



Михайло ГЛУШКО

ШЛЯХИ СПОЛУЧЕННЯ І ТРАДИЦІЙНИЙ ТРАНСПОРТ СТАРОСАМБІРЩИНИ

Mykhailo HLUSHKO. On Communicative Roads and Traditional Transport of Stary Sambir Land.

Уже в доісторичний період Старосамбірщину перетинало декілька важливих шляхів сполучення. Зокрема, у добу гальштата, а також пізньої бронзи – раннього заліза (XII-V ст. до н. е.), її територією пролягала одна з головних віток транзитного соляного шляху в напрямку до низькогірних перевалів Бескидів і Вододільних Карпат. У княжий період цей шлях повторювала вітка так званої “Руської путі”¹. Захопивши в 1772 р. західноукраїнські землі, австрійські окупанти відразу подбали про те, щоб нові “окраїни” і метрополію з’єднали надійні дороги. Так постав тракт другої категорії Ужгород – Старий Самбір – Самбір – Львів, який перетинав Ужоцький перевал у районі с. Сянки. Згідно з рішенням австрійського уряду від 1796 р., звели його в першій чверті XIX ст. Тоді ж із польського м. Б’яла до Хирова, а звідси через Стару Сіль, Старий Самбір, Самбір, Дрогобич, Стрий і далі в південно-східному напрямку (аж до м. Чернівці) упорядкували так звані Карпатський чи Підбескидський тракт².

У 50-их рр. XIX ст. почали активно будувати дороги обласного значення (“крайові”). За законом 1855 р до крайових доріг належали гужові шляхи сполучення, “за допомогою яких підтримувався зв’язок між окремими частинами самого краю, головними комунікаціями (шосе, ріками,

залізницями) та іншими країнами”³. Їх проклали передусім у низинних місцевостях, де були відсутні чи не вистачало доріг державного значення. Як засвідчують архівні джерела, теренами сучасної Старосамбірщини такі дороги не пролягали⁴. Загалом, у кількісному співвідношенні з іншими впорядкованими шляхами сполучення, зокрема з так званими повітовими та громадськими (“гмінними”), державні тракти становили у Старосамбірському повіті незначну частку – всього 19,34% (54,24 км)⁵, або, інакше кажучи, на 100 км² площі припадало їх лише 6,451 км⁶.

Дороги державного підпорядкування прокладали і доглядали за рахунок казни. Для їх будівництва складали докладні карти і схеми, на яких позначали маршрути пролягання, довжину і ширину дорожнього полотна, склади, митниці, водоспуски, будинки дорожніх майстрів і дорожників та інші об’єкти. За державні кошти виділялися також необхідні інструменти і знаряддя праці: цвяхи, металеві стержні, молотки, ломи, кайла, лопати, тачки, дерев’яні ящики тощо⁷. Стежили за станом державних доріг дорожні майстри (Wegmeister) і дорожники (Wegwachter), які одержували за службу певну заробітну платню. Фінансування й оснащення державних доріг на кошти державної скарбниці спричинило те, що в народі їх стали називати “царська путь” (“царська дорога”). Спорадично вживався також термін “гостинець” у значенні “велика дорога”⁸.

³Normallen-Sammlungen über die Landesstrassen im Lemberger Verwaltungsgebiete Galizien.– Lemberg, 1859.– S. 3.

⁴Див.: Центральний державний історичний архів України у м. Львові (далі – ЦДІАЛ).– Ф. 742.– Оп. 1.– Спр. 405.– Арк. 4 зв., 7–8.

⁵Kleczyński J. Drogi galicyjskie a w szczególności drogi powiatowe // Stowarzyszenia zarobkowe i gospodarcze w Galicji i w W.Krakowskiem. Zebrał i ogłosił dr. A.Zgórski.– Б. м. і б. р.– S. 102.

⁶Ibid.– S. 107.

⁷ЦДІАЛ.– Ф. 146.– Оп. 68.– Спр. 3259.– Арк. 322; Оп. 80.– Спр. 148.– Арк. 263–264; Спр. 184.– Арк. 96 зв.–101, 104 зв.–107.

⁸Краєве законодавство дорожнє в Галичині // Діло.– 1887.– № 86; Бичко З.М. Лексика на позначення шляхів сполучення в бойківських говорах у порівнянні з літературною мовою // Вісник Львівського університету: Серія філологічна.– Львів, 1979.– Вип. II: Проблеми типо-

¹Рожко М. Тустань – давньоруська наскельна фортеця.– К., 1996.– С. 33.

²Глушко М.С. Шляхи сполучення і транспортні засоби в Українських Карпатах другої половини XIX – поч. XX ст.– К., 1993.– С. 22.

Офіційне законодавство другої пол. XIX – поч. XX ст. регулювало конкретні параметри державних доріг. Зокрема, у низинних районах Підгір'я ширина проїжджої смуги тракту мала сягати щонайменше 4,5–5 сажнів (1 сажень – 1,728 м), у гірських районах, через специфічні природно-географічні чинники – 4–4,5 сажнів⁹. Крім цього, з обох боків насипу в шаховому порядку і на відстані не менше 15 сажнів (25–26 м) одне від одного насаджували дерева. Наприклад, у 1882 р. у Старосамбірському повіті на обліку перебувало 5578 і ще не вистачало 44 таких дерев¹⁰, причому саджанці постачали самі громади, вони ж доглядали за їх станом. Винних у пошкодженні дерев придорожньої лісосмуги гостинця державного значення штрафували і притягали до суворої відповідальності.

Із 60–70-их рр. XIX ст. почали постійно дбати про належний стан сухопутних шляхів сполучення місцевого значення, які за офіційним законодавством поділялися на дві категорії – “повітові” і “гмінні”. Однак через те, що будували і доглядали за цими дорогами селяни виключно власними зусиллями, суттєвої різниці між ними не було.

Громадські шляхи сполучення пролягали переважно уздовж водних артерій, точніше, традиційними місцевими маршрутами, і більшість із них мала, як правило, направленість зі сходу або південного сходу на захід чи північний захід. Завдяки менш-більш однаковому рельєфу Старосамбірщини, від державного тракту Сянки – Старий Самбір у північно-західному напрямку існувало кілька паралельно розміщених доріг, які з'єднували як сусідні села тутешньої частини Бойківщини, так і віддалені поселення бойківсько-лемківського пограниччя. Зокрема, до них належали передусім такі дороги, як Стрілки – Головецьке – Мшанець; Стрілки – Лаврів – Великосі-

ля і далі в напрямку на захід¹¹. У сучасній частині Надсяння гмінні сухопутні комунікації сполучали села, що знаходились уздовж річки Стрваж та її приток, серед яких одними з найголовніших були Самбір – Хирів та Хирів – Старява – Терло і далі в напрямку на захід¹².

Будівництво і ремонт усіх громадських доріг вважались загальною трудовою повинністю місцевого населення – приписані до конкретної ділянки комунікації селяни мали доставити будівельні матеріали та звести чи відремонтувати дорожні об'єкти. Інакше кажучи, в період між весняними польовими роботами і літніми сінокосами вони виконували загальну трудову дорожню повинність – “шарварок”. Про початок “шарварку” оголошував війт або призначена ним особа. На громадських зборах (вічі) між односельчанами задалегідь закріплювався конкретний обсяг роботи, який вони мали виконати. Зокрема власники тягової сили (волів і коней) возили дерево, каміння, гравій тощо. Натомість селяни, які не мали робочої худоби, заготовляли ліс, добували каміння, виконували підготовчі, будівельні та ремонтні роботи безпосередньо на шляхах сполучення, причому кожний із них займався справою, що відповідала його знанням і можливостям. Так, для спорудження кладок, мостів, водозахисних стінок (“кашиць”), вимощення дороги дерев'яним настилом тощо залучалися чоловіки-“стельмахи”, майстри-каменярі зводили об'єкти із каменю. Інша група чоловіків і жінки копали та чистили рови і канали, засипали ями, товкли каміння, вирівнювали і втрамбовували дорожнє полотно, вистеляли його гравієм¹³.

Але не зважаючи на це, стан більшої частини шляхів сполучення місцевого значення Старосамбірщини був незадовільним, що засвідчують бодай непоодинокі письмові згадки довголітнього пароха у с. Мшанець, відомого громадського діяча і народознавця Михайла Зубрицького. Так,

логічного дослідження східнослов'янських мов радянського періоду.– С. 83.

⁹Gościńce i drogi w Lwówskim okręgu administracyjnym w r. 1856 w szczególności ze względem na kolej żelazną // Dodatek tygodniowy przy Gazecie Lwówskiej.– 1857.– № 18.– S. 69; ЦДАЛ.– Ф. 146.– Оп. 68.– Спр. 19.– Арк. 148; Спр. 3258.– Арк. 161, 194, 195.

¹⁰ЦДАЛ.– Ф. 146.– Оп. 68.– Спр. 1945.– Арк. 10.

¹¹ЦДАЛ.– Ф. 146.– Оп. 4.– Спр. 4250.– Арк. 45 зв.; Львівська наукова бібліотека ім. В.Стефаніка НАН України, картосховище.– № 1655/1.– Zone 10.– Col. XXVIII, XXIX.

¹²ЦДАЛ.– Ф. 146.– Оп. 4.– Спр. 4250.– Арк. 40 зв.

¹³Глушко М.С. Шляхи сполучення...– С. 31–32.

у черговому повідомленні, яке опублікувала газета "Діло", вчений із боєм описав перепітї, що випали місцевим бойкам під час поїздки у Старий Самбір по сіль: "З громади вислали дві фіри. Дорога випала кепська, сніг упав, броди не позамерзали, фірмани набідилися в дорозі, самі повідали: "Ще так не гостювали ми ніколи в дорозі, як тепер". Вїхали 14 лютого рано з дому – продовжує М.Зубрицький, а вернули на саме Стрітенє аж над вечером; люди виходили з церкви з вечірні"¹⁴.

На жаль, ситуація зі станом сухопутних шляхів сполучення не змінилася на теренах Старосамбірщини, особливо у віддалених населених пунктах, на краще і досі¹⁵ – за роки незалежності України. Більше того, за браком коштів, він навіть погіршився – постійно руйнуються дорожнє полотно, мости та інші комунікаційні споруди.

Упродовж багатьох століть важливу роль у щоденній виробничо-господарській діяльності мешканців досліджуваного краю посідали численні невпорядковані дороги – "польові" та "лісові", тобто названі за місцем пролягання. Зокрема, польові дороги з'єднували в минулому (і з'єднують досі) садиби з городами та орними ділянками, сіножаттями і лісовими угіддями, окремі садиби між собою, кутки населених пунктів тощо. Польові дороги часто були продовженням впорядкованих шляхів сполучення, особливо у віддалених бойківських селах, і виконували аналогічну функцію. Крім цього, вони скорочували відстані між відокремленими відрогами гірських хребтів населеними пунктами.

До категорії місцевих наземних комунікацій належали дороги, які з'єднували садиби селян із центральними сільськими трасами. Бойки означають їх переважно термінами "вигін" або "прогін"¹⁶.

Нарешті, численну групу сухопутних шляхів сполучення становили пішохідні стежки, які ви-

никали у процесі господарської діяльності людей. Одні з них мали суто місцеве значення (сполучали оселі селян із городами, сіножаттями, пасовищами, лісовими масивами, кутки сіл між собою тощо), інші відігравали роль навіть транзитних ліній. Зокрема, по хребту Вододільно-Верховинських Карпат проходила пішо-кінна стежка, якою користувалися переважно пастухи північно-західної частини Бойківщини та лемківсько-бойківського пограниччя. Як згадував М.Зубрицький, по цій дорозі бойки і лемки часто переганяли закуплені на території Гуцульщини отари овець¹⁷.

Загальний стан наземних шляхів сполучення, рівень розвитку господарства, природно-географічні чинники тощо безпосередньо впливали на типи і якість традиційного транспорту. Наприкінці ХІХ – у першій пол. ХХ ст. мешканці Старосамбірщини, як й українці Карпат загалом, користувалися різними транспортними засобами, які, залежно від різних ознак, можна поділити на дві великі групи: засоби для пішого пересування і перенесення вантажів вручну та сухопутний гужовий транспорт.

До першої групи засобів належать посуд для перенесення їжі і напоїв, пристрої для транспортування вручну продуктів харчування, сільсько-господарських вантажів, будівельних матеріалів тощо.

Серед посуду, який слугував для перенесення їжі та напоїв, тривалий період головне значення мав дерев'яний і гончарний. Натомість через низьку купівельну спроможність металевий посуд українці Карпат використовували для цієї мети спорадично навіть наприкінці 30-их рр. ХХ ст.¹⁸

Першорядне місце серед побутових виробів посідав посуд для перенесення води. Найчастіше це була дерев'яна коновка бондарської роботи у формі зрізаного конуса – "коновка", "коновця", "відро", "відерко". Посудину часто переносили

¹⁴[Зубрицький М.] Самбірщина (На вічну пам'ять роздавання підмог рільничому населенню в Галичині) // Діло.- 1913.- № 48.

¹⁵Глушко М. На перехресті шляхів і віків // Старосамбірщина.- Львів, 2001.- С. 47.

¹⁶Бичко З.М. Лексика на позначення шляхів сполучення...- С. 84.

¹⁷Зубрицький М. Годівля, купно і продаж овець у Мшанци (Старосамбірського повіта) // Матеріали до українсько-руської етнології.- Львів, 1905.- Т. VI.- С. 26-34.

¹⁸Гонтар Т.О. Народне харчування українців Карпат.- К., 1979.- С. 34.

за допомогою спеціального приладу – дерев'яного “коромисла”. У 20–30-их рр. ХХ ст. кінці коромисла вже обладнували залізними “гачками” (с. Недільна)¹⁹.

Подекуди воду носили “путнею” еліпсоподібної форми з одним плоским боком (с. Березів)²⁰. Несли цю посудину за вухо, яке розміщувалося посередині плоского боку. Воду носили і дерев'яним “цебром” бондарської роботи. Дві протилежні клепки вивисувалися над вінцем посудини і мали по отвору для пальців або палиці. Несли “цебер” удвох²¹. Водночас “цебер” використовували для перенесення білизни до водойми, а відтак – до дому (с. Тур'є)²².

Значну групу становив посуд, призначений для перенесення молока і молочних продуктів. Зокрема, напередодні Другої світової війни таким посудом служило переважно дерев'яне “відро” місткістю 8–10 л. Однак у минулому часто відповідну функцію виконувала бондарської роботи “дійниця” – посудина, ширша у вінці, ніж дно. Якщо овець доїли на “салаші”, то місткість “дійниці” могла сягати 2–3 відра молока, тобто 16–30 л (с. Топільниця)²³. Тоді цю посудину переносили удвох за вирізані у протилежних клепках “вуха”, або за допомогою палиці.

Побутувала на Старосамбірщині (с. Мшанець) також коновка-відро у вигляді циліндра. У верхньому дні (“навершняку”) посудини був круглий отвір із двома малими протилежними вирізами. Він закривався кришкою (“навершняком”) з так званою закруткою, що мала знизу планку з виступаючими кінцями²⁴. Називали таку коновку “бербеницею”. І все ж, як засвідчує порівняльний аналіз, ця посудина не мала нічого спільного

зі справжньою “бербеницею”²⁵; місцеві бойки запозичили відповідну назву у гуцулів внаслідок довготривалих і постійних контактів із ними у процесі купівлі-продажу овець.

У с. Мшанець сир доставляли зі “салашу” також у “гелетити” – посудині бондарської роботи²⁶.

Металевий посуд для транспортування харчових продуктів, зокрема молочних, українці Карпат почали використовувати лише на поч. ХХ ст. Так, торкаючись вівчарства, М.Зубрицький зауважив, що він “бачив (у с. Мшанець. – М.Г.) [...] у одного ватажка бляшанку, що з нею ціле літо ходив по молоко на кошару”²⁷. Однак, як уже відзначалося, через бідність більшості селян, до кінця 30-их рр. ХХ ст. включно металевий посуд не набув широкого розповсюдження на досліджуваній території.

У поле їжу і напої носили в одинарних чи здвоєних “горшках” (с. Тур'є)²⁸, які були переважно місцевого виробництва – зі смт. Стара Сіль. Для транспортування страв використовували й інші засоби. Так, на Великдень паску несли посвячувати в “обрусі”, а крашанки – в дерев'яному виробі з клепок (“гийниця”, “саганча”), який обов'язково накривали кришкою – “денцем” (сс. Головецько, Тур'є)²⁹.

Значну частину ручних транспортних засобів становили різні саморобні вироби, в яких переносили продукти землеробства, дари лісу, фрукти, дрібні речі тощо. Серед них до найпримітивніших за конструкцією належав “козуб” із смерекової кори (сс. Головецько, Тур'є). Для його виготовлення вибирали дерево з гладким, без сучків стовбуром. Вирізаний прямокутний кусок кори перегинали по діагоналі вдвоє, а його краї закладали один за другий. На місці їх переходу ножем прорізали кілька дірок, в які вставляли гнучку гілочку або сучок³⁰. “Козубами” корис-

¹⁹Архів Інституту народознавства НАН України (далі – Архів ІН НАН України).– Ф. 1.– Оп. 2.– Спр. 446.– Арк. 5.

²⁰Там само.– Арк. 56.

²¹Там само.– Арк. 13, 56; Фальковскі Я. Село Волосате, Лиського повіту: Начерк матеріальної культури // Літопис Бойківщини.– Самбір, 1935.– Ч. 5.– С. 23, 27 (табл. III/4).

²²Архів ІН НАН України.– Ф. 1.– Оп. 2.– Спр. 446.– Арк. 13.

²³Там само.– Арк. 14–15.

²⁴Зубрицький М. Годівля, купно і продаж овець...– С. 17.

²⁵Див.: Глушко М.С. Шляхи сполучення...– С. 31–32.

²⁶Зубрицький М. Годівля, купно і продаж овець...– С. 19, 20.

²⁷Там само.– С. 17.

²⁸Архів ІН НАН України.– Ф. 1.– Оп. 2.– Спр. 446.– Арк. 13.

²⁹Там само.– Арк. 12, 22.

³⁰Кобільник В. Матеріальна культура села Жукотина

тувалися найчастіше пастухи, які не мали інших видів посуду для збору і перенесення дарів природи – ягід, горіхів тощо.

Гриби, ягоди, коренеплоди та інші види вантажів переносили також у кошиках різних типів. Залежно від географічного середовища, на теренах Старосамбірщини кошики плели з різного матеріалу: у гірських селах переважно із смерекового коріння та ліщинового гілля, у низинних селах – із лозових однолітків. За формою і технологією вони теж були різними. Зокрема, для перенесення коренеплодів широко використовувався кошик еліпсоподібної форми з опуклим дном – “опавка” (с. Головецько). Основою борта цього виробу служив круглий чи розколений надвоє ліщиновий або лозовий дво-, трирічний прут (“каблук”), до якого кріпили поздовжні “ребра”. Останні переплітали смерековим корінням або однорічними лозовими гілками.

На Старосамбірщині побутовав й інший тип “опавки”. Зокрема, для виготовлення її каркасу спершу вигинали два “лучки” (“обводи”) різної величини, які накладались один на другий і скріплялись корінням. Менший “лучок” становив борт кошика, а більший – ручку, що знайшло відображення навіть у народній назві виробу – “кошик з лучком” (с. Головецько)³¹. Переносили у цьому кошику ягоди, гриби, продукти городництва.

Нарешті, у прирічкових та низинних селах широко побутовав “кошик” (“кошіль”) із круглим дном. На відміну від попередніх виробів, його починали робити з дна, яке формували з 6–12 ребер, переплітаючи їх гілками з лози. Для ребер вибирали довгі лозові прутки (до 1 м), які служили також основою борта. Розміщували їх так, щоб кошик був ширшим угорі, ніж його дно. Борт закінчувався товстим обводом, який закріплювали тоншими кінцями вертикальних “каблуків” чи “ребер”. Ручками такого кошика служив безпосередньо обвід, для чого два протилежні ребра робили коротшими, або доплітали їх з лози

Турчанського повіту.– Самбір, 1937.– С. 26; Архів ІН НАН України.– Ф. 1.– Оп. 2.– Спр. 446.– Арк. 12, 23.

³¹Архів ІН НАН України.– Ф. 1.– Оп. 2.– Спр. 446.– Арк. 23.

чи коріння. У с. Лаврів окремі ручки називали “вухами”³².

Загалом же, незважаючи на наявність значної кількості різноманітних за формою і конструкцією ручних засобів і пристосувань, які використовувались у щоденному побуті, головні виробничо-транспортні запити українців Старосамбірщини задовольняли не вони, а інші – полозні та колісні засоби пересування з використанням м'язової сили тяглових тварин.

Щоправда, ставлення селян до полозного і колісного транспорту було в минулому також різним. Зокрема, зважаючи на соціально-економічні чинники, стан доріг та історичні традиції, тривалий період вони більше “шанували” сани, ніж віз, що добре ілюструє один із монологів Андрія Крицького (уродженця надсянського с. Торки Перемишльського повіту), переданий Іваном Франком в оповіданні “Панщизняний хліб”: “Та не питайте мене, як тут виглядало перед 1848 роком! Досить вам буде лиш тільки сказати, що в цілім селі не було ані однісінького воза. Тільки у пан були вози, а у хлопів тільки сани. Саньми звозили літом збіжжя до stodil і сіно до stogiv, на санях вивозили обірник [гній. – М.Г.] на поле, на санях, чи літо, чи зима, вивозили й умерлих на кладовище”³³. Звичай перевозити на санях покійників на кладовище в усі пори року, зокрема і влітку, широко побутовав у деяких карпатських селах навіть у 30-их рр. ХХ ст.³⁴ Старосамбірщина (с. Недільня) теж не була винятком у цьому відношенні³⁵. Водночас самий полозний транспорт часто поділяють на дві умовні групи – на волокуші і сани. Принаймні, існує думка, що прототипом саней у доісторичний період послу-

³²Там само.– Арк. 42.

³³Франко І. Панщизняний хліб // Франко І. Зібрання творів: У 50-ти т.– К., 1979.– Т. 19: Повісті та оповідання (1892–1896).– С. 347.

³⁴Данилів В. Похоронні звичаї в селі Царинське, в Ліському повіті // Літопис Бойківщини.– Самбір, 1934.– Ч. 4.– С. 31; Фальковскі Я. Село Волосате...– С. 24; Кміт Ю. Ще про Волосатий // Літопис Бойківщини.– Самбір, 1935.– Ч. 6.– С. 4; Falkowski J., Paszlycki W. Na pograniczu łemkowsko-bojkowskim: Zarys etnograficzny.– Lwów, 1935.– S. 78 та ін.

³⁵Архів ІН НАН України.– Ф. 1.– Оп. 2.– Спр. 446.– Арк. 2.

жили саме волокуші. Серед волокуш, які широко побутували на теренах Старосамбірщини в першій пол. ХХ ст. і спорадично побутують й досі, простотою конструкції відзначалися “підволоки” (сс. Березів, Великосілля, Дроздовичі, Мшанець, Недільня, Терло, Тур’є, Чаплі) чи “волоцюги” (сс. Дешичі, Терло, Чаплі та ін.) – засіб ножицеподібної форми, за допомогою якого перевозили плуг та борону³⁶. Цю волокушу виготовляли з двох оброблених прямих палиць завдовжки до 1,5 м і діаметром 8–10 см, тонші кінці яких з’єднувались різними способами разом. З’єднання “підволоки” накладали на гряділь плуга зверху, а плуг прилаштовували в боковому положенні на одній із палиць (полозові) так, щоб ліву цепігу підтримував кілок, який заздалегідь вдовбували у складову транспортного засобу. Відтак на плузі примощували борону.

У с. Терло побутували “волоцюги” більш складної конструкції. Точніше, основу місцевого приладу становили два полози завдовжки 2–2,5 м, передні кінці яких також були з’єднані під кутом приблизно 45°. Натомість на протилежному кінці кожного полоза був задовбаний стояк (“страм”). Обидва стояки сполучалися разом за допомогою бруска – “насада”. Інакше кажучи, задня частина цієї “волоцюги” вже нагадувала типові елементи саней. Крім цього, засіб обов’язково використовували у парі зі саним транспортом – його передок примощували на задній подушці (“насаді”) саней і прив’язували товстою мотузкою чи ланцюгом³⁷. Перевозили за допомогою відповідного приладу траву, сіно, дрова, примостивши на ходовій частині драбини від воза.

У цьому ж населеному пункті для перетягання сіна схилами використовували як волокушу “ноші” – сполучені за допомогою двох-трьох поперечин паралельно розміщені дві жердини (“колі”) завдовжки 3 м кожна. На прилад відповідної форми накладали копицю сіна. Передні кінці

“ноші” тримали в руках, а задні волочилися по землі³⁸.

Нарешті, у першій третині ХХ ст. бойки Старосамбірщини використовували ще один вид волокуш – “шмиги” (сс. Недільня, Лаврів, Тур’є)³⁹. Насправді ж це вже були волокуші-сани, за допомогою яких перевозили дрова чи сіно взимку. Від звичайної волокуші “шмиги” відрізнялися насамперед неординарністю конструкції ходу. Зокрема, полозами засобу служили дугови-гнуті у прикореневій частині букові стовбури завдовжки 3–4 м. На місці вигину кожного полоза вдовбували по одному стояку (“страму”) заввишки приблизно 30 см. Верхні головки (“чопи”) обох стояків сполучав поперечний брусок (“насад”). Натомість передки полозів “шмиг” вдовбували в інший брусок – значно масивніший, ніж задній. Цей брусок називали також інакше – “подушка” (с. Недільня), “вертлюх” (с. Тур’є). “Шмиги” пересувались за допомогою коротких саней – “полусанок” (“тягарових саней”), які підтримували їхній передок і служили ведучим ходом. Обидва засоби пересування сполучалися за допомогою залізного “свореня”, який вставляли у просвердлені посередині “вертлюха” волокуші-саней та “насада” ведучих саней отвори⁴⁰.

Загалом волокуші та волокуші-сани найчастіше використовували в тих випадках, коли вантаж важко було доставити іншими видами транспорту, або з економічно-рентабельних міркувань.

Саний транспорт, порівняно з описаними приладами, відзначався досконалішою конструкцією і посідав у господарсько-транспортному побуті селян та міщан значно важливіше місце. Залежно від специфіки функціонального призначення його поділяють на три основні групи: звичайні робочі чи господарські сани; виїзні сани; вантажні сани. Кожна з названих груп зимового транспорту має ще свої самостійні типи і варіанти.

Найдавнішими за походженням є звичайні господарські сани, джерела яких сягають доби енео-

³⁶Там само.– Арк. 5, 10, 34, 39, 43, 51, 57, 64; Онишкевич М.Й. Словник бойківських говірок.– К., 1984.– Ч. II.– С. 67.

³⁷Архів ІН НАН України.– Ф. 1.– Оп. 2.– Спр. 446.– Арк. 43.

³⁸Архів ІН НАН України.– Ф. 1.– Оп. 2.– Спр. 446.– Арк. 43.

³⁹Там само.– Арк. 4, 13, 41.

⁴⁰Там само.– Арк. 4.

літу⁴¹. У княжий період почав формуватися виїзний транспорт⁴². Нарешті, у другій пол. ХІХ ст. у Західній Європі розповсюджуються вантажні сани – лісовози⁴³, які українці Карпат почали використовувати лише наприкінці ХІХ – на поч. ХХ ст.⁴⁴ Крім цього, етнологи розрізняють “дитячі” і “ручні”, волові і кінні, одинарні і здвоєні сани тощо⁴⁵.

Наші етнографічні дослідження санного транспорту населення Східних Карпат, Полісся та інших регіонів України засвідчили: в абсолютній більшості випадків конструкція ходу виїзних саней, дитячих та ручних санчат повторювала в “мініатюрі” конструкцію ходової частини звичайних господарських саней. Відмінність між ними спостерігалася передовсім у кількості з'єднувальних елементів – задовбаних у полози пар стояків та поперечин, які сполучали їх разом. Щодо первісних вантажних саней (лісовозів), то на перших порах їх виготовляли також на зразок господарських, лише з тією різницею, що параметри ходової частини цього транспорту становила половину свого прототипу (господарських саней), наочним свідченням чого є їх українське народне означення – “полусанки” (“пулсанки”, “полсанки”, “півсанки” тощо)⁴⁶. Це ж характерне і для ручних та дитячих санок, а також для первісних лісовозів-саней інших європейців.

У виробничо-господарській сфері та щоденному побуті населення Старосамбірщини головне місце посідав зимовий транспорт, за допомогою якого перевозили гній, сіно, дрова тощо. Означували

його загальним терміном “сани”. Натомість виїзні сани називали у досліджуваному краї дво-яко: 1) “залубейки” (с. Недільня), “залубеньки” (сс. Великосілля, Мшанець, Тур'є), “залубенки” (сс. Бабин, Грозьово), “залубні” (сс. Великосілля, Мшанець), “залуби” (с. Великосілля); 2) “жолобні” (сс. Березів, Велика Сушиця, Дроздовичі, Розсохи, Терло, Чаплі), “жолубні” (сс. Губичі, Дешичі), “жолубенки” (с. Дроздовичі)⁴⁷. Інакше кажучи, розповсюдження цих назв чітко розмежовує сучасну Старосамбірщину на дві частини – Бойківщину і Надсяння. Принаймні назва “жолобні” широко побутує також на Мостищині та Яворівщині⁴⁸.

Стосовно вантажних саней, то означають їх на теренах Старосамбірщини по-різному, зокрема й загальними описовими поняттями: “тягарові сани” (сс. Велика Сушиця, Недільня), “полусанки” (сс. Бабин, Великосілля, Грозьово), “подвійні сани” (сс. Велика Сушиця, Губичі, Дешичі, Розсохи), “карчала” (сс. Дроздовичі, Старява), “корчала” (с. Дроздовичі)⁴⁹.

Основу будь-якого типу санного транспорту становлять два полози. У виробничій практиці населення досліджуваного краю застосовувалися лише натуральні (природні) полози – “санки” (сс. Березів, Велика Лінина, Велика Сушиця, Великосілля, Губичі, Лаврів, Мшанець, Недільня, Терло, Тарнавка, Тур'є, Чаплі), “корси” (сс. Бабин, Великосілля, Грозьово, Розсохи) “копаниці” (сс. Березів, Дешичі, Дроздовичі, Чаплі), “кумпаниці” (с. Боршевичі), “полози” (с. Березів)⁵⁰.

⁴¹ Див.: Глушко М. Гужовий полозний транспорт населення України доби енеоліту: реконструкція ходової частини і кузова // Вісник Інституту археології.– Львів, 2007.– Вип. 2.– С. 55–73.

⁴² Див.: Глушко М. Зимовий виїзний транспорт українського селянства // Народознавчі Зошити.– 1997.– № 5.– С. 283–291.

⁴³ 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. 122.

⁴⁴ Див.: Глушко М.С. Шляхи сполучення...– С. 113–116.

⁴⁵ Глушко М. Типологія санного транспорту...– С. 119.

⁴⁶ Никончук М.В., Никончук О.М. Транспортна лексика правобережного Полісся в системі східнослов'янських мов.– К., 1990.– С. 90–92.

⁴⁷ Архів ІН НАН України.– Ф. 1.– Оп. 2.– Спр. 446.– Арк. 2, 10, 18, 30, 32, 34, 38, 40, 44, 46, 48, 52, 55, 57, 60, 63, 66, 69, 76.

⁴⁸ Глушко М. Зимовий виїзний транспорт...– С. 286; Зап. 12.07.2004 р. у с. Гориславичі Мостиського р-ну Львівської обл. від Тирося Григорія Петровича, 1927 р. н.; 15.07.2004 р. у с. Радохинці цього ж р-ну від Галана Миколи Вікторовича, 1962 р. н.; 17.07.2004 р. у с. Боратичі цього ж р-ну від Кебуса Івана Семеновича, 1916 р. н., Кебуса Павла Михайловича, 1929 р. н., Кукурудза Івана Євстаховича, 1926 р. н., Гриба Ігоря Мироновича, 1943 р. н. та ін.

⁴⁹ Архів ІН НАН України.– Ф. 1.– Оп. 2.– Спр. 446.– Арк. 2, 10, 30, 32, 37, 48, 61, 63, 66, 69.

⁵⁰ Онишкевич М.Й. Словник бойківських говірок.– К., 1984.– Ч. I.– С. 379; Архів ІН НАН України.– Ф. 1.–

Для їх виготовлення дерево (бук, ясен, березу, граб, вишню, черешню, яблуню) викопували разом із корінням, а заготівку діаметром до 20 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. Декотрі майстри кидали сирі заготівки (“копаниці”) на один місяць і більше у воду чи гноївку, в якій вони “вимокали”, – виготовлені з них полози зимового транспорту довговічніші й надійніші в експлуатації. “Санки” виїзного засобу пересування ще підковували металевими шинами (“рафами”), а передки (“корси”) доточували, щоб вони були вищими⁵¹. Якщо полоз зносився, то його підшивали “підлаткою” з дерева твердої породи (сс. Велика Лінина, Тур’є)⁵².

Полози саней з’єднували за допомогою системи з вертикальних стояків і поперечних перекладин. Вертикальні стояки називаються “страми” (сс. Бабин, Боршевичі, Велика Сушиця, Великосілля, Грозьово, Губичі, Дешичі, Дроздовичі, Лаврів, Мшанець, Недільна, Терло), “страмини” (с. Тур’є), “настрами” (с. Розсохи), “стремени” (сс. Великосілля, Чаплі), “копили” (сс. Великосілля, Лаврів, Чаплі), “копала” (сс. Велика Лінина, Велика Сушиця), “копела” (с. Велика Лінина), “копіва” (с. Тер’є), “стовпки” (с. Дроздовичі), поперечини – “насади” (сс. Бабин, Великосілля, Грозьово, Губичі, Мшанець, Недільна, Розсохи, Терло, Тур’є), “в’язи” (с. Дешичі), “платовки” (с. Дроздовичі). Кількість кожного з названих елементів залежала від традиційної будови ходу, а також від функціонального призначення конкретного типу транспортного засобу. У першій пол. ХХ ст. на теренах Старосамбірщини вона була вже різною, особливо в господарських саней. Такий стан спричинили різні фактори, але передовсім втрата давніх народних вимог щодо дотримання усталеної конструкції їх ходу.

Оп. 2.– Спр. 446.– Арк. 1, 7, 18, 30, 35, 38–40, 42, 48, 50, 56–59, 63, 66, 69, 76.

⁵¹Архів ІН НАН України.– Ф. 1.– Оп. 2.– Спр. 446.– Арк. 2, 18, 42.

⁵²Там само.– Арк. 7; Онишкевич М.Й. Словник бойківських говірок...– Ч. II.– С. 68.

Досліджуваний край становить науковий інтерес також тому, що в минулому він був, фактично, ареалом, де співіснували сани двох зовсім різних генетичних типів – східноєвропейські і центрально- чи західноєвропейські. Зокрема, для зимового транспорту східноєвропейського типу були характерні два натуральні або гнуті полози (як уже знаємо, на теренах Старосамбірщини побутували лише природні “санки”), чотири (спорадично три або п’ять і більше) пари вертикальних стояків (“копилів”, “страмів”), в’язова система з’єднання полозів, паралельні полозам поздовжні грядки-бруски (“наморожні”), вилоподібний дишель (“війя”, “оглоблі”) як тягловий прилад для волів або паралельні голоблі як тягловий пристрій для одного коня (вола), задні кінці яких кріпилися до передніх копилів. Хід господарських саней центральноєвропейського типу складався із двох натуральних полозів, двох пар копилів (“страмів”, “копилів”) і двох дерев’яних горизонтальних брусків (“насадів”, “оплінів”), які набивали на стояки зверху. Тягловий прилад для волів кріпили до головок полозів⁵³.

Як засвідчують наші етнографічні дослідження, на території Старосамбірщини побутували господарські одностайні (довгі) сани, у полози яких вдовбували два (сс. Березів, Грозьово, Тарнавка, Терло, Тур’є)⁵⁴, три (сс. Бабин, Березів, Велика Сушиця, Великосілля, Грозьово, Губичі, Дроздовичі, Лаврів, Мшанець, Недільна, Тарнавка, Терло, Тур’є, Чаплі)⁵⁵ і навіть чотири (сс. Дешичі, Дроздовичі)⁵⁶ пари вертикальних стояків.

Наукове зацікавлення становить не лише різниця щодо загальної кількості задовбаних у полози господарських саней копилів, а й їхня форма та розміри. Зокрема, в зимового транспорту з двома парами стояків останні робили заввишки

⁵³Див.: 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.

⁵⁴Архів ІН НАН України.– Ф. 1.– Оп. 2.– Спр. 446.– Арк. 7, 30, 42, 57, 58.

⁵⁵Там само.– Арк. 2, 7, 18, 30, 35, 38, 39, 41, 42, 50, 57, 63, 66, 69, 72, 76.

⁵⁶Там само.– Арк. 59, 63, 66.

в середньому 30–35 см та з передньою головою (“чопом”) для набивання поперечини, натомість у саней з чотирма парами копилів вони були вищими на 10 см і більше, тобто виступали над ходовою частиною засобу пересування.

Різні розміри і відмінність зовнішнього вигляду вертикальних стояків саней господарського призначення спричинили різні з'єднувальні перекладки, які використовувались у ХХ ст. Так, короткі копили застосовували в тому випадку, якщо їх з'єднували разом за допомогою прямих брусків, високі – за допомогою гнутих перекладин, тобто в'язової системи. Брусок із продовганими на кожному його кінці отворами накладали на головки двох сусідніх стояків зверху, натомість гнуту поперечину виготовляли з довгої дерев'яної заготівки (переважно з дуба чи берези), кінці якої запарювали в гарячій воді або пропікали над вогнем. Потім ці кінці загинали на 180 градусів навколо сусідньої пари “страмів”. Для полегшення відповідної технологічної операції на місцях згину в заготівці вирізали невеликі виїмки.

Згідно з повідомленням Михайла Андрійовича Савки, 1914 р. н., у с. Дешичі ще до початку Другої світової війни сусідню пару високих стояків сполучали також за допомогою гнутих “в'язів”⁵⁷. Правдоподібність цієї інформації підтверджують інші відомості. У кількох низинних і низькогірних селах Старосамбірщини побутує назва “наморожні” (“накладки”, “платви поздовжні”)⁵⁸. Термін “наморожня” зафіксував також відомий знавець бойківського діалекту Михайло Онишкевич, зокрема у с. Велика Лінина⁵⁹. У народі ним означають два паралельні полозам поздовжні бруски, які набивали на головки копилів поверх з'єднувальних перекладин. Як засвідчили наші дослідження, у сс. Великосілля, Дроздовичі, Губичі, Лаврів, Розсохи, Тарнавка та Тур'є відповідні “наморожні” становили невід'ємний елемент конструкції ходу господарських саней. Натомість у більшості південних бойківських населених пунктах цей термін невідомий зовсім, що

можна пояснити однією причиною – невластивістю паралельних полозам поздовжніх брусків для саней господарського призначення. До цього ж висновку спонукає нас фактичний матеріал із сусідньої Турківщини⁶⁰, а також Лемківщини⁶¹, де побутували лише сани центральноєвропейського типу, тобто без поздовжніх грядок.

Складову будови ходу полозного транспорту будь-якої моделі становив ще додатковий дерев'яний брусок – “півперечка” (сс. Березів, Велика Лінина, Велика Сушиця, Великосілля, Грозьово, Тур'є, Чаплі), “поперечка” (с. Розсохи), “підойма” (сс. Бабин, Велика Сушиця, Мшанець), “крижівниця” (с. Дешичі), “подушка” (с. Дроздовичі)⁶², що з'єднував головки полозів, внаслідок чого сани набували більшої експлуатаційної стійкості. Особливо це було суттєвим при наявності одностваринного (кінного) запрягу, коли скерувальний та гальмівний прилад (“дишель”) спирався під час маневрування вправо на головку полоза, що могло завдати шкоди транспортному засобу в цілому. Тобто “півперечка” у цьому випадку служила своєрідним модератором – захищала хід саней від надмірних перевантажень. Натомість під час парокінного запрягу ця поперечина служила передусім опорою для заднього кінця дишля.

Аналогічної конструкції був хід ручних господарських (“санки”, “санчета ручні”) і дитячих (“самотяжка” – сс. Розсохи, Тур'є; “санчета” – сс. Недільна, Терло, Чаплі; “санчата” – с. Грозьово) санок, виїзних саней, з тією лише відмінністю, що полози перших і других з'єднували переважно дві-три пари копил і відповідна кількість поперечин (“насадів”), третіх – три (дві) пари стояків і три (два) горизонтальні бруски – залежно від місцевості побутування двох євро-

⁶⁰Глушко М.С. Шляхи сполучення...– С. 108; Кобільник В. Матеріальна культура села Жукотина...– С. 101.

⁶¹Фальковскі Я. Село Волосате Ліського повіту...– С. 24, 27 (табл. III/6); Тарнович Ю. Матеріальна культура Лемківщини.– Краків, 1941.– С. 46; Falkowski J., Pasznyi W. Na pograniczu lemkowo-bojkowskiem...– S. 79 (фото).

⁶²Архів ІН НАН України.– Ф. 1.– Оп. 2.– Спр. 446.– Арк. 7, 18, 30, 35, 38, 48, 57, 60, 66, 69, 72, 76; Онишкевич М.Й. Словник бойківських говірок.– Ч. II.– С. 65.

⁵⁷Там само.– Арк. 59.

⁵⁸Там само.– Арк. 7, 39, 41, 48, 58, 59, 66, 76.

⁵⁹Онишкевич М.Й. Словник бойківських говірок.– Ч. I.– С. 471.

пейських типів саней. Через це загальна довжина цих засобів пересування була значно меншою, ніж господарських саней із запрягом тяглових тварин: виїзних саней – до двох метрів, ручних господарських санчат – до півтора метра, дитячих – до одного метра. Крім цього, як уже зазначалося, полози виїзного зимового транспорту часто підшивали металевими шинами, що збільшувало їх довговічність, а також швидкість під час поїздки.

Стосовно конструкції ходу вантажних саней (лісовозів), то її особливість була передусім у тому, що вже у 30-их рр. ХХ ст. цей транспортний засіб складався з двох окремих частин (“полусанок”), з’єднаних між собою за допомогою спеціальної металевої трійни як приладу – “вильця” чи “сниця”; задні кінці засобу були прикріплені до головок полозів задніх “полусанок” постійно, а його передня петля чіплялася за гак, що знаходився на задньому “насаді” передніх “полусанок” (с. Розсохи)⁶³. Це, власне, і спонукало закріплення за цим транспортним засобом народної назви “подвійні сани”. Крім цього, важливою складовою лісовозів була поворотна подушка – “вертлюх” (у більшості досліджених сіл), “подушка” (с. Недільна), “скрент” (с. Губичі), яку кріпили за допомогою вертикального залізного прогону (“своринь”) на середньому з’єднувальному бруску кожної складової ходу⁶⁴. На кінцях поворотної подушки монтували масивні залізні кільця, до яких прив’язували ланцюги з кількома металевими клинами листоподібної форми. Колоди вантажили на “вертлюхи”, обв’язували ланцюгами і закріплювали за допомогою зазначених клинів. Якщо ж перевозили однометрові дрова, тоді кожна поворотна подушка мала замість металевих кілець з клинами високі (70–80 см) “ручиці”, задовбані на обох її кінцях⁶⁵.

Саме завдяки наявності двох поворотних подушок і зазначеної вище системи з’єднання обох частин ходу сани нової моделі відзначалися

значно більшою мобільністю, ніж попередні типи полозних засобів пересування. Транспортно-експлуатаційні переваги модифікованих лісовозів були такими очевидними, що місцеві селяни дуже швидко пристосували їх для щоденних виробничо-господарських потреб. Щоправда, тоді кожен поворотну подушку “подвійних саней” обов’язково дообладнують ще одним елементом – вдовбують на її кінцях високі вертикальні стояки (“ручиці”).

“Ручиці” були невід’ємним компонентом кузова господарських саней традиційної конструкції, передовсім центральноєвропейського типу, які вдовбували на кінцях з’єднувальних полози поперечних брусках – на “насадах”. Форма і функція “ручиці” залежала від конкретного виду транспортованого вантажу. Для перевезення сіна їх робили заввишки 60–80 см із загостреними верхніми кінцями, гною – заввишки до 0,5 м. Загалом “ручиці” утримували сіно на санях під час транспортування, зокрема запобігала пересуванню вантажу на бік, або служила опорою бортів – дощок (“гнійниці”, “гліниці”, “глінниці”, “гліяниці”, “гляниці”), драбинок (“літерки”) – кузова, якщо перевозили гній чи короткі дрова. Платформу кузова великих господарських саней, якими транспортували сіно, становив настил із дощок (“поденок”) або спеціальна драбина, яка на 10–20 см виступала за край ходу⁶⁶.

Для поїздок на ярмарки, торги, в гості тощо використовували і звичайні господарські сани традиційної конструкції (довгі суцільні), і виїзні. У першому випадку на ходовій частині примощували “полупішок” (сс. Губичі, Дешичі, Дроздовичі, Старява, Тур’є, Чаплі), “полукішок” (сс. Велика Сушиця, Векликосілля, Дроздовичі, Мшанець, Розсохи, Терло, Чаплі), “колупішок” (с. Березів) або “васаг” (сс. Бабин, Березів, Губичі, Дешичі, Дроздовичі, Терло), “васажок” (сс. Великосілля, Сушиця Рикова, Терло, Тур’є, Чаплі)⁶⁷. “Полупішок” складався з двох частин

⁶³Архів ІН НАН України.– Ф. 1.– Оп. 2.– Спр. 446.– Арк. 48, 66.

⁶⁴Кобільник В. Матеріальна культура села Жукотина...– С. 102.

⁶⁵Архів ІН НАН України.– Ф. 1.– Оп. 2.– Спр. 446.– Арк. 8, 42, 60, 63, 76.

⁶⁶Там само.– Арк. 2, 8, 37, 42, 51, 60, 63, 69, 72, 75. Онишкевич М.Й. Словник бойківських говірок.– Ч. I.– С. 176.

⁶⁷Архів ІН НАН України.– Ф. 1.– Оп. 2.– Спр. 446.– Арк. 9–10, 18, 34, 37, 42, 46, 48, 50, 52, 55–57, 60, 61, 63,

– передка і задка, які виготовляли із лозових прутів.

Натомість “васаг” (“васажок”) обов’язково мав остов – чотири драбинки (“літерки”), серед яких бокові були завдовжки до 3 м і заввишки приблизно 60 см. Разом із передньою та задньою драбинками вони утворювали суцільний прямокутник. Основу “літерок” становили старанно оброблені поздовжні жердини (“полудрабки”), які сполучались за допомогою тоненьких дощечок (“дощівки”, “штиблі”) завширшки 5–6 см кожна, що знаходились одна від одної на відстані 20–25 см⁶⁸. Крім цього, остов “літерок” переплітали лозовими прутами, або обшивали зсередини тонкими поздовжніми дощечками. Якщо не було “обшивки”, тоді всередину “васажка” ставили “полукішок”.

Справжні виїзні сани відрізнялися від звичайних розмірами, наявністю стаціонарного кузова та деяких додаткових елементів. Зокрема, щоби під час поїздки коні не закидали копитами сніг, простір між високими, плавно загнутими вперед, головками (“корсами”) полозів старанно обшивали дошками, формуючи так звані дашок. Уздовж бортів кузова кріпили дерев’яні рейки – “крила” (с. Дроздовичі), “боковини” (с. Грозьово), “відпорки” (с. Дешичі), які захищали транспортний засіб на крутих поворотах від перекидання⁶⁹. Кузов виїзних саней також часто розфарбовували фарбами, оздоблювали аплікацією із дерева. У 30-их рр. ХХ ст. верхні краї бічних стінок і спинки зимового виїзного транспорту почали прикрашати металевими деталями. Загалом в оформлення окремих частин “залубеньок” чи “жолобнів” кожний майстер вносив щось своє, індивідуальне.

Серед різноманітних за конструкцією і функціональним призначенням колісних засобів пересування населення Старосамбірщини головне значення мав двоосьовий віз, що визначалося насамперед досконалістю його конструкції і доцільніс-

66, 68; Онишкевич М.Й. Словник бойківських говірок.– Ч. I.– С. 85.

⁶⁸Архів ІН НАН України.– Ф. 1.– Оп. 2.– Спр. 446.– Арк. 51, 55, 60, 75.

⁶⁹Там само.– Арк. 30, 60, 66.

тю використання у господарстві. У народі означають цей транспортний засіб загальноукраїнським терміном “віз”, що походить від старослов’янського “возъ”.

Хід традиційного воза складається з декількох десятків частин та елементів. Його ж основу становлять передок, задок і поздовжній з’єднувальний компонент, а також тягловий чи скерувальний прилад.

Скрізь на досліджуваній території передок і задок воза називали однаково – “теліга”, уточнюючи лише складову ходу – “передна” або “задна”⁷⁰. Цікаво, що подекуди (с. Велика Сушиця) “теліга” обов’язково вважається частиною з колесами, без останніх складова транспортного засобу називається вже інакше – “скрентом”⁷¹. Побутували серед мешканців Старосамбірщини (с. Чаплі) також такі загальні назви, як “перед” і “зад” чи “задок”⁷². Натомість у с. Мшанець для їх означення вживають термін “підтока” (передня і задня)⁷³.

Основу передка і задка ходової частини воза становлять колеса та вісь. Давнім за походженням було колесо зі суцільним гнутим ободом. Щоправда, на території північно-західної Бойківщини, зокрема і на теренах Старосамбірщини, а також Надсяння, прямих доказів побутування наприкінці ХІХ – на поч. ХХ ст. гнutoго обода як елемента колеса від воза поки що не виявлено. Тоді тут уже скрізь використовувалося колесо, обід якого складався з окремих дерев’яних секцій – “багрів” (одн. – “багро”)⁷⁴. Якщо точніше, то в колесі цього типу на кожні дві сусідні шпичі (“спиці”, “шприхи”) набивали окремі дугоподібні секції, які з’єднувалися між собою за

⁷⁰Там само.– Арк. 3, 10, 20, 21, 30, 36, 43, 61, 64, 68, 75; Сольчаник В. Назви частин воза в західних бойків // Рідна Мова.– 1935.– № 11.– С. 511.

⁷¹Архів ІН НАН України.– Ф. 1.– Оп. 2.– Спр. 446.– Арк. 68.

⁷²Там само.– Арк. 51, 52.

⁷³Там само.– Арк. 33.

⁷⁴Глушко М.С. Шляхи сполучення...– С. 122; Архів ІН НАН України.– Ф. 1.– Оп. 2.– Спр. 446.– Арк. 3, 11, 20, 31, 38, 40, 44, 50, 57, 64, 67; Сольчаник В. Назви частин воза...– С. 512; Онишкевич М.Й. Словник бойківських говірок.– Ч. I.– С. 39.

допомогою тибля (“кібля”) або металевої пластики. Шпиці, у свою чергу, вдовбували в ясену “маточину” (сс. Бабин, Грозьово, Тур’є) чи “головку” (сс. Березів, Велика Сушиця, Великосілля, Грозьово, Недільна, Терло, Чаплі)⁷⁵. Обід колеса воза новітнього типу, тобто із залізними осями, обов’язково оковували металевою шиною (“рафою”). Крім цього, в отворі головки колеса закріплювали чавунну “букшу”, яка захищала її від швидкого зношування.

“Вісь” (“ось”) давнього транспортного засобу мала вигляд масивного бруска з двома лійкоподібними кінцями (“рукавами”) для коліс. Згідно з народним досвідом, експлуатаційний вік воза збільшувався, якщо конусоподібний “рукав” осі, а заодно і головка колеса, були оптимально допустимих розмірів. У літнього засобу пересування княжого періоду вона сягала до 45 см⁷⁶. Аналогічна довжина (45–50 см) була характерна для “рукавів” кожної осі майже всіх дерев’яних возів кін. ХІХ – поч. ХХ ст.⁷⁷, що зумовлювалося загальними рисами конструкції ходу транспортного засобу та розмірами головки традиційного колеса.

На осі передка воза розміщувалася закріплена вертикальними кілками нерухома подушка брускової форми – “насад”. У засобі пересування новітньої конструкції (із залізними осями) нерухома подушка складається з двох брусків: один із них – “деревниця” (с. Тур’є), “заложниця” (с. Стрілки), “підтока” (сс. Бабин, Великосілля, Недільна, Терло), “кітока” (с. Ясениця-Замкова), “абшток” (сс. Бабин, Велика Сушиця, Дроздовичі), “абштук” (с. Грозьово), “ашток” (сс. Великосілля, Чаплі), “апшток” (с. Велика Лінина), “поріг” (с. Губичі) – прикриває вісь, інший виконує функцію, власне, “насада”. Обидві дерев’яні час-

тини цієї подушки з’єднують 2–4 залізні хомути (“трайринки”, “тариньки”, “цибанти”)⁷⁸.

Між віссю і подушкою знаходився посередині отвір, в який закладали передній кінець поздовжньої з’єднувальної трійні. На нерухомій подушці кріпилася поворотна подушка, яку майже скрізь на Старосамбірщині називають однаково – “вертлюх” (сс. Бабин, Велика Сушиця, Великосілля, Грозьово, Дешичі, Дроздовичі, Мшанець, Терло, Тур’є, Чаплі) “вертлюг” (с. Сушиця)⁷⁹. У с. Губичі означають цю деталь також полонізом “скрент”⁸⁰. На кінцях поворотної подушки обов’язково вдовбували “ручиці”.

Задок засобу пересування складався з трьох основних частин: з аналогічної осі, нерухомої подушки і двох коліс.

Передок і задок ходу воза з’єднувала поздовжня лисиця. Наприкінці ХІХ – у першій пол. ХХ ст. її називали переважно “розворою”. Однак, як засвідчує фактичний матеріал, цей термін пов’язаний з поздовжнім з’єднувальним засобом новішого типу, характерного для колісного транспорту сучасної конструкції. Зокрема, він складається з прямої довгої жердини – “розвори” (сс. Бабин, Грозьово, Недільна), “свори” (сс. Березів, Велика Сушиця, Великосілля, Губичі, Дешичі, Дроздовичі, Чаплі), “свірки” (с. Терло) – та окремої розвилки – “сниць” (сс. Березів, Велика Сушиця, Великосілля, Губичі, Дешичі, Дроздовичі, Терло, Тур’є, Чаплі), “стегон” (с. Терло), “свірок” (сс. Бабин, Грозьово, Мшанець, Недільна)⁸¹. Для означення деталі давнього походження населення Старосамбірщини, як і Східних Карпат загалом, вживало традиційне українське сло-

⁷⁵Архів ІН НАН України.– Ф. 1.– Оп. 2.– Спр. 446.– Арк. 3, 11, 19, 31, 38, 40, 44, 50, 57, 67; Сольчаник В. Назви частин воза...– С. 512; Онишкевич М.Й. Словник бойківських говірок.– Ч. І.– С. 180.

⁷⁶Глушко М. Артефакт воза з Тустані та його значення для реконструкції ходу колісного транспорту княжої доби // Фортеця: збірник заповідника “Тустань”: на пошану Михайла Рожка.– Львів, 2009.– Кн. 1.– С. 365.

⁷⁷Глушко М. Генетичні витоки традиційного транспорту населення Східних Карпат // Народознавчі Зошити.– 2000.– № 1.– С. 55.

⁷⁸Архів ІН НАН України.– Ф. 1.– Оп. 2.– Спр. 446.– Арк. 4, 10, 20, 21, 30, 36, 40, 43, 51, 52, 64, 68, 75; Сольчаник В. Назви частин воза...– С. 511; Онишкевич М.Й. Словник бойківських говірок.– Ч. І.– С. 35, 354; Ч. II.– С. 75.

⁷⁹Архів ІН НАН України.– Ф. 1.– Оп. 2.– Спр. 446.– Арк. 10, 20, 21, 31, 33, 37, 40, 43, 51, 61, 64, 68; Сольчаник В. Назви частин воза...– С. 511; Онишкевич М.Й. Словник бойківських говірок.– Ч. І.– С. 92.

⁸⁰Архів ІН НАН України.– Ф. 1.– Оп. 2.– Спр. 446.– Арк. 75.

⁸¹Там само.– Арк. 3, 11, 21, 30, 33, 37, 40, 43, 52, 56, 57, 61, 64, 68, 69, 75.

во “підтока” або вже знайомий нам локальний термін – “свора” (“свірка”).

Для возів традиційної конструкції була властива поздовжня з’єднувальна лисиця у формі трійни з природною задньою розвилкою. До Другої світової війни в українців Карпат побутовали два її типи. Серед відомих етнологам зразків карпатської “підтоки” найдавніша з них мала форму трійни, передок якої був суцільним, а задок закінчувався короткою розвилкою (приблизно, 1/3 частина). Принаймні така трійня була характерна для воза першої половини XVIII ст. зі с. Жукотин Турківського р-ну Львівської обл.⁸², який нині зберігається в Музеї етнографії та художнього промислу Інституту народознавства НАН України. Водночас населення Гуцульщини і Бойківщини⁸³, зокрема і с. Бабин Старосамбірського району⁸⁴, ще в першій пол. XX ст. сполучали передок і задок воза за допомогою поздовжньої з’єднувальної трійни з довгою розвилкою, складові якої розміщувалися одна до одної паралельно і сходилися разом на самому передку засобу. Прилад аналогічної форми використовували в минулому також мешканці бойківсько-лемківського пограниччя⁸⁵. Знали його і на теренах Західної Волині⁸⁶. Задля виготовлення виробу цього зразка майстер зумисне шукав у лісі дерево твердої породи з роздвоєним стовбуром у прикореневій частині. Обробивши заготівку, задні кінці розвилки такої “підтоки” закладали у видовбані між віссю і стаціонарною подушкою-брусом отвори задка і закріплювали нерухомо вертикальними дерев’яними тиблями⁸⁷. Через це не можна було збільшити або зменшити довжину воза. Передній кінець з’єднувального засобу закладали

у широкий горизонтальний отвір передка і через просвердлені в обох подушках (рухомій і нерухомій) та осі вертикальні отвори з’єднувалися дерев’яним (дубовим) або металевим прогоном (“своренем”, “свірнем”)⁸⁸.

За функціональним призначенням двоосьові вози поділялись на кілька груп: для перевезення снопів, сіна і споріднених вантажів, сипучих матеріалів, лісу, виїзду тощо. Основою цієї диференціації є типи кузова.

Найчастіше у мешканців Старосамбірщини побутовали вози із драбинним кузовом, яким перевозили збіжжя, соломі, сіно та інші вантажі. Його важливе значення у виробничому побуті селян підтверджують народні назви описового характеру – “драбний віз” (сс. Бабин, Великосілля, Грозьово, Мшанець, Недільна, Терло, Тур’є), “драбинистий віз” (с. Губичі)⁸⁹, що походять від слова “драбина”. Селяни Надсяння означували віз й іншим терміном – “літерняк” (сс. Губичі, Чаплі)⁹⁰. Параметри драбин залежали, з одного боку, від розмірів транспортного засобу, з іншого – від функціонального призначення останнього. Зокрема, для перевезення сіна та збіжжя їх робили заввишки до 80 см і завдовжки 4–5 м, для виїзду в місто – заввишки до 60 см та завдовжки 3–4 м. На ходовій основі воза драбини підтримували люшні (“люшні”, “лютні”, “левчі”) передка та “ручиці” з “підкульками” чи “кульпаками” задка⁹¹. Платформу кузова становили одна-дві разом збиті дошки (“поденок”, “спідярка”). Для транспортування гною, каміння тощо до драбин приставляли дошки. Для поїздки між драбини ставили “полукішок” із лози або “васаг” (“васажок”), про які вже йшлося під час опису санного транспорту.

Окремо доцільно торкнутися приладів, за допомогою яких санний і колісний транспорт на-

⁸²Кобільник В. Матеріальна культура села Жукотина...– С. 103–104.

⁸³Архів ІН НАН України.– Ф. 1.– Оп. 2.– Спр. 324.– Зош. 1.– Арк. 68, 70; Зош. 2.– Арк. 2, 2 зв., 21, 25, 32; Спр. 326.– Зош. 1.– Арк. 8, 19; Спр. 446.– Арк. 21.

⁸⁴Там само.– Арк. 21.

⁸⁵Фальковскі Я. Село Волосате...– С. 24; Falkowski J., Pasznycki W. Na pograniczu lemkowski-bojkowskiem...– S. 71 (Rys. 3), 72.

⁸⁶Moszyński K. Kultura ludowa Słowian.– Kraków, 1929.– Cz. 1: Kultura materialna.– S. 639 (Fig. 518/2).

⁸⁷Глушко М.С. Шляхи сполучення...– С. 93 (рис. 11/III–а, б, в, г), 124.

⁸⁸Архів ІН НАН України.– Ф. 1.– Оп. 2.– Спр. 446.– Арк. 3, 11, 20, 31, 37, 51, 61; Сольчаник В. Назви частин воза...– С. 512.

⁸⁹Архів ІН НАН України.– Ф. 1.– Оп. 2.– Спр. 446.– Арк. 3, 9, 20, 32, 33, 34, 37, 44, 75.

⁹⁰Там само.– Арк. 52, 74.

⁹¹Там само.– Арк. 3, 9, 11, 20, 30, 31, 37, 44, 51, 52, 57, 60, 64, 69, 75; Сольчаник В. Назви частин воза...– С. 511–512.

бував поступального руху. Як засвідчило наше дослідження⁹², тип тяглового засобу і його конструкція залежали від конкретного виду упряжної тварини та способів її запрягу. Справа в тому, що м'язова сила робочої худоби (вола чи коня) не діє безпосередньо на сани чи віз, а за посередництвом ходової частини цих об'єктів – через тяглові прилади.

Традиційною тяговою силою в господарстві українців, зокрема і Східних Карпат, служив віл, якого запрягали переважно паром. Однак наприкінці XIX – на поч. XX ст. його почав активно витіснити кінь⁹³. Аналогічний процес відбувався тоді і на теренах сучасної Старосамбірщини. Зокрема М.Зубрицький, описуючи побут і культуру бойків с. Мшанець, свого часу зазначив, що місцеві жителі “попередніми роками [до XX ст. – М.Г.] держали дуже мало коней. Деякі газди мали “льоша” до волочби зораного поля; зрештою до всякої роботи держали “воли”, “быкы” [...]. Воли, *тепер коні* [наш курсив. – М.Г.], роблять всяку роботу, а також фірманять ними...”⁹⁴. Сказане підтвердили нам також старожили різних населених пунктів досліджуваного краю⁹⁵. Щоправда, інтенсивне витіснення вола як робочої худоби конем ще сто років тому спричинило те, що етнографічні відомості про тягловий прилад, призначений для запрягу у транспорт волів, нині є вже дуже скугими.

Тягловий прилад на пару волів був мав форму трійні й означали його загальноукраїнським терміном “віє” або зменшеними формами “війце”, “вільце”, “вильце”, “вівце”⁹⁶, які виникли на основі праслов'янського “оје”. Виготовляли прилад з дерева твердої породи, переважно з бука. Стовбур завдовжки 2,5–3 м обробляли, розрізали поздовж на глибину 1/3–1/2 частини всієї

заготовки і розгинали. Щоб розмір розвилки не збільшувався, місце розрізу зміцнювали за допомогою скрученої дерев'яної гужви або металевого обруча.

Незалежно від виду транспорту, на задніх кінцях розвилки волового дишля (“війця”) за 5–10 см від перерізу просвердлювали або продовжували по одному горизонтальному отвору. Якщо засіб призначався для саней, то за допомогою цих отворів пристрій нанизували на масивну дерев'яну палицю (“веретено”), яку, в свою чергу, вставляли у продовбані у головках полозів отвори (с. Головецько, Тур'є)⁹⁷. У XX ст. дерев'яне “веретено” витіснило залізне.

Натомість задні кінці штучної трійні воза через продовбані горизонтальні отвори закладали на “рукави” передньої осі (с. Велика Сушиця, Головецько, Недільна)⁹⁸, що дозволяло їй рухатися уверх-вниз і тим самим зменшувати навантаження гужових тварин під час поїздки пересіченою місцевістю. Крім цього, щоб зменшити тертя колеса з тягловим приладом, між ними вставляли ще дерев'яну прокладку – запарену і скручену в калач гужву (“витку”)⁹⁹.

За повідомленням Станіслава Васильовича Піхоцького (1906 р. н.), у с. Недільна “вільце” кріпили до ходової частини саней й іншим способом. Зокрема, замість одного поперечного отвору на обох кінцях задньої розвилки просвердлювали по дві поперечні наскрізні дірки на такій відстані одна від одної, щоб між ними можна було помістити “страм”. У крайній (задній) отвір із зовнішнього боку пропихали тонший кінець гужви, обводили ним стояк і просували в передню дірку. Щоб гужва з цього отвору не вихоплювалася, цей же кінець прив'язували до основи розвилки додатковою гужвою, мотузкою тощо, а також кріпили “плішкою”¹⁰⁰.

На відміну від волів, коні перетягають сани і віз за допомогою елементів упряжі. Через це його

⁹² Див.: Глушко М. Генезис тваринного запрягу в Україні (Культурно-історична проблема). – Львів, 2003. – С. 149–232.

⁹³ Див.: Глушко М.С. Шляхи сполучення... – С. 144–147; Його ж. Генезис тваринного запрягу в Україні... – С. 61–70.

⁹⁴ Зубрицький М. Годівля, купно і продаж овець... – С. 1.

⁹⁵ Архів ІН НАН України. – Ф. 1. – Оп. 2. – Спр. 446. – Арк. 22, 36, 42, 50, 55, 70.

⁹⁶ Там само. – Арк. 1, 3, 8, 22, 39, 70, 71; Онишкевич М.Й. Словник бойківських говірок. – Ч. I. – С. 125.

⁹⁷ Фальковскі Я. Село Волосате... – С. 24, 27 (табл. 3/6); Архів ІН НАН України. – Ф. 1. – Оп. 2. – Спр. 446. – Арк. 8, 22.

⁹⁸ Архів ІН НАН України. – Ф. 1. – Оп. 2. – Спр. 446. – Арк. 1, 22, 70, 71.

⁹⁹ Там само. – Арк. 71.

¹⁰⁰ Там само. – Арк. 3.

обладнують не тягловим, а скерувальним і гальмівним засобом (“дишлем”) – прямою жердиною завдовжки до трьох метрів, товстіший (задній) кінець якої обробляють так, щоб прилад можна було приєднати до ходової частини. Передок засобу закінчується невеликою за розмірами природною розвилкою або боковим відростком – частиною обрубаного сука, що утримує надіте металеве кільце “нашийника”, за допомогою якого кінь гальмує сани чи віз на спусках. Інколи на передку жердини за 10–15 см від перерізу кріплять у просвердленому отворі додатковий металевий елемент, що виконує аналогічну функцію – “качку” (с. Грозьово), “фірманя” (с. Чаплі), “куну” (с. Велика Сушиця), “бабку” (с. Велика Лінина)¹⁰¹.

Дишель кріплять до передка транспортних засобів завжди нерухомо. У санях при парному запряганні коней задній кінець дишля кріплять по центру до переднього поперечного бруска (“насада”, “опліна” тощо), що з’єднує сусідню пару вертикальних, задовбаних у полози, стояків (“страмів”, “копилів”). Прилаштовують його знизу або вставляють у видовбаний у бруску горизонтальний отвір, пронизуючи водночас вертикальним металевим прогоном із гайкою. Крім цього, на головках полозів обов’язково розміщується поперечний брусок (“підойма”, “півперечка” тощо), що підтримує задню частину дишля знизу. Статичність цього приладу на поперечині забезпечує залізна скоба, “хомутик” та інші металеві елементи. На санях з однокінним запрягом дишель прилаштовують не по центру, а біля головки одного з полозів, як правило, біля правого.

У возі дишель завжди кріплять до передка ходу за допомогою системи, яка складається з кількох окремих додаткових елементів – окремої вилки, поперечини тощо. Вилку, яку населення Старосамбірщини означає трояко – “сниці” (сс. Дешичі, Тур’є), “стегна” (сс. Бабин, Березів, Велика Сушиця, Великосілля, Грозьово, Губичі, Дроздовичі, Мшанець, Розсохи, Терло, Чаплі), “кривулі” (с. Мшанець) – роблять із двох прямих чи

дуговигнутих брусків, які примощують між частинами осьової подушки так, що їх кінці виступають на значній відстані за задком ходу. Ці кінці з’єднує поперечина (“підойма”, “півперечка”), що підтримує поздовжню з’єднувальну лисицю (розвору). Між передніми кінцями штучної вилки встановлюють і закріплюють статично задній кінець дишля. Щоб надати транспортному засобові поступального руху, на місці з’єднання вилки і дишля кріплять зверху або знизу ще одну важливу частину – масивний брусок із залізними гаками на кінцях – “штельвагу” (“штильвагу”). За гаки чіпляють барки для коней¹⁰².

Отже, наприкінці ХІХ – у першій пол. ХХ ст. населення сучасної Старосамбірщини використовували різні види і типи народного сухопутного транспорту, які залежали від загального рівня розвитку господарства, стану шляхів сполучення, природно-географічних чинників та історичних традицій. Щонайважливіше, в минулому на досліджених теренах побутували два зовсім різні за походженням типи саней (східноєвропейський чи загальноукраїнський і центральноєвропейський) та воза (загальноукраїнський і центральноєвропейський). Донедавна тут зберігалось багато реліктів та архаїчних за походженням елементів традиційного транспорту загальноукраїнського та східнокарпатського типів: посуд і пристрої для перенесення вантажів вручну, зразки волокуш, сани із в’язовою системою з’єднання полозів, дерев’яні осі та поздовжня з’єднуюча “підтока”, “війце” як тягловий прилад тощо. Все це засвідчує, що наш край був заселений представниками українського народу віддавна.

¹⁰¹ Там само. – Арк. 31, 52, 68; Сольчаник В. Назви частин воза... – С. 512; Онишкевич М.Й. Словник бойківських говірок. – Ч. І. – С. 37.

¹⁰² Архів ІН НАН України. – Ф. 1. – Оп. 2. – Спр. 446. – Арк. 10, 11, 20, 30, 31, 33, 36–37, 43, 48, 51, 56, 57, 61, 64, 68, 75; Сольчаник В. Назви частин воза... – С. 511, 512; Онишкевич М.Й. Словник бойківських говірок. – Ч. І. – С. 81.