарок чи базар. Означували цей сухопутний транспорт загальноживим терміном “сани” (Західна Волинь) чи “сані” (центральна і східна частини Волині). Крім цього, серед волинян побутувала низка спеціальних або описових народних назв, за допомогою яких вирізняли їх з-поміж інших моделей полозкового транспорту: “гринджоли” (“гринджі”), “прості сани”, “робочі сани” тощо.

Основа будь-якого санного транспорту складають два полози. Волиняни застосовували “полози” двох зразків – натуральні (природні) й гнуті, причому в минулому натуральні були головним компонентом усіх видів саней, незалежно від їх функціонального призначення. Для натуральних полозів – “копаниць” (Західна Волинь)⁵, “санниць” (с. Мовників Іваничівського р-ну Волинської обл.)⁶, “полозів”, “полузів” чи “полозків” (центральна і східна частини Волині) – дерево (граб, березу, дуб, ясен, грушу, акацію тощо) викопували разом з корінням, а заготівку діаметром 20–25 см і завдовжки 2,5–3 м (інколи до 4 м) попередньо обробляли: очищали від кори, розрізали або розколювали повздовж на дві однакові частини, сушили протягом декількох місяців у затінку тощо. Деякі майстри кидали сирі заготівки на місяць і більше у гноївку або закопували їх у гній, де вони відповідно “вимокали” влітку чи “вистоювалися” впродовж зими (с. Печихвости Іваничівського р-ну, с. Дубини Радивилівського р-ну Рівненської обл.)⁷. Виготовлені з них полози довговічніші й надійніші в експлуатації. Гнуті полози використовували передусім для виїзного транспорту (с. Печихвости Іваничівського р-ну, с. Звиняче Горохівського р-ну Волинської обл., с. Студінка Дубенського р-ну, с. Коршів Здолбунівського р-ну, с. Почапки Острозького р-ну Рівненської обл., с. Голики Славутського р-ну, с. Мислятин Ізяславського р-ну Хмельницької обл.)⁸, спорадично – для господарського (с. Нивиці Радехівського р-ну, с. Соколівка Буського р-ну Львівської обл.)⁹. Деревину попередньо також

⁴ Архів Інституту народознавства НАН України (далі – Архів ІН НАН України), ф. 1, оп. 2, спр. 396, зош. 19, 24, 28, 39, 45; зош. 2, арк. 29; зош. 3, арк. 14, 32; *Никончук М. В.* Транспортна лексика... С. 89, 91–92.

⁵ Архів ІН НАН України, ф. 1, оп. 2, спр. 396, зош. 1, арк. 1, 4, 6, 10, 13, 15, 24, 38, 44, 47, 50 зв., 55, 57; зош. 2, арк. 2, 4–6, 9, 13, 14; зош. 3, арк. 24, 33, 35.

⁶ Там само. Зош. 1, арк. 10.

⁷ Там само. Арк. 24; зош. 2, арк. 5.

⁸ Там само. Зош. 1, арк. 17, 24; зош. 2, арк. 10, 13, 30, 33; зош. 3, арк. 2, 11.

⁹ Там само. Зош. 1, арк. 55, 57.

обробляли. Щоб головка (“корса”, “скорса”, “головка” тощо) гнучого полоза зберігала надану їй форму, використовували додатковий елемент – “щегель”. За інформацією Луки Шишки (1904 р. народж.), у с. Нивиці Радеківського району Львівської області “щеглем” слугував стовбур молодого граба, тонший кінець якого сполучали з передком (головкою) полоза (загинали навколо нього і кріпили через просвердлені отвори кілками), а товщий (задній) кінець через продовбаний прямокутний отвір накладали на передній стояк (“копело”) саней¹⁰. Зношені полози господарських саней підлатували грабовими брусками – “підкладками” (с. Немилів Радеківського р-ну, с. Дубини Радивилівського р-ну, с. Студянка Дубенського р-ну), “підлатками” (с. Грядки Дубенського р-ну)¹¹, а виїзних задалегідь “підшивали” металевими шинами.

Полози саней з’єднували за допомогою системи з вертикальних стояків і поперечних перекладин. Кількість цих елементів залежала від традиційної конструкції ходу і функціонального призначення транспортного засобу. На початку ХХ ст. ця система була вже різна, особливо господарських саней, що зумовлювали різні чинники, але передовсім історичні традиції. На теренах Волині, як й інших історико-етнографічних районів України (Гуцульщини, Покуття, Поділля, Полісся тощо¹²), вдовбували в полози господарських саней 3–4 пари стояків¹³ – “копилів” (“копелів”, “копалів”, “купелів”) (Західна і Східна Волинь). Побутували й інші народні назви цієї складової: “качки” (Острозький р-н Рівненської обл., Ізяславський, Шепетівський р-ни Хмельницької обл.)¹⁴, “прачі” (Білогірський р-н Хмельницької обл., Шумський р-н Тернопільської обл.)¹⁵, “бабки” (Східна Волинь)¹⁶.

Ми зафіксували польові етнографічні матеріали, які свідчать, що в останньому випадку майстри вдовбували в полози переважно дві пари стояків. Це засвідчує недавнє поширення господарських саней цієї моделі на досліджуваних теренах. Сказане підтверджують інші конкретні свідчення. Зокрема, за наявності “качок”, “прачів” чи “бабок” їх з’єднували разом прямокутні бруски (“колодки”, “оплени”, “баби”, “подушки” тощо), які накладали на головки (“чопи”) стояків зверху. У

¹⁰ Архів ІН НАН України, ф. 1, оп. 2, спр. 396, арк. 55, 55 зв.

¹¹ Там само. Арк. 54 зв.; зош. 2, арк. 6, 9, 20.

¹² Глушко М. С. Шляхи сполучення і транспортні засоби в Українських Карпатах другої половини ХІХ – поч. ХХ ст. / М. С. Глушко. К., 1993. С. 106–107; *Його ж.* Засоби пересування / М. С. Глушко // Поділля: Історико-етнографічне дослідження. К., 1994. С. 315; *Його ж.* Взятся за гуж, то не кажи: не дуж / Михайло Глушко // Березиня. 1993–1994. № 2–3. С. 84–85; *Його ж.* Сухопутний транспорт поліщуків / Михайло Глушко // Полісся України: матеріали історико-етнографічного дослідження. – Львів, 2003. – Вип. 3: У межиріччя Ужа і Тетерева. 1996. С. 67–68.

¹³ Архів ІН НАН України, ф. 1, оп. 2, спр. 396, зош. 1, арк. 2, 6, 10, 13, 15, 17, 27, 38, 44, 47, 50 зв., 55, 57; зош. 2, арк. 2, 5, 9, 13, 16, 20, 26, 29, 36; зош. 3, арк. 2, 16, 21, 24, 32, 33.

¹⁴ *Никончук М. В.* Транспортна лексика... С. 107; Архів ІН НАН України, ф. 1, оп. 2, спр. 396, зош. 2, арк. 33; зош. 3, арк. 10.

¹⁵ Архів ІН НАН України, ф. 1, оп. 2, спр. 396, зош. 3, арк. 13, 14, 16, 18, 21, 22, 24.

¹⁶ *Никончук М. В.* Транспортна лексика... С. 107.

с. Обичі Шумського району Тернопільської області ще напередодні Другої світової війни широко побутували господарські сани (“гринджоли”), конструкцію ходу яких становили шість стояків – дві пари “прачів” (передня і задня) та одна пара копилів (знаходилась між ними). Кожна пара “прачів” з’єднувалася за допомогою “колодки”, сусідні копили – за допомогою “в’яза”¹⁷.

В’язова система – характерна риса санного транспорту східноєвропейського типу¹⁸. Точніше, за її наявності вертикальні стояки, власне копили, з’єднували разом за допомогою гнутих перекладин (поперечин) – “в’язів”. Згідно з діалектологічними і польовими етнографічними матеріалами, в другій половині ХХ ст. термін “в’яз” (“в’яз”) побутував на теренах історико-етнографічної Волині вже спорадично¹⁹. Тут його витіснили інші назви – “оплен” (“оплін”), “баба”, “подушка”, “поперечка”, “насад”, “колодка” (“колодиця”), “брус”, “надолбень” (“надовбень”), “кльош” тощо, які вживалися, як вже зауважувалося, на означення прямого бруска завдовжки 1–1,1 м з продовбаними на його кінцях отворами. Натомість, гнуту поперечину виготовляли з довгої (понад 2 м) дерев’яної заготовки (переважно з дуба, берези, в’яза тощо), кінці якої запарювали в гарячій воді або пропікали над вогнем. Кінці загинали на 180 градусів навколо сусідньої пари копилів. Для полегшення відповідної технологічної операції на місцях згину в заготівці вирізали невеликі виїмки.

Різні види з’єднувальних перекладин, які використовували у ХХ ст., безпосередньо впливали на зовнішню форму і розміри вертикальних стояків. Зокрема, для зимового транспорту з двома парами стояків “бабки” (“прачі” тощо) робили заввишки 30–35 см і з передньою головкою (“чопом”) для набивання поперечини, для саней з трьома і чотирма парами копилів вони були вищі на 10 см і більше, тобто виступали над ходовою частиною, а також завершувалися плавним звуженням вгору. Побіжно зауважмо: короткі “бабки” з прямими брусками витіснили традиційні “копили” з гнутими “в’язами” спершу на господарських санях з тваринним запрягом, а відтак на ручних і дитячих. Принаймні це явище ми наочно спостерігали наприкінці 70-х – на початку 80-х років минулого століття в с. Дубрівці Баранівського району Житомирської області, коли конструкцію ходу всіх саней з кінним запрягом становили короткі вертикальні “бабки” і горизонтальні бруски-”подушки”, а хід деяких ручних санчат мав традиційну конструкцію – високі “копили” і гнуті “в’язи”. Тривалий період “в’язи” (“в’язки”) становили основу з’єднувальної системи ходу виїзного транспорту²⁰. Нині брускова система з’єднання полозів витіснила в’язову вже

¹⁷ Архів ІН НАН України, ф. 1, оп. 2, спр. 396, зош. 3, арк. 24.

¹⁸ Глушко М. Типологія санного транспорту у сучасній етнологічній науці (На матеріалах дослідження транспортних засобів східних і західних слов’ян) / Михайло Глушко // Етнічна культура українців. Львів, 2006. С. 129.

¹⁹ Никончук М. В. Транспортна лексика... С. 110; Архів ІН НАН України, ф. 1, оп. 2, спр. 396, зош. 1, арк. 1, 2, 4, 6, 10, 13, 55, 57; зош. 3, арк. 24, 25.

²⁰ Архів ІН НАН України, ф. 1, оп. 2, спр. 396, зош. 3, арк. 6, 11.

скрізь, зокрема і в тих волинських селах, де найдовше збереглася назва “в’яз” (“в’єз”).

Невід’ємний елемент конструкції ходу господарських саней чи “гринджол” з чотирма (трьома) парами задовбаних у полози вертикальних стояків і з такою ж кількістю гнутих перекладин – два паралельні полозам повздовжні бруски (“наморожені”, “наморозі”), які набивали на головки копилів поверх з’єднувальних “в’язів”, причому ці бруски обов’язково примикали до головок полозів²¹. Найчастіше “наморожені” були завширшки 10 см і завтовшки 4 см. Виготовляли їх переважно з м’яких порід дерева – з сосни.

Однак, як засвідчили наші польові дослідження, “наморожені” були невід’ємною складовою санного транспорту волинян не лише з в’язами, а всіх без винятку моделей “гринджол” чи “простих саней”, в яких традиційні гнуті перекладки замінили прямокутні бруски²². Інакше кажучи, незважаючи на інтенсивне проникнення на терени історико-етнографічної Волині компонентів полозкового транспорту західноєвропейського типу, і досі тут зберігається один з визначальних елементів господарських саней східноєвропейського типу – “наморожені”. Можемо також стверджувати, що в галицькій частині Волині “гринджоли” давньої конструкції зберігалися довше, ніж на інших теренах досліджуваного краю.

Складову конструкцію ходу полозкового транспорту будь-якої моделі становив ще додатковий дерев’яний брусок – “поперечка” (“поперечень”, “попередень”), “персиль”, “крижівниця” (“крижівниця”, “крижалниця”, “кружениця”), “в’яз” (“в’язок”), “підойма”²³, – який з’єднував головки полозів, унаслідок чого сани набували більшої експлуатаційної стійкості. Особливо це було важливим за наявності однокінного запрягу, коли тягловий прилад (“голоблі”) постійно спирався під час маневрування праворуч-ліворуч на головки полозів, що могло завдати шкоди транспортному засобові. Тобто “крижівниця” слугувала в цьому випадку своєрідним модератором – захищала хід саней від надмірного перевантаження. В разі парокінного запрягу ця поперечина була передусім опорою для заднього кінця дишла.

Аналогічну конструкцію мав хід ручних господарських і дитячих санок, виїзних саней, з тією різницею, що полози перших і других з’єднували переважно дві-три пари копилів і стільки ж поперечин, третіх – три (спорадично дві) пари стояків і три горизонтальні бруски. У зимовому виїзному транспорті з в’язовою системою з’єднання полозів використовували вісім копилів і чотири “в’язи”²⁴.

²¹ Архів ІН НАН України, ф. 1, оп. 2, спр. 396, зош. 1, арк. 6, 12, 17, 27, 38, 44, 47, 55; зош. 2, арк. 21; зош. 3, арк. 3 зв.

²² Там само. Зош. 1, арк. 1, 4, 6, 10, 13, 15, 17, 19, 27, 37, 38, 44, 47, 50 зв., 55, 57; зош. 2, арк. 2, 5, 9, 13, 14, 20, 26, 29, 33, 36; зош. 3, арк. 2, 10, 13, 21, 24, 33, 35.

²³ *Никончук М. В.* Транспортна лексика... С. 101–102; Архів ІН НАН України, ф. 1, оп. 2, спр. 396, зош. 1, арк. 1, 4, 6, 15, 17, 27, 37, 38, 44, 47, 55 зв., 57; зош. 2, арк. 1, 20, 26, 29, 33, 36; зош. 3, арк. 13, 14, 19, 24, 33.

²⁴ Архів ІН НАН України, ф. 1, оп. 2, спр. 396, зош. 3, арк. 6, 11.

Загальна довжина цих засобів переміщення була значно менша, ніж господарських саней із запрягом тяглових тварин: виїзних саней – до 2 м, ручних господарських санчат – до 1,5 м, дитячих – до 1 м. Крім цього, полози виїзного зимового транспорту часто підшивали металевими шинами, що збільшувало їх довговічність, а також швидкість під час їзди.

Наприкінці XIX – на початку XX ст. спорадично, а в міжвоєнний період (“з-за колгоспу”, як часто наголошували інформатори зі Східної Волині) майже повсюдно в дослідженому краї поширилась нова модель полозкового транспорту – вантажні сани для перевезення лісу: “підсанки” (“підсанки”), “півсанки” (“полсанки”, “повсанки”, “пувсанки”). Населення Дубенського і Здолбунівського районів Рівненської та Славутського району Хмельницької областей називало їх ще “двойчаками” (“двойними саньми”, “двойними санками”)²⁵ – через те, що хід цього засобу переміщення складався з двох окремих частин.

Великий вплив на поширення “підсанок” серед волинян мали чеські колоністи. На перших порах засіб переміщення застосовувався як окремий хід-задок у парі з господарськими саньми. Його полози були завдовжки до півтора метра, які з’єднувалися за допомогою лише двох пар вертикальних стояків і двох поперечних брусків (“бабок”, “опленів”, “колодок”, “подушок” тощо), причому всі елементи ходу цих саней, порівняно зі складовими частинами конструкції ходу інших моделей тогочасного зимового транспорту, робили масивнішими.

Пізніше, особливо в повоєнний період, населення історико-етнографічної Волині почало використовувати лише лісовози з двох окремих “підсанок”, з’єднаних (“зведених”) разом двома перехресними ланцюгами (“ланцюгами”) чи тросами (“линвами”, “струнами”, “стяглями”), які чіпляли за гаки²⁶. Ці гаки кріпились до заднього поперечного бруска передніх та біля носків (“скорс”) задніх “підсанок”. Загалом за наявності такої системи з’єднання довжина транспортного засобу могла сягати до 10 м і більше. Водночас зазнала деяких змін і конструкція його ходу. Зокрема, на ходовій частині кожних “повсанок” між поперечинами, що з’єднували копили, ще монтували посередині паралельний полозам масивний брусок – “подушку” (“бабу”). На цьому бруску примощували та кріпили вертикальним залізним прогоном (“своренем”) дерев’яну поворотну подушку (“насад”, “полінь”, “бабку”)²⁷. Інколи “насад” мав спеціальні виїмки (с. Стригани Славутського р-ну) чи “завідні” (с. Обич Шумського р-ну), в яких розміщували колоди під час транспортування²⁸.

Саме завдяки наявності двох поворотних подушок й описаної раніше системи з’єднання обох частин ходу сани нової моделі відзначалися значно більшою мобільністю і маневреністю, ніж полозкові засоби переміщення традиційної

²⁵ Архів ІН НАН України, ф. 1, оп. 2, спр. 396, зош. 2, арк. 17, 19, 20, 36.

²⁶ Там само. Зош. 1, арк. 2, 4, 5, 6, 13, 20, 28, 39; зош 2, арк. 6, 9, 14, 20, 29, 33, 38; зош. 3, арк. 5, 14, 21, 34.

²⁷ Там само. Зош. 1, арк. 2, 4; зош. 2, арк. 20, 37, 38.

²⁸ Там само. Зош. 2, арк. 38; зош. 3, арк. 26.

конструкції. Транспортно-експлуатаційні переваги модифікованих лісовозів були такими очевидними, що місцеві селяни пристосували їх навіть для повсякденних виробничо-господарських потреб. Що більше, нині відповідні “лісовози” витіснили традиційні сани господарського призначення – “гринджоли”. Щоправда, кожен поворотну подушку (“насад”) цих “підсанок” дообладнують ще одним важливим елементом – вдовбують на її кінцях високі вертикальні стояки-“ручиці”²⁹.

Специфіка конструкції ходу і конкретне функціональне призначення господарських саней та лісовозів безпосередньо вплинули на форми їх васагів (кузовів). Особливо це стосується “гринджол”, якими перевозили різноманітні сільськогосподарські вантажі. Так, для сіна на ходовій частині засобу переміщення традиційної моделі монтували спеціальну платформу з дощок – “площадку”, “помост”, “підлогу”, “настил”. За твердженням інформаторів, у селах Звиняче Горохівського, Безодня Радивилівського, Стригани Славутського та Обич Шумського районів платформу (“перекладу”, “лісу”, “риштовку”, “настил”) монтували також із трьох поперечних і двох повздовжніх жердок, які зв’язували разом та з основою ходу саней мотузками чи іншими підручними матеріалами³⁰. Часто використовували для цього драбини від воза³¹. На ходовій частині саней їх підтримували два поперечні дрючки.

Зсуву сіна під час руху запобігали або верхні головки копил, які виступали на 10–15 см над ходовою частиною саней, або задовбані на краях поперечних з’єднувальних брусків (переднього і заднього) вертикальні стояки – “рожни”, “рожни”, “ріжни” чи “ружни” (скрізь на досліджуваній території) або “папліски” чи “попліски” (спорадично Східна Волинь)³², – які виконували аналогічну функцію. “Рожен” завжди був високий (до 1–1,2 м) і мав загострений угорі кінець, позаяк на нього настромлювали сіно. Для перевезення дров або гною у просвердлені отвори поперечин вставляли “папліски” (“рожни”) – стояки заввишки 0,5–1 м (їх висота залежала також від виду вантажу) з тупими кінцями. Саме вони підтримували бокові дошки (“гнійниці”, “дощини”), а також “драбини” (“драбиняки”). Крім того, за наявності “рожни” поперечні з’єднувальні бруски робили на 20–30 см довшими від інших³³, тобто вони виступали за “наморожнями” щонайменше на 10–15 см.

Традиційними “гринджолами” волиняни перевозили також будівельний ліс. Щоправда, в цьому випадку ходову частину саней доукомплектовували додатковими засобами – щоб зменшити ймовірність їх пошкодження. Зокрема, використовували передусім окремих масивний брус – “бабу” (с. Острів

²⁹ Архів ІН НАН України, ф. 1, оп. 2, спр. 396, зош. 1, арк. 2, 4, 28; зош. 2, арк. 9, 30, 37, 38; зош. 3, арк. 5, 14.

³⁰ Там само. Зош. 1, арк. 27–28; зош. 2, арк. 2; зош. 3, арк. 25.

³¹ Там само. Зош. 1, арк. 8, 10, 20, 24, 28, 37, 47, 51 зв., 55 зв., 57; зош. 2, арк. 6, 26, 34; зош. 3, арк. 4, 16, 21.

³² Там само. Зош. 1, арк. 28, 38, 44; зош. 2, арк. 2, 6, 9, 14, 16, 20, 26, 29, 33, 38; зош. 3, арк. 4, 10, 11, 13, 16, 25, 33, 35.

³³ Там само. Зош. 2, арк. 2, 20.

Радивилівського р-ну), “кітвицю” (с. Грядки Дубенського р-ну, с. Голики Славутського р-ну), “колодку” (с. Обич Шумського р-ну, с. Нова Мощаниця Здолбунівського р-ну), “лігара” (с. Нивиці Радехівського р-ну)³⁴. Його примощували на середньому з’єднувальному брусі – “подушці”, “поперечці”, “насаді”, “колодиці” тощо. Для цього на кожному кінці “кітвиці” видовбували отвір (“гніздо”) такого розміру і форми, щоб можна було його накласти на головку вертикального стояка – “копила” (“качки”, “прача” тощо). Крім цього, тут же вирізали поперечні виїмки для “наморожнів”. Примостивши “кітвицю” на “подушці”, разом їх зв’язували мотузками, ливнами тощо. На верхній площині додаткового бруса вирубували ще заглиблення – “гивор”, “завідню” (с. Обич), “к’аню” (с. Голики) – для товстого кінця колоди, яку мали перевозити господарськими саньми³⁵. Якщо ж “гринджоли” були традиційної конструкції (з в’язовою системою з’єднання полозів), то тоді “лідара” (“колодку”) примощували на “наморожнях” перед середніми копилами і прив’язували до “в’яза”³⁶. Зрозуміло, тоді копили мали низькі “чопи”.

Цікавий спосіб перевезення будівельних матеріалів побутував до 30-х років ХХ ст., охоплював також лісову зону галицької частини Волині (Радехівський, Буський р-ни). Зокрема, місцеві мешканці, що перевозили будматеріали, користувалися “гринджолами” в поєднанні з так званими підставками. Ними слугували “підсанки” (“півсанки”), основу конструкції ходу яких становили дві пари копилів, два з’єднувальні бруски (“кльоши”) і два “наморожені”³⁷. Від здвоєних “півсанок” “підставки” відрізнялися тим, що їх не сполучали з “гринджолами” зовсім, а використовували лише як підставку для задніх кінців стовбурів. Тому перевозили будівельний ліс два їздові одночасно: один з них керував запряженими у “гринджолах” кіньми, а інший, власне, наглядав за “підставками”, перебуваючи зверху на колоді (колодах). Переміщуючись на “підставках”, він керував вантажем за допомогою двох гнучких жердин (“голобель”, “глобель”) завдовжки 1,7–2 м. Товщі кінці кожної “голоблі” закладали за передні копила “підставок” із внутрішнього боку, відтак “обводили” ними “наморожені” із зовнішнього боку, а заодно і колоду (колоди), і намагалися якомога ближче зблизити тонші кінці, щоби з’єднати їх разом мотузками чи ланцюгом при самому стовбурі (стовбурах)³⁸. З одного боку, відповідним способом надійно закріплювали на транспортному засобі вантаж, а з іншого – “голоблі”, які стирчали над колодами, слугували приладом для маневрування “підставками” вправо-вліво на поворотах під час їзди. За свідченнями інформаторів, описаним способом перевозили за один раз 1–1,5 м³ деревини³⁹.

³⁴ Архів ІН НАН України, ф. 1, оп. 2, спр. 396, зош. 1, арк. 39, 51 зв.; зош. 2, арк. 21, 26; зош. 3, арк. 3 зв., 4, 5, 25, 26.

³⁵ Там само. Зош. 3, арк. 5, 26.

³⁶ Там само. Зош. 1, арк. 51 зв.; зош. 2, арк. 21.

³⁷ Там само. Зош. 1, арк. 50, 51 зв.

³⁸ Там само. Арк. 50, 51 зв., 53 зв., 55 зв.

³⁹ Там само. Арк. 55 зв.

Загалом же описане явище наочно засвідчує вплив на розвиток і використання певних моделей сухохідного транспорту офіційного законодавства. Зокрема, в Галичині, яка в міжвоєнний період перебувала у складі Другої Речі Посполитої, діяв закон, згідно з яким транспортувати ліс волоком громадськими і державними дорогами заборонено⁴⁰. Саме це і спричинило виникнення описаного способу перевезення кругляка саньми, а в лісовій зоні Тернопільського і Волинського воєводств – активне поширення подвійних лісовозів.

Бідні волиняни часто використовували “гринджоли” для виїзду в місто, на ярмарки, в гості тощо. У цьому випадку на ходовій частині примощували “васаг” (“ватажок”) від воза. У селян Західної Волині він складався переважно з двох окремих лозових “колупішків” (“полупішків”) – переднього і заднього. До речі, волинські “сани съ полкошками” фігурують у пам’ятках української мови першої чверті XVII ст. (1619 р.)⁴¹. “Васаг” від воза часто слугує кузовом двох сполучених разом “повсанок”, чому сприяла також довжина ходової частини нової моделі зимового засобу переміщення (сягає до 4 м – стільки ж, приблизно, як і літнього господарського транспорту).

Багаті волиняни використовували для поїздки на ярмарок чи в гості виїзні сани, які означували на дослідженій території по-різному: “залубні” (“залубки”, “залубеньки”, “залубні сани”, “залубніє сані” “луб’янки”, “луб’яні сани”, “лубчани сани”, “лупчасті сани”, “лапчакі”, “лопчакі”) (Західна Волинь), “обшиті сани”, “обшитки” (Східна Волинь), “глабці” (Східна Волинь) тощо⁴².

Видові назви виїзних саней пам’ятки української мови фіксують з початку XVII ст., причому вони стосуються саме теренів історико-етнографічної Волині. Так, у січні 1605 р. землевласник Себастьян Сингаївський скаржився Житомирському гродському урядові, що його і його підданих пограбували пани Щеніївські: з двору взяли його особистих “санок двое, залубиц” і “санок четвери, залубиц” підданих⁴³. Тоді ж побутували “санки малеваные”⁴⁴. Ще давнішим періодом (1571 р.) датується назва “санки писане”⁴⁵.

Для виїзного засобу переміщення характерним було і те, що простір між високими, плавно загнутими вперед, головками полозів старанно обшивали дошками, формуючи так званий дашок. Васаг (кузов) виїзних саней виготовляли з тоненьких дощечок, якими обшивали його каркас (бокові стінки і задок)

⁴⁰ Глушко М. С. Шляхи сполучення і транспортні засоби в Українських Карпатах... С. 115.

⁴¹ Остап Н. Л. Назви засобів пересування у пам’ятках української мови XVI – першої половини XVII ст. / Н. Л. Остап // Українська лексика в історичному та ареальному аспектах. К., 1991. С. 53.

⁴² Архів ІН НАН України, ф. 1, оп. 2, спр. 396, зош. 1, арк. 1, 2, 8, 12, 16, 17, 19, 29, 37, 39, 45, 52 зв., 54, 56; зош. 2, арк. 3, 6, 9, 10, 13, 14, 16, 21, 26, 30, 33, 38, 44, 45; зош. 3, арк. 2, 6, 11, 14, 18, 22, 26, 30, 31; Никончук М. В. Транспортна лексика... С. 94.

⁴³ Ділова мова Волині і Наддніпрянщини XVII с. (Збірник актових документів) / [підгот. до вид. В. В. Німчук та ін.]. К., 1981. С. 36

⁴⁴ Там само. С. 39.

⁴⁵ Остап Н. Л. Назви засобів пересування... С. 52.

зсередини. У першій половині ХХ ст. таким матеріалом часто слугувала липова кора. Тоді каркас васага монтували з двох бокових та однієї задньої драбинок різних конфігурацій. Крім цього, задня спинка (“задник”) була дещо ширшою і вищою, ніж бокові стінки та передок (“дашок”). Монтували її до основи ходу виїзних саней під незначним нахилом назад, щоб було зручніше сидіти під час їзди. Уздовж бортів васага також кріпили дерев’яні рейки – “крила” (скрізь на дослідженій території)⁴⁶, “перила” (Дубенський, Славутський р-ни)⁴⁷, які захищали транспортний засіб на крутих поворотах від перекидання. Для цього задній “насад” робили на 20–30 см довший, ніж інші. Васаг виїзних саней часто розфарбовували синьою або червоною фарбою, оздоблювали аплікацією з дерева. Від 30-х років ХХ ст. верхні краї боковин і спинки зимового виїзного транспорту почали прикрашати виробами з металу.

Важливий компонент конструкції гужового полозкового транспорту становив тягловий прилад, за допомогою якого упряжні тварини приводили його в рух. Він залежав від різних чинників – історичних традицій, виду робочої худоби, способів її запрягу тощо.

У ХХ ст. волиняни найчастіше використовували на саях дишель (“дишель”) – пряму жердину завдовжки до 3 м, яка виконувала лише гальмівну і скеровувальну функції. Справа в тому, що пара коней перетягає суходільний транспорт за допомогою посторонок і барків. Задній кінець дишля кріпили до передка саней або воза нерухомо. У саях він розміщувався по-центру на поперечині (“крижівниці”, “поперечці”, “попередні”), яка з’єднувала передки носків полозів, і вдовбувався в передній брусок (“бабку”, “подушку” “поперечку” тощо), що сполучав сусідню пару стояків (“копилів”, “прачів”). Якщо дишель слугував скеровувальним і гальмівним засобом під час запрягу в сани одного коня, тоді він розміщувався також на цій поперечині, але його задню частину задовбували вже в “бабку” біля правого копила. В обох випадках кінець кінського дишля також прошивали вертикальним металевим прогоном. Його нерухомість на поперечині-“крижівниці” забезпечувала і система з “хомутика” чи клямки та інших металевих елементів⁴⁸. Місце гаків, за які чіпляють барки, залежить від способів запрягу коней: при наявності їх пари гаки монтують на головках полозів або на кінцях поперечного бруска, що сполучає ці головки, під час запрягу одного коня – на “крижівниці” по центру.

Традиційний воловий тягловий прилад мав форму трійні. Місцеві жителі означували його терміном “вія” (“віє”, “війце”)⁴⁹. Щоправда, через давнє витіснення вола конем (як робочої худоби) результати нашої польової науково-пошукової праці на теренах історико-етнографічної Волині щодо конкретної

⁴⁶ Архів ІН НАН України, ф. 1, оп. 2, спр. 396, зош. 1, арк. 19, 52–52 зв.; зош. 2, арк. 7, 21, 26, 30, 33, 44; зош. 3, арк. 11, 26.

⁴⁷ Там само. Зош. 2, арк. 3, 48.

⁴⁸ Там само. Арк. 4, 6, 17, 45; зош. 2, арк. 9, 26; зош. 3, арк. 13.

⁴⁹ Там само. Зош. 1, арк. 55–56; зош. 2, арк. 14, 36, 37; зош. 3, арк. 2, 3, 7, 8, 10.

конструкції “війя”, традиційних способів його кріплення до ходу зимового транспорту виявились досить скромними. Нагадаємо: за твердженням Павла Чубинського, який неодноразово відвідував досліджуваний край наприкінці 60-х – на початку 70-х років XIX ст., “війю” для воза майже завжди робили з “двох цілком окремих частин”⁵⁰. За свідченнями опитаних нами інформаторів, які використовували волів як тяглову силу до Другої світової війни, вони виготовляли “віє” переважно із суцільної заготовки завдовжки 2,5–3 м, задній кінець якої розрізали на певну глибину і кріпили до передніх “копилів” господарських саней⁵¹. Щоправда, у першій третині XX ст. сама система кріплення тяглового дишля вже не відзначалося однотипністю. Тоді її обов’язково становили також додаткові деталі з металу. Зокрема, в с. Шепетин Дубенського району Рівненської області на кожному задньому кінці розвилки “вія” монтували так звані хомути із залізними кільцями, які чіпляли за гаки, що знаходилися на копилах спереду⁵². У селах Стригани, Колом’є, Крупець, Полян, Старий Кривин Славутського району Хмельницької області на кожному кінці задньої розвилки волового дишля монтували спеціальні петлі з окремих штабок, які ззаду завершували залізні “п’явки” – прогони. Ці петлі закладали безпосередньо за передні копила саней⁵³.

У найдавнішого за походженням способу сполучення тяглового дишля з ходовою частиною саней кінці задньої розвилки були таких розмірів, що самі становили компонент з’єднувальної системи. Точніше, їх прилаштували безпосередньо до передніх копилів із зовнішнього боку ходу саней, а саму розвилку розміщували між головками полозів. Кінці дишля-трійні прив’язували до стояків за допомогою гужви. Для цього на обох кінцях задньої розвилки просвердлювали по два поперечні горизонтальні отвори на такій відстані один від одного, щоб вони містились за копилами. У задньому з цих отворів із зовнішнього боку ходу саней просували тонший кінець дерев’яної гужви, яким спершу обводили стояк, а потім просували його у другий отвір. Щоб гужва не вирвалася з отвору, цей кінець гужви прив’язували ликом до основи розвилки волового дишля. Експлуатаційну надійність описаного з’єднувального вузла забезпечував і другий кінець гужви, який мав, як правило, потовщення. Для цього жителі с. Голики Славутського району виготовляли її зі стовбура з відземком молодого дуба, попередньо обробивши прикореневу частину дерева⁵⁴. Відзначимо, що описаний спосіб приєднання “вія” в минулому широко побутував на теренах Середнього Полісся, Середнього Подніпров’я та Поділля⁵⁵.

⁵⁰ Труды этнографическо-статистической экспедиции в Западно-Русский край, снаряженной Императорским Русским Географическим Обществом. Юго-Западный отдель. Материалы и исследования, собранные действительным членом П. П. Чубинским. Петербург, 1877. Т. 7. Вып. 2. С. 402.

⁵¹ Архів ІН НАН України, ф. 1, оп. 2, спр. 396, зош. 3, арк. 7–8.

⁵² Там само. Зош. 2, арк. 14.

⁵³ Там само. Арк. 36–37.

⁵⁴ Там само. Зош. 3, арк. 3.

⁵⁵ Глушко М. Генезис тваринного запрягу в Україні... С. 208–211.

Нарешті, в галицькій частині Західної Волині (Радохівський р-н) за 10–15 см від торця кожного заднього кінця розвилки волового дишля-трійні продовбували прямокутний отвір таких розмірів, щоб через нього тягловий засіб вмістився безпосередньо на передньому “копилі”⁵⁶. Як засвідчують етнографічні джерела, цей спосіб кріплення волового дишля споріднений з методом сполучення тяглового засобу з ходовою частиною господарських саней Західного Полісся⁵⁷. Отже, на теренах історико-етнографічної Волині в минулому побутовав різнотиповий полозковий транспорт, що зумовили господарська спеціалізація місцевого населення, історичні чинники та народні традиції. Найчастіше селяни використовували господарські сани східноєвропейського типу, що було властиво і для сусідніх історико-етнографічних районів України – Західного і Середнього Полісся, Поділля, Середнього Подніпров’я та ін. Студія також підтвердила загальну для суходільного транспорту XX ст. тенденцію – активно витіснити новітніми моделями засоби переміщення традиційної конструкції, використовувати нові деталі і вузли тощо, які до Першої світової війни були не характерними для культури і побуту автохтонів Волині.

TRADITIONAL SLEDGE TRANSPORT OF VOLYN’

Mykhaylo HLUSHKO

Ivan Franko National University of Lviv,
Department of Ethnology,
1, Universitets'ka str., 79000, Lviv, Ukraine

Traditional winter (sledge) public transport of historical-ethnographic Volyn’ is examined in the article on the basis of field ethnographic materials and linguistic sources. Particularly, its typical features in terms of its genetic origin are investigated. The author also analyses design of the chassis, the shape of the body, types of common draw devices, everyday usage and the evolution of vehicles in the end of XIX-XX centuries.

Key words: ethnology, historical-ethnographic Volyn’, sledge transport.

Стаття надійшла до редколегії 8.09.2016

Прийнята до друку 21.11.2016

⁵⁶ Архів ІН НАН України, ф. 1, оп. 2, спр. 396, зош. 1, арк. 55, 55 зв.

⁵⁷ Глушко М. Генезис тваринного запрягу в Україні... С. 215–216; Його ж. Взв’яз за гуж... С. 86.