

Михайло ГЛУШКО

АРТЕФАКТ ВОЗА З ТУСТАНИ ТА ЙОГО ЗНАЧЕННЯ ДЛЯ РЕКОНСТРУКЦІІ ХОДУ КОЛІСНОГО ТРАНСПОРТУ КНЯЖОЇ ДОБИ

Місце і роль сухопутного транспорту, зокрема колісного, у виробничо-господарській діяльності населення України княжої доби, розвитку тогочасної внутрішньої і зовнішньої торгівлі, розбудові міст, формуванні характерних рис та властивостей українців як етнічної спільноти тощо важко переоцінити. На жаль, сучасна історична наука володіє дуже обмеженими свідченнями про засоби пересування цього історичного періоду¹. Тому введення в науковий обіг кожного нового факту і докладний його аналіз, який допоможе пролити світло на конструкцію ходу та форми кузова давніх зразків колісного транспорту, заслуговує підвищеної уваги як з боку археологів, так і знавців матеріальної культури українського народу загалом.

Серед багатьох археологічних знахідок, які Михайло Рожко виявив під час тривалих досліджень стародавньої Тустані, значиться і дерев'яна вісь від воза за інвентарним № 629², яка знаходилась у видовбаній у скелі цистерні. Очевидно, сюди вона потрапила випадково разом з іншими дерев'яними предметами – дошками, брусами, трісками, побутовими виробами тощо³. Так чи інакше, але це поки що єдина достовірна пам'ятка (за винятком коліс), яка

¹ Глушко М. Перспективи і наукові засади реконструкції сухопутного транспорту Галицької землі княжої доби // Галич і Галицька земля в державотворчих процесах України: матер. Міжнар. ювіл. наук. конф. – Івано-Франківськ; Галич, 1998. – С. 76-79; Його ж. Генезис тваринного запрягу в Україні (Культурно-історична проблема). – Л., 2003. – С. 22-23.

² Рожко М. Ф. Раскопки наскальной крепости Тустань // Археологические открытия 1982 года. – М., 1984. – С. 323; Його ж. Звіт про археологічні дослідження наскальної фортеці Тустань Урицьким розвідковим загonom у 1982 р. – Л., 1982 // НА ІА НАНУ – Об. зб. 1982/158. – С. 15, 20.

³ Див.: Рожко М. Тустань – давньоруська наскальна фортеця. – К., 1996. – С. 82-90.

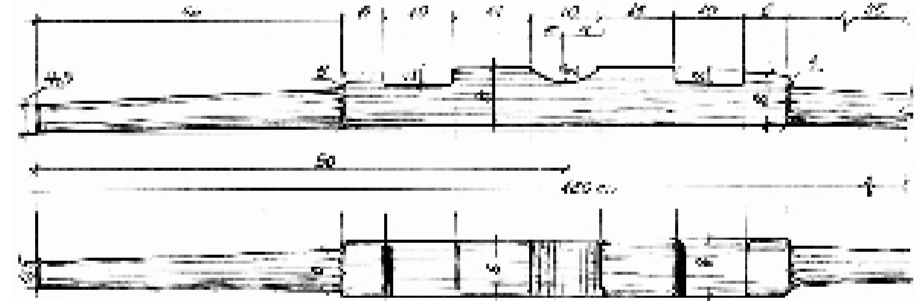


Рис. 1. Вісь воза, виявлена у цистерні давньоруської Тустані
(рис. М. Рожка, 1998 р.)

безпосередньо стосується конструкції ходу літнього транспорту України княжої доби⁴. Отож маємо добру нагоду торкнутися її основних характеристик більш докладно.

Конкретна розмова про цю вісь уперше відбулася в березні 1998 р., коли автор цієї розвідки та М. Рожко готувалися до Міжнародної наукової конференції "Галич і Галицька земля в державотворчих процесах України", приуроченої до 1100-річчя славного м. Галича. Оглянувши її залишки, а також записи та рисунок, які вчений зробив "по гарячих слідах" (відразу після виявлення археологічної пам'ятки – в 1982 р.), ми дійшли попереднього висновку про те, що це була задня вісь, а не передня, як досі вважав Михайло Федорович⁵. Тоді ж виникла ідея підготувати про неї окрему статтю – у співавторстві⁶, щоб відповідне припущення можна було підтвердити конкретними аргументами. Однак через різні об'єктивні і суб'єктивні причини цей задум не вдалося реалізувати на практиці, за винятком одного – на наше прохання вчений спеціально відтворив того ж 1998 р. на окремому аркуші паперу стандартних розмірів зовнішній вигляд пам'ятки та зазначив основні її параметри.

⁴ Раніше українські археологи виявили на території Подола, що у Києві, залишки двох коліс (Гупало К. Н. Обработка дерева, кости и камня // Новое в археологии Киева. – К., 1981. – С. 323, 324, рис. 142). До речі, лише відповідними артефактами обмежуються знахідки колісного транспорту і на теренах давнього Новгороду (Колячин Б. А. Новгородские древности. Деревянные изделия // Свод археологических источников. – М., 1968. – Вып. Е1-55. – С. 51, 137).

⁵ Рожко М. Ф. Раскопки наскальной крепости Тустань... – С. 323; Його ж. Звіт про археологічні дослідження наскальної фортеці Тустань ... – С. 15, 20.

⁶ М. Рожко планував підготувати ту частину статті, де йшлося б про конкретні обставини виявлення цієї археологічної пам'ятки, а також про давні шляхи сполучення у Східних Карпатах, які цікавили його ще раніше (Рожко М. Карпатські шляхи та їх оборона // УІЖ. – 1990. – № 10. – С. 86-97; Його ж. Тустань ... – С. 164-168, рис. 82).

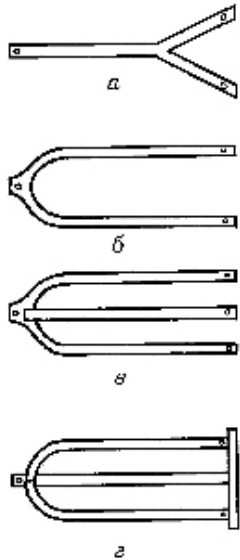


Рис. 2. Схеми традиційної поздовжньої з'єднувальної "підтоки" ("росохи"): а) бойківського воза XVIII ст. із с. Жукотин; б-г) бойківських возів кінця XIX–XX ст. (рис. автора)

Згідно із зображенням, вісь виготовили з бруска завдовжки 1,54 м⁷ і завтовшки 8×8 см. Нижня площина виробу є рівною і майже не обробленою (сказане не стосується конусоподібних кінців). Натомість на верхній площині бруска наявні всі головні елементи, властиві типовій дерев'яній осі. Точніше, її основу становить менша (64 см) потовщена частина, на якій майстер видовбав три прямі пази завширшки 10 см і завглибшки 2,0 см кожний: півкруглої форми посередині і прямокутної – по боках від нього. Між сусідніми пазами знаходяться виступи завширшки 11 см. Крім цього, аналогічні виступи, лише менших розмірів (6 см), відділяють пази прямокутної форми й оброблені кінці осі конусоподібної форми (їх українці Карпат часто називають "рукавами") для коліс діаметром 6 см біля основи ("плеча") та 4,5 см у торці виробу.

Функціональне призначення описаної археологічної пам'ятки можна з'ясувати лише на основі зіставлень і порівнянь з головними складовими конструкції ходу традиційного воза, передусім із традиційними компонентами з'єднання його передка і задка.

Наприкінці XIX – у першій половині XX ст. на українських етнічних теренах побутувало декілька моделей чотириколісного засобу пересування, які

відрізнялись одні від одних конструкцією своєї ходової частини. Найчастіше відмінність між ними зумовлювали різні типи тяглового приладу та поздовжнього з'єднувального приладу, за допомогою якого задок сполучається з передком. Оскільки М. Рожко проінтерпретував виявлену в цистерні знахідку як елемент передка, стисло зупинимось на типах і формах тяглових засобів, які з одного боку залежали від виду гужових тварин (тяглової сили) та способів їх запрягу, з іншого – безпосередньо впливали на форму і тип осі.

⁷ Довжина осі, зазначена на рисунку, не відповідає сумі довжин окремих складових, зокрема на 6 см загалом і на 3 см кожна її половинка. Вважаємо, що М. Рожко помилився на відповідні величини через недогляд під час сумування розмірів усіх елементів, хоча б з тієї причини, що зображений на рисунку предмет відтворений із строгим дотриманням конкретного масштабу – 1:5. Автор рисунку міг помилитися також через те, що один із кінців знахідки був уже обламаним. Інакше кажучи, археологічна пам'ятка з Тустани була завдовжки 154 см, а її половинка – завдовжки 77 см.

Упродовж княжої доби – першої половини XIX ст. українці Карпат і Прикарпаття, інших регіонів України плекали як робочу худобу передусім волів, яких запрягали в сухопутний транспорт переважно парою. Селяни Полісся, частково лісостепових районів Лівобережжя запрягали у транспорт (сани і віз) також одного вола⁸. Однак кожного разу тягловий прилад (вилкоподібне "війє" для пари волів, паралельні "оглоблі" для одного вола) кріпили до передньої осі (до її "рукавів" біля "плеча"), причому так, що він вільно рухався вверх-униз⁹. Аналогічно приєднували до передньої осі воза й однокінні голоблі¹⁰. Отож, і щонайголовніше, в кожному із зазначених випадків прямокутні вирізи, наявні на знахідці з Тустани, були зайвими.

Щоправда, у XIX–XX ст. на теренах України побутував також віз, передня вісь якого мала два широкі пази¹¹. Проте, на відміну від досліджуваної археологічної пам'ятки, їх вирізали чи видовбували на верхній площині бруска навскіс, що зумовлювала зовсім інша система конструкції передка транспортного засобу загалом і тяглового засобу зокрема: у пазах відповідної форми знаходилися задні кінці окремої вилки (так званих сниць), а між її передніми кінцями – задній кінець прямої жердини ("дишля"), який кріпили нерухомо.

Форму дишля та відповідний спосіб його кріплення, як і весь передок воза цього типу, українці запозичили в сусідніх етносів. Поляки, наприклад, спорадично застосовували його вже у XII–XIV ст.¹² Іноетнічне (західноєвропейське) походження дишля та описаної з'єднувальної системи підтверджують народні назви супровідних компонентів: терміни "сниця" і "дишель" належать до германізмів, які в українській народно-розмовній мові закріпилися аж у XVIII ст.¹³ Загалом же дишель, на відміну від "війя"-трійні та паралельних голобель, служив лише скерувальним і гальмівним засобом; тяглові тварини (пара коней чи один кінь) перетягали транспортний засіб за допомогою барків ("орчиків"), посторонків та хомутів чи шлей як складових кінської упряжі. У сучасній європейській науковій літературі сукупність усіх названих предметів найчастіше називають "новою упряжжю", а самий запряг – "новим запрягом"¹⁴. Отже, і з цього погляду давньоруська археологічна пам'ятка із цистерни не могла служити передньою віссю літнього транспортного засобу.

⁸ Глушко М. С. Шляхи сполучення і транспортні засоби в Українських Карпатах другої половини XIX – поч. XX ст. – К., 1993. – С. 123.

⁹ Глушко М. Генезис тваринного запрягу ... – С. 36-60, 106-117.

¹⁰ Там само. – С. 120-125.

¹¹ Там само. – С. 187-194.

¹² Там само.

¹³ Глушко М. С. Шляхи сполучення ... – С. 93, 129, рис. 11: IV-г, д; Його ж. Генезис тваринного запрягу ... – С. 180-184.

¹⁴ Matuszewski J. Początki nowożytnego zaprzęgu konnego. Cz. 2. Materiały do sprawy pojawienia się zaprzęgu nowożytnego w Polsce // Kwartalnik Historii Kultury Materialnej. – 1954. – № 4. – S. 652-653, tabl. 1-3.

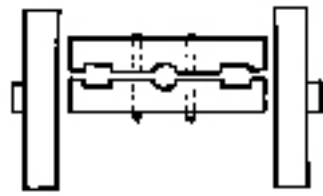


Рис. 3. Схема задка давньоруського воза (вертикальний розріз) (рис. автора)

Зіставивши місцезнаходження та форму крайніх пазів археологічної знахідки з аналогічними елементами деяких моделей карпатського воза, доходимо однозначного висновку: давньоруський виріб призначався не для передка, а для задка чотириколісного засобу пересування. Справа в тому, що відповідні заглиблення на верхній площині осі залежали передусім від типу поздовжньої з'єднувальної деталі, за допомогою якої, власне, і сполучалися передок і задок.

Наприкінці XIX – у першій половині XX ст. в українців Карпат побутували різні типи й варіанти цього елемента і різні його назви: “підтока”, “росохи”, “розвора”, “розвора однастайна” тощо. Серед відомих етнологам зразків карпатської “підтоки” найдавніша з них мала форму трійні, 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 району Львівської області¹⁵, який нині зберігається в Музеї етнографії та художнього промислу Інституту народознавства НАН України. Водночас населення Східних Карпат, передусім бойки (села Верхнє Синьовидне, Грабовець, Ялинкувате Сколівського р-ну, с. Бабин Старосамбірського р-ну Львівської обл.; села Вишків, Семичів Долинського р-ну Івано-Франківської обл.; с. Гусний Великоберезнянського р-ну Закарпатської обл.), ще в першій половині XX ст. сполучали передок і задок воза за допомогою поздовжньої з'єднувальної трійні з довгою розвилкою, складові якої розміщувалися одна до одної паралельно і сходилися разом на самому передку засобу¹⁶. Прилад аналогічної форми використовували в минулому також мешканці бойківсько-лемківського пограниччя¹⁷. Знали його і на теренах Західної Волині¹⁸. Задля виготовлення виробу цього зразка майстер зумисне шукав у лісі дерева твердої породи з роздвоєним стовбуром у прикореневій

¹⁵ Дзендзелівський Й. О. Українсько-західнослов'янські лексичні паралелі. – К., 1969. – С. 125–126; Кочерган М. П. Німецькі лексичні запозичення в південно-західних говорах української мови // Мовознавство. – 1997. – № 1. – С. 21.

¹⁶ Див.: Ле Гофф Ж. Цивілізація середньовікового Запада. – М., 1992. – С. 200; Grocholski J. Formy zaprzęgu konnego // Komentarze do Polskiego Atlasu Etnograficznego. – Wrocław, 1997. – Т. 4: transport i komunikacja lądowa. – S. 240–241, 244, 269; Глушко М. Упряж тяглових тварин в Україні доби енеоліту та бронзи: сучасні наукові інтерпретації з погляду етнологіста // Вісник Львівського університету. Серія історична. – Л., 2003. – Вип. 38. – С. 519–520.

¹⁷ Кобільник В. Матеріальна культура села Жукотина Турчанського повіту. – Самбір, 1937. – С. 103–104.

¹⁸ Архів Інституту народознавства 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.



Рис. 4. Господарський віз із волоним дишлем, с. Присліп Міжгірського р-ну Закарпатської обл., 50-ті роки XX ст. (Музей етнографії та художнього промислу Інституту народознавства НАН України, інв. № ЕП-66602)

частині. Обробивши заготівку, задні кінці розвилки такої “підтоки” закладали у видовбані між віссю та стаціонарною подушкою-брусом отвори задка і закріплювали нерухомо вертикальними дерев'яними тиблями¹⁹. Однак лише за наявності довгих і паралельно розміщених елементів “росохи” видовбані на горизонтальній площині осі пази обов'язково були прямими, що й характерно для знахідки з Тустані, в іншому випадку неможливо сполучити передок і задок чотириколісного засобу пересування.

Тустань як давньоруська наскельна фортеця знаходилася саме на теренах сучасної Бойківщини, причому на одному з найдавніших і найінтенсивніших шляхів сполучення через гірські перевали Східних Карпат. Більшість возів, які ми виявили з описаним поздовжнім з'єднувальним приладом найдовше побутувала також у тих районах, де пролягав цей шлях. Отож маємо підстави ще для одного важливого висновку: витоки реліктових явищ, характерні для конструкції ходу традиційного літнього засобу пересування центральної і північно-західної частин Бойківщини та сусідньої Лемківщини, сягають щонайпізніше княжої доби і, навпаки, давні за походженням пережитки у сфері колісного транспорту місцевого населення збереглися аж до середини XX ст. Існує й інша підстава для відповідного висновку: торкаючись традиційних способів сполучення передка і задка селянського воза, які використовували різні народи Європи, відомий естонський дослідник Антс Війрес переконливо довів, що найдавнішою за походженням була трійня саме з натуральною розвилкою²⁰.

¹⁹ Фальковський С. Село Волосате Ліського повіту: начерк матеріальної культури // Літопис Бойківщини. – Самбір, 1935. – Т. 5. – С. 24; Falkowski J., Pasznyi W. Na pograniczu lemko-wojkiowskim: zarys etnograficzny. – Lwów, 1935. – S. 71–72, rys. 3.

²⁰ Moszyński K. Kultura ludowa Słowian. – Kraków, 1929. – Cz. 1: Kultura materialna. – S. 639 (Fig. 518/2).

Аналіз давньоруської осі з Тустані буде неповним, якщо оминати центральний виріз півкруглої форми. Справа в тому, що за наявності природної “підтоки”-трійні, яку кріпили в задку ходової частини воза завжди статично, цей паз на перший погляд є зовсім зайвим. Принаймні видовбували його для рухомої суцільної прямої жердини-“розвори”, за допомогою якої можна було збільшити довжину воза²¹. Зокрема, задній кінець поздовжньої деталі цього типу закладали в отвір, який утворювали суміщені по вертикалі пази осі та стаціонарної подушки. До речі, зазначений тип з’єднувального приладу є значно пізнішого походження, ніж вищеописані²². І все ж, як засвідчують спорадичні польові етнографічні матеріали, які автор зібрав на теренах Бойківщини, місцеві мешканці видовбували відповідний паз на поверхні осі та накладної подушки також тоді, якщо з’єднувальним елементом слугувала суцільна трійня з довгою розвилкою. Щоправда, на відміну від рухомої “розвори”, її передній кінець кріпили статично на місці природного роздвоєння стовбура-трійні, а задній кінець вставляли у центральний отвір задка воза. Очевидно, що при відповідній системі з’єднання передка і задка зазначена “розвора” вже не могла впливати на загальну довжину ходової частини колісного засобу пересування. Її функціональне призначення було зовсім інше – утримувати вантаж (сіно, снопи, дрова тощо) під час транспортування, передусім у кузові без дна²³, особливо в тих випадках, коли паралельно розміщені складові розвилки суцільної “підтоки” знаходилися занадто далеко одна від одної (30–40 і більше сантиметрів; згідно з параметрами осі, у воза з Тустані відстань між ними могла сягати до 32 см).

Наукове зацікавлення викликає ще один важливий нюанс археологічної пам’ятки, яку М. Рожко виявив у цистерні, – розміри конусоподібних кінців. Як засвідчують зазначені на рисунку дані, довжина кожного “рукава” сягала 45 см. Відповідні параметри вони мали лише тоді, якщо колесо було зовсім дерев’яними, зокрема і без задовбаної у маточину (“головку”, “дзвон” тощо) залізної втулки (“букші”). Через це і “рукав” осі, і “головка” колеса швидко стиралися, що у свою чергу спричиняло хитання самого колеса під час їзди. Згідно з народним досвідом, амплітуда його хитання в боки зменшувалася, а експлуатаційний вік транспортного засобу збільшувалася, якщо конусоподібний “рукав” осі та головку колеса виготовити оптимально допустимих розмірів. До речі, зважаючи на параметри першої з

²¹ Глушко М. С. Шляхи сполучення ... – С. 93, 124, рис. 11: III-а, б, в, г.

²² Вийрес А. О. Принципы типологии европейских крестьянских телег (На основе материала Советской Прибалтики) // Типология основных элементов традиционной культуры. – М., 1984. – С. 95.

²³ Глушко М. С. Шляхи сполучення ... – С. 93, 129, рис. 11: III-д, е; Його ж. Полозні і колісні засоби пересування // Полісся України: матеріали історико-етнографічного дослідження. – Л., 1999. – Вип. 2: Овручина. 1995. – С. 70; Його ж. Сухопутний транспорт поліщуків // Полісся України: матеріали історико-етнографічного дослідження. – Л., 2003. – Вип. 3: У межириччі Ужа і Тетерева. 1996. – С. 75 та ін.

них, можемо стверджувати: довжина головки кожного колеса воза княжого періоду могла сягати до 45 см (найімовірніше 40–42 см; за 2–3 см від краю “рукава” в осі обов’язково просвердлювали вертикальний отвір, в який вставляли так званий заколесник, що запобігав зіскакуванню колеса з осі), а діаметр просвердленого отвору в маточині, за допомогою якого колесо накладали на вісь, – до 6 см. Аналогічна довжина (45–50 см) була характерна для “рукавів” кожної осі майже всіх дерев’яних возів кінця XIX – початку XX ст.²⁴, що зумовлювалося загальними рисами конструкції ходу транспортного засобу та розмірами головки традиційного колеса.

Водночас, аналізуючи зображене на рисунку, не виявляємо конкретних ознак функціонального використання давньоруської пам’ятки. Не засвідчив їх і М. Рожко, хоча знахідка відразу викликала у вченого особливе зацікавлення. І не безпідставно, оскільки майстер княжого періоду ще не завершив свій виріб – не просвердлив у заготівці-осі щонайменше два вертикальні наскрізні отвори, зокрема між виступами, що відділяли сусідні пази різної форми (півкруглої і прямокутної). Функціональна роль цих отворів дуже важлива: сюди загнали довгі дерев’яні (дубові, букові, ясеневі тощо) тиблі, за допомогою яких кріпили стаціонарну подушку (брусок), що розміщувалася на дерев’яній осі, зрозуміло, спершу сумістивши отвори обох деталей²⁵. Цілком можливо, що кожну вісь і верхню подушку давньоруського воза могли з’єднувати за допомогою чотирьох вертикальних тиблів, що часто практикували українці Карпат, зокрема і бойки, наприкінці XIX – на початку XX ст. Тоді два інші вертикальні отвори мали б просвердити у крайніх виступах – між пазами прямокутної форми та кінцями осі конусоподібної форми²⁶. Незавершеність давньоруської пам’ятки засвідчує ще один суттєвий аргумент – відсутність на вцілілому кінці “рукава” отвору для заколесника, без якого, як уже зазначалося, колесо злітало б з осі.

Так чи інакше, але саме через те, що давньоруський майстер не закінчив виготовлення свого виробу, останній опинився у цистерні (все-таки, мабуть, випадково) і разом з іншими дерев’яними предметами пролежав тут аж до 1982 р. – до початку XX ст. досліджень залишків колишньої наскельної фортеці. Зважаючи на цю ж обставину, маємо всі підстави ще для одного важливого висновку: виявлена у Тустані археологічна пам’ятка є місцевого походження. Вона ж засвідчує й інше: вже у княжий період на теренах Східних Карпат та Прикарпаття широко побутував колісний транспорт, зокрема віз.

²⁴ Глушко М. Генетичні витоки традиційного транспорту населення Східних Карпат // Н. З. – 2000. – № 1. – С. 56.

²⁵ Глушко М. С. Шляхи сполучення... – С. 132.

²⁶ Глушко М. Генетичні витоки традиційного транспорту... – С. 55.