

ТРАНСФОРМАЦІЯ ТРАДИЦІЙНИХ ЗАСОБІВ ПЕРЕСУВАННЯ ПОДОЛЯН НАПРИКІНЦІ ХІХ – УПРОДОВЖ ХХ СТОЛІТТЯ

Богдан Сауляк

УДК 39:629.316(477.43/.44)“18/19”

У статті висвітлено розвиток колісних та полозових засобів пересування на території Східного Поділля наприкінці ХІХ – упродовж ХХ ст. як виробів майстрів деревообробки. Основну увагу зосереджено на конструкції, технічних аспектах їх виготовлення; подано відомості про використані матеріали й інструменти.

Ключові слова: господарство, стельмахи, колісники, віз, гарба, безтарка, сани, ярмо, Східне Поділля.

В статье освещается развитие колесных и салазочных средств передвижения на территории Восточного Подолья в конце ХІХ – на протяжении ХХ в. как изделий мастеров деревообработки. Основное внимание обращается на конструкции, технические аспекты их изготовления; представляются сведения об использованных материалах и инструментах.

Ключевые слова: хозяйство, тележники, колесники, телега, арба, бестарка, сани, ярмо, Восточное Подолье.

The article deals with the development of wheeled and skidding means of transportation on the territory of Eastern Podolia in the late ХІХth – whole ХХth centuries as the goods of woodworking masters. The main attention is paid to the construction and technical aspects of their production; information about used materials and tools is given as well.

Keywords: economy, cartwrights, wheelwrights, wagon, *harba* (araba), *beztarka* (a cart with high flaps adapted for transportation of agricultural products in bulk), sled, yoke, Eastern Podillia.

Важливе місце в житті українського народу в усі часи займали традиційні засоби пересування. Без них неможливо уявити господарство й побут селянина в минулому, а їх виготовлення було важливою галуззю деревообробних ремесел і мало давні виробничі традиції.

Традиційний транспорт, пов'язаний із географічними умовами певної місцевості, не був однорідний на всій території України. Кожен історико-етнографічний регіон мав певні відмінності в конструкції, матеріалах та способах його виготовлення. Найкраще їх можна простежити, детально дослідивши традиційний транспорт як важливу галузь деревообробних ремесел в окремих регіонах.

Виготовлення традиційних засобів пересування займало чільне місце також серед деревообробних ремесел Східного Поділля. Умовно такі засоби пересування можна поділити на колісні та полозові, що у свою чергу мали ряд різноманітних за будовою та призначенням модифікацій. Найпоширеніший вид колісного транспорту на досліджуваних теренах – традиційний двохосьовий віз, який був літнім засобом пересування. Для їзди в зимову

пору використовували полозовий транспорт, серед якого найбільшого розповсюдження набули сани.

Повне дослідження традиційного транспорту подільян не знайшло свого висвітлення в етнографічній літературі. Перші відомості про цей вид деревообробного ремесла було зібрано на Правобережній Україні під час комплексної етнографічно-статистичної експедиції під керівництвом П. Чубинського впродовж 1869–1870-х років. У виданому семитомнику «Труды этнографическо-статистической экспедиции в Западно-Русский край...» подано відомості про вози та ярма [11]. У цій праці вози поділено на дві групи – для запрягання волів і коней; наведено характерні риси кожного з них, а також висвітлено конструкцію парного ярма як засобу запрягання волів до воза.

Детальніші відомості про подільські ярма подано в статті Н. Заглади «Ярмо» [4]. Зібраний авторкою в 1920-х роках матеріал є неоцінним вкладом у дослідження одного з найдавніших засобів для запрягання свійських тварин. За результатами польової роботи в

с. Озаринці Могилівського повіту Н. Заглада подала детальну характеристику виробництва ярем із зазначенням матеріалу, конструкції та технології їх виготовлення.

У другій половині ХХ ст. дослідженням традиційних подільських засобів пересування займався відомий етнограф М. Глушко. В одному з розділів колективної монографії «Поділля» він подав відомості про гужовий транспорт, який поділяв на дві основні групи: санний і колісний [3]. М. Глушко також описав технічні аспекти їх виготовлення, матеріали й інструменти, які застосовували при цьому, та зазначив про використання транспортних засобів у господарстві загалом.

У ХХІ ст. вивчення традиційних транспортних засобів Східного Поділля було відображено в працях, опублікованих за результатами комплексних історико-етнографічних досліджень окремих сіл [7; 8]. Не менш важливі публікації уміщено в різноманітних збірниках наукових праць, де особливості виготовлення традиційного транспорту розглянуто в локальному вимірі [9; 12].

На сьогодні маємо лише окремі відомості про таку важливу галузь деревообробних ремесел. Цілісної її картини, на жаль, не існує, хоча в господарстві й побуті населення Поділля транспортні засоби відігравали надзвичайно важливу роль. Зокрема, ними перевозили з поля урожай, з лісу — дрова, їздили з товаром на ярмарок або просто використовували для поїздок. Тому детальне дослідження таких транспортних засобів є досить актуальним на сучасному історичному етапі. При цьому основним завданням нашої статті є відображення процесу розвитку традиційного воза, саней та їх модифікацій на території Східного Поділля наприкінці ХІХ — упродовж ХХ ст.

У досліджуваний період виготовленням традиційних транспортних засобів займалися майстри деревообробки, яких називали «штельмахи», або «стельмахи». Вони тісно співпрацювали з ковалями, які забезпечували їх металевими деталями. Свої виробни стель-

махи виготовляли для продажу або на замовлення односельців, а з появою колгоспів — для потреб колективного господарства.

Розпочнемо розгляд транспортних засобів з возів, що були поширені наприкінці ХІХ — на початку ХХ ст. і про які ми маємо лише поодинокі писемні свідчення й окремі згадки респондентів. Натомість про вози, що їх використовували в колгоспах у 1930—1980-х роках, зібраний значний масив матеріалів. Він дозволяє деталізувати їх конструкцію та процес виготовлення. Тому основну увагу зосередимо на возах, виготовлених у колгоспних стельмашнях (майстернях). Проведемо при цьому паралелі з возами доколгоспного періоду.

Незалежно від часу виготовлення, конструктивно віз складався з ходової частини, тяглого засобу та кузова, які в досліджуваний період пройшли ряд удосконалень. На початку ХХ ст. вози здебільшого виготовляли для запрягання волів, що позначалося на їх конструкції. Розглянемо це питання детальніше.

До ходової частини традиційного подільського воза належали *передок*, *задок* та *з'єднувальний засіб (підтока)*. *Передок* у ньому складався із суцільної масивної *подушки (оплена)* та дерев'яної осі. Форма *подушок* мала певні відмінності, вони могли бути розширеними догори (трапецієподібні) або закінчуватися у верхній частині *плечима*. Зверху, по краях *подушки*, задовбували *ручиці*, що допомагали утримувати кузов воза. Вісь у свою чергу мала вигляд масивного бруска з лійкоподібними закінченнями для закладання коліс. Ці закінчення знизу могли підбивати залізними пластинами (*підосками*), щоб вісь не так швидко стиралася [11, с. 402].

Передню й задню осі з'єднували за допомогою *підтоки* — дерев'яного бруска, задня частина якого була розділена навпіл. Передню частину *підтоки* закріплювали рухомо між віссю й *подушкою* дерев'яним кілком — *шворнем*. Його вертикально закладали в наскрізний отвір, що проходив по центру осі *шворня* й *подушки*. Для того, щоб зменшити навантаження на *шворінь*, його додатково з'єднували

із задньою віссю спеціальною жердиною — *підгейстром*. Задню частину *підтоки* закріплювали між задньою віссю та *опленом*, вона була нерухома [11, с. 402].

Тягловим засобом такого воза був традиційний *дишель* (*голоблі, віє*), що зовнішнім виглядом нагадував поздовжню з'єднувальну *підтоку*. Дві його задні частини надягали через підготовлені отвори на передню вісь, а на *передку* отвори робили вже для конусоподібного кілка (*притики*), що прикріплював *віє* до *ярма* [3, с. 318].

Окремо слід розглянути конструкцію східноподільського *ярма*, що було досить схоже на традиційне загальноукраїнське. Його основу складали верхня частина (*вугиця*) та нижня частина (*підгорлиця*), що з'єднувалися двома *снозами* (*снізками*) та двома *занозами* (*занізками*) [6, с. 66].

Виготовляли *ярма* з деревини липи, клена та верби (червоного верболозу). Із заготовки *стругом* та *гембликом* виробляли дві *чашовини*, якими *ярмо* опиралося на шиї волів [4, с. 13]. По краях цих *чашовин* висвердлювали по два отвори, у які закладали по дві *снози* та *занози*. Такі самі отвори робили і в *підгорлиці*, що мала вигляд невеликої прямокутної планки, оскільки на неї навантаження не припадало. З'єднували ці дві частини *ярма* закладеними у внутрішні отвори *снозами*. Вони могли бути як дерев'яними, так і залізними, але обов'язково з потовщенням у нижній частині. Для того, щоб віл не виходив з *ярма*, в отвори на його краях закладали *занози* з деревини вишні або черешні, які мали вигляд палиці з розгалуженням або потовщенням на верхньому кінці [4, с. 15].

Іншим конструктивним елементом «волового» воза, про який ми маємо лише опосередковані відомості, був кузов. Відомо, що він мав нижню широку дошку, яку закріплювали до *подушок*, і дві бокові драбини, що їх приєднували до *ручиць*. Драбини склалися з *верхнього* й *нижнього полудрабків*, з'єднаних рядом *щаблів*, що їх попередньо підстругували, роблячи в них рівні сторони. Інколи ці драбини

обшивали лубом, але здебільшого заплітали лозою або залишали необшитими. Ящик воза з боків підтримувався чотирма *люшнями*, які мали вигляд дерев'яних брусків, що нижньою частиною закладалися на вісь, а верхньою — підтримували *верхній полудрабок* драбини. Верх *ручиці* й *люшні* з'єднували дерев'яними, шкіряними чи мотуззяними кільцями — *налюшниками* [11, с. 403].

Розглянувши традиційний віз кінця XIX — початку XX ст., детальніше зупинимося на конструкції воза на кінній тязі. Його використовували протягом усього досліджуваного періоду, а з 1930-х років такий віз почав переважати, набувши певних змін. Із зібраних польових матеріалів відомо, що це був модифікований віз із ходовою частиною центральноєвропейського типу [3, с. 318]. Вона, як і у «волового» возі, складалася з *передка* (*передня снасть*), *задка* (*задня снасть*) та з'єднувального засобу (*підтоки, розвори*). Основою *передка* такого воза була вже металева вісь, а також складена з двох частин нерухома й суцільна рухома дерев'яна *подушка* (*насад, оплін*). Дві частини нерухомої *подушки* з'єднували з віссю кількома металевими П-подібними *хомутами* (*стрімянками*) з різьбою на кінцях, на яку накладали невеличкі пластини, їх затискали з допомогою гайок [МСЕ, ф. 1, оп. 7, спр. 1, арк. 12].

Нерухому й рухома *подушки передка* з'єднували металевим *шворнем*, що його закладали в просвердлений вертикальний отвір. Між двома частинами нерухомої *подушки* в продовбаній посередині горизонтальний отвір укладали з'єднувальний засіб, а по його боках робили ще два отвори для *сниць*, які мали вигляд двох прямих або зігнутих брусків, що сходилися перед *передком* воза й розходилися до його середини (СВМ). Ззаду їх з'єднували дерев'яним бруском (*підоймою*), а спереду до них залізним болтом кріпили *дишель*. Для більшої надійності таку конструкцію скріплювали залізним *хомутом*. Спереду до *сниць* також приєднували *штельвагу* (*стинвагу*) — брусок, що його закріплювали

паралельно до осі. До його кінців на спеціальні гачки прикріплювали *орчки* (*горчки*). Кінці *штельваги* з'єднували з кінцями осі металевими *тягами* (*линвами*) [МСЕ, ф. 1, оп. 6, спр. 85, арк. 7]. Таке влаштування *передка* робило віз досить маневреним і покращувало його ходові якості.

Задок складався лише з осі та нерухомої *подушки*, що їх також з'єднували металевими *стрімянками*, оскільки потреби влаштувати тут тягловий і поворотний механізми не було.

Передок і *задок* воза з'єднували поздовжнім елементом, від конструкції якого залежало, чи буде він «не роздвигний», чи «роздвигний». У першому випадку їх, як і у «воловоному» возі, з'єднували за допомогою *підтоки*, яку закріплювали між двома частинами передньої та задньої *подушок*. У другому — за допомогою *розвори* (*підтоки*, *стрілки*, *дренчика*) — довгого бруска, що його закріплювали за задньою віссю *затильником* — залізним або ясеновим клинком [МСЕ, ф. 1, оп. 26, спр. 158, арк. 3]. *Затильник* могли переставляти по попередньо висвердлених у *розворі* отворах залежно від потрібної довжини воза. Для більшої стабільності такого воза від середини *розвори* до країв задньої *подушки* робили штучну розвилку, скріплюючи її кінці з *розворою* залізними *хомутами*.

Ходову частину воза з'єднували з кузовом, що мав кілька основних типів відповідно до транспортованого вантажу. Найпрактичнішим у господарстві був традиційний кузов (*ящик*, *васаг*), що складався з нижньої масивної дошки (*помісниці*, *помостини*, *помістки*) та двох пар *полудрабків* і *крижівниць*. На рухому *подушку передка* й нерухому *задка* ставили *помісницю*, яку закріплювали кількома дерев'яними кілками. До *подушок* також приєднували *нижні полудрабки*, які разом з *верхніми полудрабками* й кількома *щаблями*, що їх з'єднували, утворювали бокові драбини. Спереду і ззаду драбини з'єднували верхньою та нижньою *крижівницями*, що їх скріплювали трьома *щаблями* (ЧСВ). Таким чином

отримували каркас ящика воза, що зашальовували легенькими тоненькими дощечками.

Ящик воза, як і наприкінці ХІХ ст., підтримувався *люшнями*. Вони мали нижню оковану частину, якою закладалися у вісь. У верхній частині *люшня* мала виступ, що безпосередньо утримував верхній *полудрабок*, і скріплювалася з ним ремінним *налюшником* (КІА). Для додаткової підтримки ящика у верхні *подушки*, як і у «воловоному» возі, могли задовбувати *ручці*, що йшли під кутом, від їх країв до верхнього *полудрабка*.

Кузов воза міг бути простіший — його не обшивали дошками, а лише робили дві бокові драбини. У такому кузові перевозили здебільшого сіно чи солому.

Для перевезення довгих колод, дров, дощок використовували «розворений» віз — *покат*. Його отримували, знявши кузов зі звичайного воза й розвівши *передок* і *задок* на більшу відстань *розворою* [МСЕ, ф. 1, оп. 23, спр. 69, арк. 20]. Окрім того, для таких цілей використовували спеціальний транспортний засіб — *тічку* (*підтоку*), яку виготовляли відразу без кузова [МСЕ, ф. 1, оп. 21, спр. 4, арк. 8]. Вона мала довшу, ніж у звичайного воза, *розвору*, а для підтримки вантажу в її *подушках* задовбували високі *ручці*.

На території Східного Поділля для перевезення вантажу, крім традиційних возів, використовували інші двоколісні чотириколісні транспортні засоби. Так, для транспортування снопів, сіна чи соломи користувалися *гарбою* (*гарабою*, *драбиняком*). Від звичайного воза вона відрізнялася високими й широкими боковими драбинами, що розширялися догори. Також для транспортування сільськогосподарських продуктів «насіпом» використовували *безтарку*. Вона мала вигляд збитого з дощок, відносно герметичного, прямокутного або розширеного догори ящика, що його прикріплювали до ходової частини.

Варто детальніше розглянути конструкцію коліс до вищеописаних засобів пересування. Виготовлення дерев'яних коліс вимагало застосування спеціального набору інструментів та

потребувало спеціальних навичок. Наприкінці ХІХ — на початку ХХ ст. цим ремеслом могли займатися як стельмахи, так і окремі майстри, яких називали «колісники» [1, с. 573]. У колективних господарствах стельмахи виготовляли воза повністю й навіть могли виконувати необхідну ковальську роботу. Слід зазначити, що технологічний процес виробництва колеса не зазнав значних змін упродовж ХХ ст. На досліджуваній території колеса мали схожу конструкцію, відрізняючись лише розмірами та кількістю шпиць.

Першим етапом виготовлення колеса було точіння колодки (*колодиці, ступиці, маточини, головки*). Для неї використовували деревину ясеня або береста, порізаного на колодки необхідного розміру. Виготовляли колодку на ножному токарному верстаті, у другій половині ХХ ст. поступово його було замінено на електричний.

Незалежно від того, на якому верстаті точили колодку, її завжди робили тоншою по боках і грубішою посередині. Також під час виточування на ній робили чотири *фаски*, на які набивали металеві *обручки (буштинки, рихви)* [8, с. 242].

Після виточування в колодці спочатку просвердлювали наскрізний отвір діаметром півтора сантиметра. Робили це спеціальним довгим і тонким свердлом — *свідерком (СВМ)*. Тоді циркулем розміряли необхідну кількість отворів для шпиць і видовбували їх *долотом*. Шпиці виготовляли з деревини ясеня, береста або акації, яку різали на ковбочки необхідної довжини й розколювали на заготовки. Кількість шпиць у колесі коливалася від восьми до дванадцяти, залежно від місцевих традицій і розмірів самого колеса. При цьому передне колесо завжди робили меншим, а задне — більшим. Окрім того, у них могла бути різна кількість шпиць. Так, якщо передне колесо робили на десять шпиць, то задне — уже на одинадцять або й на дванадцять (*ПАЙ*).

Процес забивання шпиць у колодку й натягування на них *обода* відбувався на спеціальному станку, який називали «кобилниця»

(«кобила», «кобилка», «колісниця»). Вона мала вигляд лави, виготовленої з грубого природно розгалуженого дерева — здебільшого дуба або ясеня завдовжки 2–2,5 м.

Після складання колеса в колодці висвердлювали вже великий отвір. Робили це спеціальним інструментом — *лопатнем*, який був призначений для свердління отворів великого діаметру під конус. Тоді в отриманий отвір забивали *букишу* — чавунну втулку, що «йшла трохи на конус» і мала виступи — *вуса*, під які в колодці видовбували *пази (ЗЕІ)*. Наприкінці ХІХ — на початку ХХ ст., коли осі ще були дерев'яними, *букишу* не використовували, а для збільшення надійності такого колеса вісь змащували *шмаровидлом* [МСЕ, ф. 1, оп. 15, спр. 66, арк. 10].

Останнім етапом виготовлення колеса було натягування на нього металевої шини (*штаби*). Цей процес відбувався на круглій кам'яній підставці, діаметр якої був трохи більший за колесо. Найчастіше для цього використовували жорновий камінь від млина, з отвором і металевим гвинтом посередині. У гвинт закладали колесо й притискали гайкою, щоб воно не оберталося. Далі в горні розігрівали вже підготовлену шину й відразу починали «на гарячу» її натягати. Робилося це з допомогою двох-трьох натягачів (*підтягувачів, ключів, рецублів*) і молота.

Окремою технологією при виготовленні колеса було виробництво ободів. До часу появи колгоспів існували навіть окремі майстри — *обідники*, які займалися лише гнуттям ободів. Тому ще на початку ХХ ст. майстри, котрі виготовляли колеса, *ободи* здебільшого купували [1, с. 574]. Для потреб колективного господарства *ободи* гнули в колгоспних парнях, які, утім, були не в кожному селі. Часто *ободи* закупляли в сусідніх лісництвах або колгоспах, що спеціалізувалися на їх виготовленні.

Для *обода* використовували колоте дерево ясеня, дуба або бука. Намагалися обирати не молоде, але й не старе дерево (20–30 років), тоді його легше було розколювати й обробляти [МСЕ, ф. 1, оп. 26, спр. 158, арк. 3]. Дерево

розрізали на колоди необхідної довжини й розколювали по волокнах на бруски. Отримані заготовки, або як їх ще часто називали «штуки», мали довжину від 2 до 3,5 м залежно від необхідного розміру колеса [МСЕ, ф. 1, оп. 11, спр. 70, арк. 7]. *Штуки*, щоб зігнути, попередньо потрібно було розпарити. На Східному Поділлі це робили в спеціальних парнях (*ободарнях*). Конструктивно вони поділялися на два види: ті, що їх розпарювали за допомогою пари, яка виділялася від нагрівання води, і ті, що їх замочували в гарячій воді. Після розпарювання в парні заготовку необхідно було зігнути навколо спеціального станка (*верстата, круга*) — грубого пня, закопаного в землю, діаметр якого дорівнював діаметру колеса. Кінець заготовки вкладали в отвір або закладали за спеціальний тримач і обводили навколо станка. Після того як процес гнуття завершувався, кінці *обода* зв'язували мотузкою, металевим дротом або збивали цвяхами й залишали сохнути.

Простішою була технологія виготовлення *ободів* з напівкруглих дерев'яних *обідків* — *звеняків* (*дзвеняків, клинців*). На території Південно-Східного Поділля побутувала назва «чолани» (від молдав. «чолане»), що може свідчити про їх молдавське походження [10, с. 121]. Один *звеняк* робили на одну або дві шпичі. Скріплювали їх між собою металевими заклепками — *раками* — й обов'язково обтягували металевою шиною (АЗВ).

Наприкінці ХХ ст. у приватних господарствах дерев'яні колеса почали замінювати на металеві, а згодом — і на гумові від автомобілів. Виготовлення дерев'яних коліс поступово втратило своє значення. У ХХІ ст. про цей процес ми можемо говорити лише зі слів респондентів, які раніше займалися таким ремеслом, як і загалом про виробництво традиційних колісних транспортних засобів, витіснених автомобілями.

Певних трансформацій наприкінці ХІХ — упродовж ХХ ст. зазнало також виготовлення *полозових* транспортних засобів. Слід зазначити, що в доколгоспний період їх побутувало

навіть більше, ніж колісних засобів, адже вони були простішими у виготовленні. Фактично *полозові* транспортні засоби, незалежно від часу їх виготовлення, можна розділити на три групи: господарські, вантажні та виїзні сани [3, с. 315]. Кожна з цих груп мала свої конструктивні особливості, що зазнали певних змін у досліджуваний період. Майстри виготовляли сани, як і вози, спочатку в приватних господарствах, а з появою колгоспів — у їхніх майстернях.

Найпоширенішими були господарські сани — *опліни*, які використовували майже в кожному селянському господарстві і які мали тяглову силу. Це був універсальний засіб перевезення будь-яких вантажів (зерно, сіно, гній, дрова тощо). Крім того, бідніші селяни використовували цей вид транспорту для виїзду. У Гайсинському повіті на початку ХХ ст. такі сани називали «сани з пудлом», або «расей», що вирізнялися якіснішою обробкою кузова [1, с. 564].

Окрім традиційних господарських цілей, сани наприкінці ХІХ — на початку ХХ ст. застосовували в певних обрядах. Відомо, що в Ямпільському та Ольгопільському повітах сани використовували в похоронному обряді, при транспортуванні небіжчика до кладовища, до того ж незалежно від пори року. Особливістю такого обряду було обов'язкове запрягання в сани волів, а в с. Бабчинці Ямпільського повіту їм ще чіпляли на роги по одному калачу [1, с. 562]. Такий обряд сягав глибини віків, про нього ми маємо першу літописну згадку ще з ХІ ст. [5, с. 390].

В основі конструкції подільських господарських саней були два природні *полози* (*копаниці*). Для їх виготовлення вибирали в лісі зігнутого біля кореня ясеня або граба (рідше — береста), трохи його відкопували і зрубували. У середині ХХ ст. для *копаниць* почали використовувати акацію (ТМІ). З дерева виготовляли заготовки необхідної довжини й розрізали їх навпіл, отримуючи дві *копаниці*. До появи в селі електричної циркулярки процес їх розрізання був досить працемістким. Заготовку розміщували на двох *козлах*, її рі-

зали дві особи спеціальною довгою пилкою — *трачкою*: «Єден вилазить наверху, а другий знизу — і пішли. Да й так і робили» (МВП). Виготовлені таким чином *полози* господарських саней мали середні розміри (2–2,2 м). Передню природно загнуту частину *полозів* при цьому називали «корси», а в окремих селах так називали весь *полоз* [МСЕ, ф. 1, оп. 21, спр. 75, арк. 18].

У колгоспних майстернях *полози* могли виготовляти з прямих заготовок, зарубуючи їх *передок* під кутом й оббиваючи його залізом. Така конструкція трохи знижувала прохідність і маневреність саней, але водночас не потребувала спеціального підбору деревини. Це спрощення, напевно, виникло для полегшення роботи майстра, адже, виготовляючи сани для колективного господарства, він був зацікавлений саме в їх кількості.

Спрощував роботу колгоспним майстрам і спосіб ремонтування природних *полозів*, після того як вони стиралися. Щоб кожного разу не виготовляти нові, їх могли «латати» дерев'яними брусками — *підлатками*, які підбивали трьома грубими дерев'яними кілками, забитими «під конус» у наскрізні отвори (БФМ). Отже, їх можна було ремонтувати неодноразово, просто замінюючи стерту частину на нову.

Рідше для захисту *полозів* господарських саней їх могли підбивати металевими смугами (*шинами*) по всій довжині. Виготовлені в такий спосіб *полози* на півдні та в центрі Хмельницької області називали «підрізи» (БФМ; СВМ). Їх недоліком було збільшення навантаження на тяглову худобу, адже зростала сила тертя з поверхнею, особливо на ділянках, де не було снігу.

Після виготовлення *полози* потрібно було з'єднати між собою, використовуючи вертикально задовбані в них *копили* і в'язовий або брусковий спосіб з'єднання. До того ж перший спосіб був поширений у північних районах Східного Поділля та на всьому Західному Поділлі ще на початку ХХ ст. [2, с. 128]. Натомість брускова система з'єднання *копилів* з певними змінами побутувала на всій досліджуваній території протягом ХХ ст.

Сани з в'язовою системою з'єднання *копилів* належали до так званого східноєвропейського типу. Для них, окрім того, були характерні три-п'ять пар *копилів*, паралельні *полозам* поздовжні *грядки* (*наморожні*) та тягловий засіб у формі *трійні*, що його кріпили до передніх *копилів* [3, с. 315]. Виготовляли в'язи з молодого та прямого ясеня або береста і з'єднували ними протилежні *копили* *полозів*. Поверх в'язів паралельно *полозам* набивали дерев'яні брусочки (*наморожні, нажесні*), які додатково утримували всю конструкцію [2, с. 128].

Надійнішою була конструкція саней західноєвропейського типу, де застосовували брускову систему з'єднання *полозів*, дві (рідше — три-чотири) пари *копилів* і прямий *дишель*. Брусочки, що з'єднували протилежні пари *копилів*, називали «оплени» («гоплени»). На їх кінцях продовжували квадратні або прямокутні отвори, що заходили в зарізані на *копилах* *чопи* — *хвостики* [МСЕ, ф. 1, оп. 3, спр. 171, арк. 13]. У свою чергу на кінцях *опленів* видобували отвори для стояків (*рожнів*), висота яких могла змінюватися залежно від вантажу, що перевозили.

Вибір матеріалу, з якого робили кузов таких саней, був пов'язаний із транспортованим вантажем і часом виготовлення. У першій половині ХХ ст. переважав *поміст*, плетений з вербових або ліщинових прутів — *ліса*, що його закріплювали на *опленах* *рожнами*. У другій половині ХХ ст. почав домінувати драбинний або зашальований дошками кузов. У деяких селах для кузова саней використовували знятий з воза *васаг*, який просто прикріплювали до *опленів* (МВП).

Конструкція тяглого засобу саней, як і у возі, залежала від тягової сили. Для запрягання волів застосовували *голоблі* з розколеного або з'єданого з двох частин граба, які сполучали передні *копили* з *ярмом* (ГФД). Для коней використовували прямий *дишель*, що його приєднували до переднього *оплена* й додатково утримували *крижівницею* — бруском, який забивали між верхами *полозів*. Спереду

до *полозів* таких саней, до металевих гачків — так званих *посмиків*, приєднували *орчки*.

Подібними до господарських були великі вантажні сани, які на Східному Поділлі називали «*гринджоли*» («*полусанки*», «*копаниці*»). Розмір їхніх *полозів* був більший, ніж у звичайних (2,8—3 м). Для кращої стійкості під час їзди їх робили на кілька сантиметрів вужчими спереду й ширшими ззаду (МПА). Вони мали дві-три пари *копилів* і відповідну кількість масивних *насадів*, що їх з'єднували [3, с. 316]. Для транспортування вантажів на них могли робити настил з дощок, тоді як при перевезенні лісу його клали просто на з'єднувальні бруски.

Відрізнялися від вищеописаних виїзні (*залубні*) сани, що їх виготовляли спеціально для перевезення пасажирів. Вони не набули широкого поширення серед населення Східного Поділля й побутували здебільшого серед можливих верств.

У *залубних* санях, окрім природних *полозів*, могли використовувати також гнуті. Для того щоб вони не розгиналися під час експлуатації, їх підковували металом або застосовували *в'язки* — довгі жердини, які закріплювали до кінця *полозів* і *копилів*. У таких санях могли використовувати як *в'язову*, так і *брускову* систему з'єднання *полозів*, територія поширення яких збігалася з їх використанням у господарських санях. Окрім того, у них могли робити своєрідний щит (*козилок*) шляхом прибивання дощок до переду *полозів*, він захищав від потрапляння снігу всередину під час руху коней.

Кузов виїзних саней мав драбинний каркас, який обшивали дошками, драпкою з липи або

лубом [3, с. 317]. Його могли прикрашати різьбою, тоді ці сани називали «*писані*» або «*мережані*» [1, с. 566]. Кожен господар таким чином намагався вирізнити свої сани, щоб показати достаток і підкреслити соціальний статус.

Загалом, як бачимо, виготовлення саней, порівняно з колісним транспортом, було простішою справою. Багато селян могли робити їх самостійно, у тому числі й для власного вжитку, адже це не потребувало спеціальних інструментів та значних навичок. Цьому сприяли також виробничі традиції, що вирішили ряд технічних аспектів конструкції саней і зробили їх надійнішими.

Отже, дослідивши традиційний транспорт Східного Поділля як важливу галузь деревообробних ремесел наприкінці ХІХ — упродовж ХХ ст., ми можемо простежити його трансформацію в окремому регіоні. Цей процес найкраще репрезентовано в розвитку традиційного воза й саней, здебільшого в заміні певних дерев'яних деталей на металеві та вдосконаленні ходової частини. Водночас ми спостерігаємо певну усталеність конструкції традиційного транспорту в колгоспний період, що, напевне, пов'язано з його виготовленням лише для потреб колективного господарства.

У ХХІ ст. вози й сани в господарстві подільського селянина майже не використовуються, а майстри, які їх виробляли, уже не займаються цим ремеслом. У кращому разі вони продовжують виготовляти столярні вироби, адже попиту на традиційні транспортні засоби в сучасному селі вже немає. Утім, маючи досвід у їх виготовленні, майстри ще можуть розповісти про технологію, а тому є перспективи подальшого дослідження цієї теми.

1. Александрович Г. Кустарные древодельные промыслы в Подольской губернии / Г. Александрович // Кустарные промыслы Подольской губернии. — К. : Типо-литография С. В. Кульженко, 1916. — С. 501–614.

2. Глушко М. Господарські сани на Поділлі / М. Глушко // Проблеми етнографії Поділля: тези

доповідей наукової конференції. — Кам'янець-Подільський, 1986. — С. 127–129.

3. Глушко М. Засоби пересування / М. Глушко // Поділля: історико-етнографічне дослідження. — К. : Доля, 1994. — С. 313–323.

4. Заглада Н. Ярмо / Н. Заглада // Матеріали до етнології. — К., 1929. — Кн. 2. — С. 11–18.

5. Историческая заметка об одном из древнейших обычаев при погребении // Подольские епархиальные ведомости. – 1881. – № 32. – С. 389–391.

6. Косаківська Є., Косаківський В. Орнаментовані ярма з Поділля / Є. Косаківська // Матеріали до етнології Поділля: польові дослідження. – Вінниця, 2005. – С. 66–67.

7. Косаківський В. Ремесла, промисли та допоміжні види господарства / В. Косаківський // Буша: природа, археологія, історія, етнографія та фольклор сіл Бушанської сільської ради. – Вінниця, 2009. – С. 95–122.

8. Косаківський В. Ремесла, промисли та народні майстри / В. Косаківський // Легенди з-над сивого Бужка; природа, археологія, історія, етнографія та фольклор сіл Митинці, Хотьківці, Вереміївка і Заруддя Красилівського району на Хмельниччині. – К., 2010. – С. 209–248.

9. Кудра Н. Ремесла та промисли с. Кушівка (Полонський район Хмельницької області) / Н. Кудра // Матеріали до етнології Поділля: польові дослідження. – Вінниця, 2005. – С. 68–69.

10. Молдаване. Очерки истории, этнографии, искусствоведения. – Кишинев, 1977. – 459 с.

11. Труды этнографическо-статистической экспедиции в Западно-Русский край, снаряженной Императорским Русским Географическим Обществом. Юго-Западный отдел / материалы и исследования, собранные д.-чл. П. П. Чубинским. – С.Пб. : Типография К. В. Трубникова, 1877. – Т. 7. – 648 с.

12. Фалатюк І. Ковальство та виготовлення возів в с. Жигалівка Калинівського району на Вінниччині / І. Фалатюк // Народна культура Поділля в контексті національного виховання : зб. наук. пр. – Вінниця, 2004. – С. 246–247.

Скорочення

МСЕ – Матеріали студентських експедицій з приватного архіву В. А. Косаківського

Список інформантів

АЗВ – Андрушко Зиновій Васильович, 1940 р. н. Записав Б. Сауляк 10 серпня 2012 р. у с. Виноградне Мурованокориловецького р-ну Вінницької обл.

БФМ – Банашко Федір Микитович, 1929 р. н. Записав Б. Сауляк 24 червня 2013 р. у с. Антонівка Хмельницького р-ну Хмельницької обл.

ГФД – Гаманюк Федір Денисович, 1925 р. н. Записав Б. Сауляк 10 серпня 2012 р. у с. Виноградне Мурованокориловецького р-ну Вінницької обл.

ЗЕІ – Залізний Едуард Іванович, 1949 р. н. Записав Б. Сауляк 10 липня 2013 р. у с. Яришів Могилів-Подільського р-ну Вінницької обл.

КІА – Кузьмук Іван Антонович, 1950 р. н. Записав Б. Сауляк 25 червня 2013 р. у с. Мушкутинці Дунаєвецького р-ну Хмельницької обл.

МВП – Мельник Василь Павлович, 1945 р. н. Записав Б. Сауляк 13 липня 2013 р. у с. Бернашівка Могилів-Подільського р-ну Вінницької обл.

МПА – Мельник Петро Андрійович, 1938 р. н. Записав Б. Сауляк 8 серпня 2012 р. у с. Наддністрянське Мурованокориловецького р-ну Вінницької обл.

ПАЙ – Петровський Антон Йосипович, 1920 р. н. Записав Б. Сауляк 26 червня 2013 р. у с. Миньківці Дунаєвецького р-ну Хмельницької обл.

СВМ – Софіщанський Василь Миколайович, 1950 р. н. Записав Б. Сауляк 25 червня 2013 р. у с. Мушкутинці Дунаєвецького р-ну Хмельницької обл.

ТМІ – Тягульський Михайло Іларіонович, 1933 р. н. Записав Б. Сауляк 11 липня 2013 р. у с. Серебря Могилів-Подільського р-ну Вінницької обл.

ЧСВ – Черватюк Степан Васильович, 1940 р. н. Записав Б. Сауляк 16 серпня 2012 р. у с. Жван Мурованокориловецького р-ну Вінницької обл.