

Можливо, якби у цій праці більш пропорційно розглядався матеріал українки М. Янчука, то в рецензента знайшлися б і якісь конкретні підстави для критичних зауважень і полемічних рефлексій. Але шановний автор, як ми уже зазначали, вирішив зайнятися цією проблемою в окремій праці. Тож будемо сподіватися на успішну реалізацію цього задуму.

*Роман КИРЧІВ*

**Komentarze do Polskiego Atlasu Etnograficznego / Pod red. naukową J. Bohdanowicza.— Wrocław: Wyd-wo PTL, 1997.— T. IV: Transport i komunikacja lądowa / Red. tomu Z. Kłodnicki.— 316 s., il.**

Тривалий час традиційний транспорт і комунікації цікавили етнологів мало. Лише у ХХ ст., особливо у другій його половині, вони щораз частіше привертають увагу вчених. Значних успіхів на ниві їх наукового вивчення домоглися польські народознавці та фахівці інших галузей гуманітарного профілю — археологи, історики, мовознавці тощо. Однак, як засвідчує скрупульозний огляд їхнього доробку Зигмунда Клодницького, фундаментального узагальнюючого дослідження з цієї ділянки матеріальної культури польського народу не було. У зв'язку з цим присвячене цій темі видання спеціального (четвертого) тому „Коментарів“ до „Polskiego Atlasu Etnograficznego“ (далі — ПАЕ) слід вважати важливим поступом на такому шляху. Більш того, за кількістю об'єктів традиційного транспорту і комунікацій, сукупністю залучених для їх аналізу документальних джерел і літературних даних, кількістю порушених етнологами наукових проблем тощо дослідження нині не має аналогів не тільки у польській, а й у загальнослов'янській етнографії. Наукову непересічність роботи забезпечує також те, що коментарі підготовлені на основі зафіксованих на теренах сучасної Польщі (переважно у 1960-х рр.) автентичних польових матеріалів, тобто репрезентують відповідну галузь культури усього польського етносу.

Одним з найактивніших її дослідників є редактор тому З. Клодницький, який разом з Єжи Грохольським спочатку збирав першоджерела за задалегідь розробленим Юзефом Гаєком запитальником, а згодом безпосередньо займався підготовкою значної частини карт, а також самих „Коментарів“. Йому ж, як одному з провідних сучасних європейських знавців традиційного транспорту, належить „Вступ“, у якому вчений торкається характеру квестіонару та доповнень до нього, умов і специфіки виявлення та фіксації етнографічних матеріалів, підготовки авторським колективом праці тощо. Більшість статей дослідники написали у 1980-х рр., у зв'язку з чим новітня література представлена недостатньо.

Майже третину книжки становить праця З. Клодницького „Transport siłami ludzkimi“ („Транспорт людськими силами“), що цілком закономірно не лише із значенням, а й інших причин. Зокрема, з-поміж усіх скартографованих засобів транспорту пристосуванням для перенесення і перевезення вантажів вручну відведено найбільше місця як в уже опублікованих зошитах ПАЕ (карти № 240—241 четвертого зошита; № 273—284 п'ятого зошита; № 342—344 шостого зошита), так і тих, які поки що перебувають у друці (карти № 384—387 сьомого зошита; № 453

восьмого зошита). Підвищену увагу польських учених до ручних приладів і пристосувань зумовило загальне ставлення європейських етнологів до пов'язаних з ними проблем, які активно порушувалися у 50—70-х рр. ХХ ст. З. Клодніцький неодноразово брав участь у різних наукових форумах, опублікував низку розвідок з відповідної тематики у найпрестижніших європейських наукових виданнях. Тому й аналіз наукового доробку народознавців Польщі та інших європейських країн, основних напрямів їх дослідження, що передує безпосередньому викладові фактичного матеріалу, зроблено ним з глибоким знанням справи і всебічно. Серед „Коментарів“ працю З. Клодніцького вирізняє також залучення широкого порівняльного матеріалу, зокрема українського. Оскільки подібна тематика в українській етнографії спеціально майже не розроблялася, уважне ознайомлення з нею є дуже своєчасним, корисним і повчальним.

З огляду на видову і типологічну різноманітність, специфіку конструкції і технологію виготовлення, поліфункціональність багатьох засобів для перенесення і перевезення вантажів вручну тощо, перед автором стояло досить складне завдання — знайти найоптимальніші і найдоцільніші підходи їх наукового аналізу та шляхи викладу фактичного матеріалу про кожного з них. На нашу думку, дослідник обрав правильний шлях, зосередившись спочатку на питаннях, що стосуються ролі і місця ручного і так званого *nasobnego* транспорту в житті польського народу. Це дало змогу визначити основні сфери застосування ручних приладів та їх видову структуру — перенесення дітей, води, опалювальних матеріалів, продуктів лісу, рільництва і тваринництва, сільськогосподарських знарядь праці, їжі, товарів на ярмарки і придбаного додому та іншого. Такий підхід сприяв також з'ясуванню історичних коренів та основних факторів застосування людської сили для доставлення вантажів у минулому і тепер, основних районів побутування різних ручних приладів і пристосувань та їх локальної специфіки, інших пов'язаних з ними аспектів.

Після цього автор детально зупиняється на конкретних видах і типах ручних транспортних засобів, їх зовнішніх формах, конструкції, функціональному призначенні та деяких нюансах технології виготовлення. Зокрема, в центрі його уваги примітивний виріб з кори („*korbusiek*“; в українців — „козуб“), різні господарські кошики та опалки, торгові кошики і торби, глиняне начиння (збанки, двійнята та інше), бондарські і довбані вироби (відра, коновки, путні, гелетки, цебри тощо), які використовувала одна людина. Аналогічно розглядаються засоби (цебри) і пристрої (палка, сільськогосподарські ноші) та способи перенесення вантажів з їх допомогою удвох.

Особливо багато місця відведено аналізу пристосувань для транспортування трави, сіна, збіжжя, соломи, листя, напоїв, їжі, води, дрібних речей тощо на плечах, раменах, карку, спині. Серед них фігурує чимало і таких, що в минулому широко побутували в українців — „петельки“ з мотузок, сітчасті „ноші“ („*rezgipia*“), значний асортимент глиняного і бондарного посуду („плесканки“, „колачі“, „барилки“, „баклагі“ та інше), корзини („*kobiałki*“), полотняні і шкіряні торбинки з тасьмою чи мотузкою, полотняні „сакви“, „плахти“ і „наплечники“, коромисла та інші, з допомогою яких вантажі переносили на значну відстань. Крім того, польські селяни використовували деякі не властиві українцям засоби, зокрема, спеціальні кошики, „путні“ і так звані кросна, якими вантажі доставляли на спині. Опис кожного з таких виробів і пристосувань супроводжують широкі порівняння з відповідними засобами європейських народів, діакронні екскурси, міркування різних учених, зокрема й самого автора, стосовно їх походження та шляхів розповсюдження на теренах Польщі і Європи загалом.

Окремо З. Клодніцький розглядає ручний полозний і колісний транспорт — примітивні дитячі санки, тачки, одно- і двоосні візки. На перший погляд, їх об'єднання з усіма попередніми приладами і пристосуваннями цілком вписується у канву назви праці, а також узгоджується зі загальними інтерпретаціями ручних засобів пересування, що домінували серед західно- і центральноєвропейських етнографів у 50—70-х рр. ХХ ст. Справді, з погляду приведення їх у дію і функціонального застосування такий підхід оправданий. Однак, якщо до уваги брати принципові засади наукового аналізу та головні складові, насамперед конструкцію ходу і форми кузова полозного і колісного транспорту, то обов'язково виявимо істотні вади та другорядне значення запропонованої систематики — вона не сприяє з'ясуванню етногенетичних коренів та етапів розвитку, головних етнічних рис і локальної специфіки, інших важливих для етнографічного дослідження моментів. Крім того, такий підхід неминуче призводить, з одного боку, до повторного викладу фактичного матеріалу (у кращому разі дослідник постійно змушений наголошувати на подібності чи тотожності будови того чи іншого транспортного засобу та його основних елементів), а з другого — до втрати цілісного уявлення про типологічно однорідні та генетично споріднені засоби пересування. Так, наприклад, крім З. Клодніцького, волокуш і саней як видів полозного транспорту в „Коментарях“ до ПАЕ окремо торкаються щонайменше ще два автори — Адам Шиманський<sup>1</sup> та Івона Марчик у статті „Сани“ рецензованої книжки.

Обсяг останньої роботи значно менший від попередньої, хоч вона охоплює етнографічний матеріал не лише видрукуваних (карти № 10, 13, 14 першого зошита; № 341 шостого зошита), а й ще не опублікованих (№ 388—395 сьомого зошита; № 456 восьмого зошита) частин ПАЕ. Коментарі І. Марчик розпочинає стислим оглядом доробку польських і європейських народознавців та простеженням етапів їхнього наукового зацікавлення цим видом традиційного транспорту, деяких мовознавчих праць, які мають важливе значення для з'ясування проблем, що його стосуються. Крім того, у центрі її уваги основні концепції походження зимових засобів пересування, зокрема, відомого шведського вченого Г. Берга, припущення і положення Л. Нідерле, К. Мошинського та інших науковців, принцип і методика збору польськими етнографами первинного польового матеріалу та його картографічного опрацювання З. Клодніцьким і Є. Грохольським, наукові засади класифікації, систематизації та диференціації санного транспорту тощо.

Весь санный транспорт у залежності від пори року його застосування І. Марчик поділяє на дві групи — літній і зимовий, зазначивши, що такий поділ часто існував і серед селян (С. 116). На відміну від зимових саней, літні найчастіше використовувалися у гірських районах, на заболочених і важкодоступних ділянках. З-поміж них найбільше розповсюдження мали так звані боронянки, якими доставляли у поле борони і плуги. Крім того, на основі загальних параметрів і конструкції авторка виділяє ще два типи літніх саней — довгі суцільні і здвоєні (складалися з коротких передніх санок і довгої волокуші), зосередившись на функціональному призначенні, особливостях будови, зовнішньому вигляді та інших аспектах кожного з них. Щодо зимових засобів пересування, то наголошується, що, порівняно з літніми, вони були значно різноманітнішими за конструкцією і формою. До них належать також виїзні сани і лісовози.

Щоправда, при розгляді конкретної будови полозного транспорту відповідно до поділу І. Марчик уже не дотримується. Виділивши серед господарських саней

<sup>1</sup> Szymański A. Tradycyjny transport wólczny // Komentarze do Polskiego Atlasu Etnograficznego.— Wrocław, 1994.— Т. 1: Rolnictwo i hodowla.— Cz. 2.— S. 328—348.

три їх типи, яких торкнемося далі, дослідниця тільки стверджує, що „всі вони мають подібну будову“: пару полозів, одну або більше пар вдовбаних у полози стоеків („stramów“) і відповідну кількість поперечних брусків („nasadów“). У контексті цього аналізуються матеріал і технологія виготовлення зазначених частин, наявність або брак елементів з металу та вдовбаних у поперечини окремих стоеків („kłonicu“) тощо. Основою ж типології санного транспорту дослідниці послужили наукові засади упорядників картографічних матеріалів З. Клодніцького і Є. Грохольського, котрі за функціональним призначенням поділили його на господарські робочі і виїзні. У межах цього поділу увага акцентується на розмірах, будові ходу і формах кузова, типах і способах кріплення до ходової частини тяглових приладів. Заодно ж серед робочих саней виділяються три основні їх типи: довгі суцільні, здвоєні з двох коротких саней та здвоєні з одних коротких санок і волокуші.

У контексті останньої типології І. Марчик детально описує основні складові конструкції ходової частини кожного типу робочих саней — страмів і насадів, їх кількість, способи з'єднання між собою і з полозами тощо. Особливо багато місця відведено видам тяглових засобів та способам їх кріплення до ходу. Однак серед останніх домінують новітніші. Крім того, вони стосуються переважно способів і технології кріплення парокінного дишла, який виконував лише гальмівну і направляючу функції. Щодо власне волових тяглових приладів та однокінних голубель, то відомості про відповідну технологію дуже скупі. До речі, для аналізу цього та інших аспектів саней, а також у порівняльному плані цілком доречним був би фактологічний матеріал з полозного транспорту українців, який досить широко представлений у науковій літературі<sup>2</sup>. Проте з невідомих причин така література не значиться не тільки у статті І. Марчик, а й у загальній бібліографії „Коментарів“. Натомість скрупульозно розглядаються основні райони розповсюдження кожного типу санного транспорту господарського призначення, причини їх домінування у тому чи іншому регіоні Польщі у ХХ ст., форми кузовів та їх виробничо-господарське застосування тощо.

Щодо з'ясування відмінностей між полозними засобами пересування, то авторка обмежилася лише двома їх типами: здвоєних з двох окремих санок та здвоєних з коротких санок і довгої (до 4—5 м) волокуші, яка кріпилася рухомо на ходовій частині перших. Вони ж у центрі уваги стосовно народних означень. На жаль, інша транспортна термінологія дуже скупа і обмежується, як звичайно, лише загальними назвами. Не знаходимо у коментарях також дуже важливих для дослідження генезису полозного транспорту відомостей про наявність чи брак у суцільних довгих саней з трьома (чотирма) парами стоеків і відповідною кількістю поперечних „насадів“ паралельних полозам поздовжніх брусків (східні слов'яни їх називають переважно „наморожнями“), що побутували на теренах північно-східної частини Польщі. Саме цей елемент став основою принципово нової типології зимового транспорту, яку запропонував відомий естонський етнограф А. Війрес<sup>3</sup>. Такий стан зумовили, мабуть, прийняті на озброєння головні засади класи-

<sup>2</sup> Фальковський Я. Село Волосате Ліського повіту: Начерк матеріальної культури // Літопис Бойківщини.— Самбір, 1935.— Ч. 5.— С. 14—28; Тарнович Ю. Матеріальна культура Лемківщини.— Краків, 1941; Парікова М. Традиційні види зимового транспорту в районі Верхньої Широки // Науковий збірник Музею української культури в Свиднику.— Пряшів, 1979.— Т. 9, кн. 2.— С. 167—186 та ін.

<sup>3</sup> Viires A. Talurahva veovahendid. Baltimaade rahvapäraste põllumajanduslike veokite ajalugu.— Tallinn, 1980.— Р. 45—55, 63—71; його ж. Из истории саней в Прибалтике // Проблемы этнической истории Балтов: Тезисы докладов межреспубликанской научной конференции.— Рига, 1985.— С. 128—130.

фікації полозного транспорту, у зв'язку з чим відповідні нюанси під час фіксації польових першоджерел та їх картографічного опрацювання випали з поля зору польських дослідників.

Працю І. Марчик завершує досить докладний опис виїзних саней, зокрема і пристосованих для святкових поїздок різних типів господарських: загальної будови їх ходу, технології виготовлення для них полозів, типів, зовнішніх форм і декорування кузовів, тяглових засобів та інших невід'ємних складових. У порівняльному плані не менше зацікавлення українських етнографів викликають також народні назви таких саней, якими їх означували поляки.

Третя стаття четвертого тому „Коментарів“ до ПАЕ має назву „Колеса і вози чотириколісні“. Її підготував Мирослав Марчик. Як зазначається у вступній частині, етнолог обмежився цими об'єктами літнього транспорту цілком свідомо, насамперед через те, що двоколісні візки з тваринним запрягом на теренах Польщі побутували спорадично, притому переважно на польсько-німецькому порубіжжі. Щодо ручних возиків і тачки як виду колісного транспорту, то, як уже відомо, польські етнографи відносять їх до іншої категорії засобів пересування. Те саме стосується виїзного колісного транспорту, яким селяни зі зрозумілих причин майже не користувалися. Тобто зосередження уваги тільки на господарському возі та колесах як його визначальній частині спричинили різні об'єктивні фактори. Тут же аналізуються види і характер першоджерел з досліджуваної ділянки народної матеріальної культури. Зокрема, основою розвідки послужили зібрані у 1960—1967 рр. за задалегідь розробленим Ю. Гаском квестіонаром польові матеріали, які згодом опрацював та підготував до друку у п'ятому зошиті (карти № 286—293) ПАЕ Є. Грохольський, а також низка інших етнографічних та мовознавчих першоджерел.

У наступній частині коментарів М. Марчик розглядає загальний стан наукового дослідження та головні концепції генезису колісного транспорту, які висунули свого часу провідні європейські вчені, а згодом їх підтримали польські — М. Пйотровський, Я. Чекановський та інші. З-поміж них увага зосереджена на тих, що стосуються колісного транспорту загалом і чотириколісного воза зокрема. На думку автора, найдавнішими з походження можна вважати двоколісні вози з рухомою вісю, у які запрягали пару волів. Проте дослідникові невідома нова, але достатньо вмотивована та аргументована гіпотеза походження колісного транспорту, яку нещодавно запропонував відомий російський учений П. Кожин. Згідно з нею, спочатку виник чотириколісний віз, а вже згодом двоколісний<sup>4</sup>. З тієї ж причини важко погодитися з твердженнями М. Марчика щодо найдавніших зображень колісного транспорту в Європі та перших письмових згадок про них у слов'ян. На жаль, з різних причин європейські вчені, зокрема польські, мало обізнані з відповідними першоджерелами з теренів України, а також Кавказу і Закавказзя. Так, найдавніші наскельні зображення літніх засобів пересування збереглися у Сісіанському районі, що у Вірменії<sup>5</sup>, та у гротах Кам'яної Могили — цінної енеолітичної археологічної пам'ятки у Мелітопольському районі Запорізької області України<sup>6</sup>. Щодо письмових свідчень про вози, то найдавніше з них належить, безперечно, Геродоту, який згадує про їх застосування скіфами Північного

<sup>4</sup> Кожин П. М. К проблеме происхождения колесного транспорта // Древняя Анатолия.— Москва, 1985.— С. 169—182.

<sup>5</sup> Петросян Л. Н. Армянские народные сухопутные средства передвижения // Кавказский этнографический сборник.— Москва, 1972.— Т. 5.— С. 108, рис. 2, 109, рис. 4.

<sup>6</sup> Даниленко В. М. Кам'яна Могила.— К., 1986.— С. 61, 66; Рудинський М. Я. Кам'яна Могила (корпус наскельних рисунків).— К., 1961.— Табл. 26, фіг. 2, 27.

Причорномор'я. З одного боку, вони не могли не залишити свого сліду в культурі прото- чи праслов'ян, з другого, на думку багатьох археологів та істориків, за цим сукупним етнімом приховані також давні протослов'янські племена, які проживали у лісовій і лісостеповій зонах сучасної України.

Скартографовані вози польських селян М. Марчик поділяє на кілька груп: залежно від типу колеса — на „босі“, „залізні“ і „гумові“; від типу поздовжньої лисичі і способів з'єднання передка із задком — на одноз'єднуючі з рухомою розворою та одноз'єднуючі, передній кінець розвори яких кріпився у передку статично; від виду запрягу тяглових тварин — на одно- і дводишлеві; від типу кузова — на ящикоподібні, драбинясті і платформоподібні. Притому наголошується, що хоч у різних районах Польщі вони мали певну локальну специфіку конструкції, але основні їх частини скрізь були однаковими. Це засадниче положення стало основою для скрупульозного аналізу головних їх складових — передка, задка, поздовжнього з'єднуючого засобу і кузовів. Так, розглядаючи будову передка, автор зосереджується на типах, розмірах та еволюції удовговж кінця XIX—XX ст. осі, формах і функціональній ролі рухомої та рухомої подушок тощо. Особливо багато місця відведено аналізу типів, конструкції і системам кріплення тяглових приладів до інших елементів передка, які, на думку польських етнографів, є визначальними у диференціації транспортних засобів пересування. Проте, якщо етнографічний матеріал про однокінні голоблі і парокінний дишель як направляючий і скеровуючий прилад, а заодно і його наукові інтерпретації безсумнівні, то стосовно першоджерел про тягловий дишель на пару волів це сказати важко. Тому торкнемося найбільш очевидних і суперечливих, пов'язаних з ними, моментів.

На карті № 292 ПАЕ фігурує вилокподібний (з роздвоєним заднім кінцем) воловий прилад, який кріпиться з передком нерухомо. Спочатку це сприймалось як випадкова недоречність. Однак після ознайомлення з однією з розвідок А. Війреса<sup>7</sup>, котрий використав дані „Атласу“ як джерело, сумніви щодо інтерпретації польськими вченими цього тяглого засобу, як мовиться, розвіялися. Коментарі М. Марчика тільки підтвердили зауважене. Зокрема, тут значиться, що „у верхній частині „поля“ [середній потовщений частині дерев'яної осі.— М. Г.] робили два косі вирізи для вкладавання дишла [...] Дишель („oje“, „loje“, „wije“, „dyszel“), розщеплений на дві частини, зверху перекритий насадом, тобто рівною або вигнутою дошкою завдовжки і завширшки „полю“. Цілісність з'єднують разом з допомогою скрученої лози (вітки), яку пізніше замінили залізні обручі. [...] Такий тип передка домінував у XIX ст., наприклад, на Підляшші і на Холмщині“ (С. 164—165). Згодом автор повторює сказане ще раз: „Дишель простого воза, пристосованого до запрягу великої рогатої худоби, який називають „потяговим“ („oje“, „loje“, „wuje“, „wije“ й інші), був виготовлений з природної роздвоєної або розщепленої на кінці переважно березової жердини. Її вставляли нерухомо (na stale) між віссю і насадом“ (С. 165). Для переконливості в обох випадках дослідник покликається лише на працю „Холмщина“ О. Кольберга та на доказ сказаного подає одну-єдину світлинку з підписом „Передок воза для запрягу в ярмо“ (№ 94).

Проте в матеріалах О. Кольберга читаємо дещо інше: „Віз воловий, яким наші селяни підляські користуються виключно [...] має дишель („розціп“, „розщеп“) завдовжки 4,5 лікті з двома або трьома дірками (одна за одною) на передньому кінці для закладання кілка на ярмо, який виготовляють переважно з березової

<sup>7</sup> Війрес А. О. Принципы типологии европейских крестьянских телег (На основе материала Советской Прибалтики) // Типология основных элементов традиционной культуры.— Москва, 1984.— С. 91—105.

жердини, розщепленої на дві частини на другому кінці, яким входить у передок воза. Ці розщипки називаються з німецького „сниці“ і входять у передню „ось“ („гось“), над якою є „поле передне“ (передне), або товстий брусок, обтесаний з чотирьох сторін...<sup>8</sup> Як бачимо, по-перше, О. Кольберг не вказує конкретної технології (рухомо чи стаціонарно) з'єднання волового дишла з передком. По-друге, тут фігурує германізм „сниці“, яким, за твердженням ученого, позначали задні кінці утвореної розвилки дишла. Цей факт також суперечить тезі М. Марчика, оскільки при позначенні елемента цим терміном тягловий дишель кріпився тільки рухомо (С. 165—166, рис. 95, 173). Відповідне твердження явно не стикнується з іншими об'єктивними реаліями з галузі сухопутного транспорту польського селянства, які містяться у „Коментарях“. Зокрема, М. Марчик однозначно стверджує, що у дводишлових возах „дишлі тяглові“ („holoble“, „ooble“ тощо) давніше надівали на осі тут же при „полю“ (С. 170). Тобто вони могли вільно рухатися вверх і вниз. Крім того, тільки про рухоме кріплення волового тяглового засобу говорить Івона Марчик, коли розглядає робочі сани (С. 131—132, 134, рис. 74, 144).

Існують й інші не менш переконливі аргументи, які спростовують трактування матеріалів упорядника карт С. Грохольського та автора коментарів до них М. Марчика. За браком місця торкнемося лише їх суті. По-перше, при означенні тяглового засобу чотириколісного воза індоевропейським з походження терміном „війя“ (незалежно від його фонетико-морфологічного оформлення) в усіх слов'ян, зокрема і в українців, він завжди кріпився лише рухомо. По-друге, важко повірити в те, що наприкінці XIX — у XX ст. у самому центрі Європи, на відміну від решти її регіонів, у тому числі найвіддаленіших північних, використовувалася найархаїчніша з конструктивно-технологічного погляду система з'єднання тяглового приладу — ровесниця рухомої осі і суцільного дерев'яного колеса. По-третє, чи замислювалися польські вчені над тим, яку відстань можуть подолати тварини (воли) з навантаженим возом пересічною місцевістю саме при нерухомому кріпленні тяглового засобу до його ходу. Щоб пересвідчитися у цьому наочно, цілком доречно було б скористатися одним з методів експериментальної етнографії.

Стосовно ж поданої у „Коментарях“ світлини та підпису, що її супроводжує, то в контекст сказаного раніше вони явно не вписуються. Тому в майбутньому варто торкнутися її, а заодно й решти дискусійних питань, що виникли під час картографування матеріалів ПАЕ та підготовки „Коментарів“, окремо, оскільки для простеження генезису та еволюції традиційного чотириколісного воза вони мають принципове значення. В іншому випадку допущені неточності й надалі заважатимуть встановленню об'єктивної істини у цій ділянці народної культури — не тільки польського, а й решти слов'янських етносів, зокрема українського. Тим більше, що в добу досліджень О. Кольберга значна його частина проживала саме на території Холмщини і Підляшшя і ототожнювала себе лише із загальним українством.

Селянський віз диференціюється також на основі приладів і методів з'єднання передка і задка, що дало змогу авторові виділити два основні його типи, які побутували у XX ст. Для першого типу транспортного засобу була характерна суцільна довга жердина з розвилкою на задньому кінці, яку кріпили у задку нерухомо, а її передній кінець вставляли безпосередньо в отвір передка. Специфіка з'єднуючого приладу другого типу воза полягала в тому, що він складався з двох частин — довгої прямої жердини (власне розвори) та окремої короткої розвилки (задніх „сниць“). У розвідці детально аналізуються варіанти способів їх з'єднання

<sup>8</sup> Kolberg O. Chełmskie: Obraz etnograficzny.— Kraków, 1890.— Т. 1.— S. 102.

разом з основними складовими ходу, а також розповсюдження кожного типу транспортного засобу на теренах Польщі. Те саме стосується запропонованої у „Коментарях“ класифікації чотириколісного воза за типами кузова, що дало змогу наочніше простежити залежність його будови і форм від функціонального призначення.

Виклад матеріалу М. Марчик завершує про типи колеса, його загальну конструкцію та елементи: головку, шпиці, обід та інші. Позитивним моментом цієї частини роботи слід вважати насамперед поширений екскурс у доісторичні та середньовічні часи, на тлі яких чіткіше окреслюються етнографічні реалії ХХ ст., процес витіснення традиційного колеса (з суцільним гнучим ободом, яке було характерне для давніх „босих“ возів) сучасними — із залізною шиною („рафою“) та іншими металевими частинами, а також гумовим.

Окрему статтю колективної праці польських етнографів становлять коментарі Казимира Ягелли „Ярмо, яремце і хомут на худобу“. На відміну від доробку двох попередніх дослідників, її супроводжує короткий вступ, у якому відзначається внесок К. Мошинського у вивчення упряжі у слов'ян, а також наголошується на тому, що з об'єктивних причин він не міг порушені ним проблеми розв'язати остаточно. Основою розвідки К. Ягелли послужили, зрозуміло, зафіксовані під час науково-пошукових експедицій 1960—1965 рр. етнографічні матеріали, які згодом опрацював та подав на п'ятьох картах (№ 229—231, 236 четвертого зошита; № 285 п'ятого зошита) уже згадуваний нами Є. Грохольський. Крім того, автор дає архівні й музейні першоджерела, дані відповідної етнографічної і мовознавчої літератури.

Головне місце у „Коментарях“ посідає аналіз упряжі на пару тяглових тварин — волів. Дослідник дотримується розробленої К. Мошинським типології парного шийного ярма, тобто поділяє їх на рамкове („podgardlicowe“), кульбачне („kulowe“), щабельне („zeberkowe“) і каблучне („kabłakowe“), та кожне з них розглядає окремо. Заодно ж автор спеціально торкається питання еволюції каблучно-щабельного парного ярма.

У центрі його уваги різні аспекти волової упряжі: конструкція, народні назви частин, райони їх розповсюдження, процес витіснення одного типу ярма іншим тощо. Позитивним надбанням роботи є також те, що етнографічний матеріал з терену Польщі розглядається у загальнослов'янському контексті, зокрема України. Широке застосування порівняльного методу зумовила мета, яку намітив К. Ягелла, — уточнити деякі зі спостережень, положень та висновків К. Мошинського. Щоправда, це вдалося авторові лише частково.

Так, походження найбільш досконалого і найпоширенішого у поляків і решти слов'янських та багатьох неслов'янських народів Європи рамкового ярма вчений пов'язує зі щаблевим. Для цього він докладно аналізує та порівнює форми нашийної і підшийної частин кожного з них, а також елементів, що їх з'єднують разом. Проте аргументи щодо генетичної спорідненості та однотипності ярем із суцільною і перерваною підгорлицями (останнє використовували переважно південні слов'яни), на нашу думку, не тільки непереконливі, а й суперечать іншим етнографічним матеріалам, насамперед польським, які закартографували дослідники. Зокрема, походження ярма з перерваною підгорлицею, що спорадично побутувало у деяких польських селах, автор уже пов'язує з кульбачним (С. 203, 222). Така суперечність цілком закономірна, оскільки основним диференціюючим елементом упряжі К. Ягелла, як і К. Мошинський, вважає наявність чи брак підгорлиці, а не тип з'єднуючого елемента. Справді, при типологізації парної волової упряжі ХІХ—ХХ ст. підгорлиці належить одне з ключових місць, оскільки в загальних



рисах вона відображає реальність у даній ділянці традиційно-побутової культури. Однак для з'ясування генетичних коренів так званого слов'янського ярма її вже недостатньо. Саме з цих причин К. Ягелла, як і решта попередників-дослідників, завваживши відмінність між формами внутрішніх „сноз“, які використовувалися на рамковому ярмі з суцільною і перерваною підгорлицями, не надав цьому факторові особливого значення. Більше того, учений не зауважив генетичної різниці між внутрішніми з'єднуючими частинами (у формі круглої палки і плоскої дощечки) самого ярма з суцільною підгорлицею, що можна пояснити недостатньою кількістю порівняльного матеріалу з території України та інших східних слов'ян. Фрагментарні дані та окремі тези О. Бежкович, на які часто покликається автор, для цього явно недостатні, тим паче, якщо вони сумнівного походження або й не відповідають дійсності. Натомість робота одного з найбільших знавців волової упряжі в українців — Н. Заглади<sup>9</sup> — у цьому випадку була б дуже корисною. Важко погодитися також з іншими трактуваннями К. Ягелли щодо рамкового ярма — первісного типу круглої „снози“, функціональних переваг плоскої „снози“ порівняно з круглою тощо<sup>10</sup>.

Сказане стосується і так званого кульбачного (за означенням польських народознавців, „kulowego“) ярма. Зокрема, опрацювавши архівні етнографічні першоджерела К. Мошинського, автор помітив і підкреслив, що на території української, частково польської і білоруської частин Полісся, давніше побутувало ярмо лише з природною кривулею, яке потім почало витісняти рамкове — з прямою підгорлицею. Залучення широкого порівняльного матеріалу з Прибалтики, насамперед з Литви, дало змогу йому висунути також нову гіпотезу про генетичні корені першого; на думку К. Ягелли, прототипом кульбачного ярма послужили елементи каблучного і щабельного асиметричного, а не з підгорлицею, як вважав К. Мошинський. Щоб це довести наочніше, дослідник окремо зупиняється на генетичних взаємозв'язках двох останніх типів упряжі, локальній специфіці їх складових, зокрема, формі і ступені вигину з'єднуючої частини („kulu“) тощо. На основі цього етнограф робить головний висновок — з походження „kulowe“ ярмо новітніше не тільки від рамкового, а й решти типів парної волової упряжі. Однак з цим важко погодитися з кількох причин. По-перше, хоч каблучне ярмо побутувало переважно у межах лише використання кульбачного, притому спорадично і на обмеженій території розповсюдження останнього, проте це зовсім не означає, що порівняно з іншими воно виникло пізніше. Навпаки, такий факт може слугувати доказом давнішого походження упряжі саме з суцільною природною кривулею. Натомість спостереження дослідника щодо збігу меж поширення кульбачного ярма з районами застосування сохи-„литовки“ дуже важливі й заслуговують у майбутньому на підвищену увагу, оскільки можуть сприяти з'ясуванню генезису не тільки упряжі, а й орного знаряддя праці та слов'янства загалом.

По-друге, простеження шляхів еволюції і модернізації кульбачного ярма, визначення факторів, які спричинили його розповсюдження і побутування у минулому, з'ясування етимології лексеми „kula“, якою позначали головну деталь тощо, також недостатньо аргументовані. Частково цьому допомогли б картографічні мовознавчі матеріали відомого польського лінгвіста Ю. Тарнацького<sup>11</sup>, які з невідомих нам причин автор залишив поза увагою.

<sup>9</sup> Заглада Н. Ярмо // Матеріали до етнології.— К., 1929.— Ч. 2.— С. 11—45.

<sup>10</sup> Детальніше про це та принципово іншу концепцію походження різних типів парного шийного ярма в українців і слов'ян загалом див. у статті М. Глушка, опублікованій у цьому томі „Записок Наукового товариства ім. Шевченка“.

<sup>11</sup> Tarnacki J. Studia porównawcze nad geografią wyrazów (Polesie—Mazowsze).— Warszawa, 1939.— S. 46—53.

По-третє, важливим доказом, що підтверджує або спростовує запропоновані гіпотези походження кожного типу парного шийного ярма, можуть слугувати способи кріплення упряжі до тяглого дишла. На жаль, виклад матеріалу К. Ягелла обмежив лише загальним описом таких способів та окресленням основних регіонів їх розповсюдження на території Польщі.

У контексті порушених у „Коментарях“ проблем істотно значення мають відомості про природне ярмо та одноволове шийне ярмце. Зокрема, визначивши основні ареали розповсюдження першого у Європі і частково на теренах Азії та Африки, автор цілком справедливо вважає його давнішим з походження, ніж нашійне. У тому ж плані наукову цінність мають історичні свідчення витіснення цього типу ярма парним на теренах сучасної Польщі та частини Прибалтики (Литви). Щодо ж ярмця як одноволової упряжі, то на увагу заслуговує насамперед теза, що його прототипом послужило парне, точніше, його половинка. Не менш цінними є спостереження про розповсюдження такого ярма у районах використання трьох типів парної упряжі — кульбачного, рамкового і щабельного. Однак основна причина, яка зумовила його виникнення і поширення, надумана. Як засвідчило наше дослідження<sup>12</sup>, генетичні корені цього явища сягають уже праслов'янської доби і не були спричинені убогістю селян. Тому і використання давнього винаходу населенням, зокрема польським у ХІХ—ХХ ст., треба оцінювати спочатку з позиції довготривалої традиції, а вже згодом його пов'язувати з наслідками соціально-економічного розшарування селянства.

У своїй праці К. Ягелла побіжно торкається також застосування та районів побутування на території Польщі у минулому хомута для запрягу великої рогатої худоби — корів. Решту аспектів цієї упряжі, зокрема конструкції, учений не розглядає навмисно, оскільки більшість з них у центрі уваги Є. Грохольського у розвідці „Форми кінного запрягу“, яка завершує четвертий том „Коментарів“ до ПАЕ.

Роботу Є. Грохольського відкриває також огляд першоджерел, насамперед характеру картографічних матеріалів ПАЕ (карти № 232—235, 237—239 четвертого зошита), що послужили основою для її написання, та стислий виклад загального стану наукового дослідження означеної у заголовку проблеми. Зокрема, відзначається внесок у вирішення різних аспектів, пов'язаних зі способами запрягу коня та упряжжю для нього, таких польських учених, як К. Мошинський, А. Фішер, Я. Чекановський, Я. Жак, Ю. Магушевський та інші.

Незаперечним надбанням автора слід вважати й те, що форми запрягу коня аналізуються через призму кількох додаткових параметрів та зовнішніх ознак, які до цього часу в польській етнографії не враховувалися. Це дало можливість не тільки по-новому згрупувати та систематизувати зафіксовані картографічні матеріали, а й істотно скоригувати та уточнити запропоновану К. Мошинським класифікацію, об'єктивніше визначити у досліджуваній ділянці генетично давніше і новітніше, головне і другорядне, первинне і похідне тощо. Так, залежно від виду і конструкції головної складової кінної упряжі (ярмо, хомут і шлея), всі способи запрягу тварини Є. Грохольський поділяє на дві групи — античні і сучасні, а останні — на два типи, чотири різновидності і п'ять варіантів. Крім того, на основі кількості дишел (один чи два) або запряжених у транспортний засіб тяглових тварин (одна чи дві) виділяються також одно- і двокінні запряги, для кожного з яких був характерний той чи інший вид упряжі та допоміжні компоненти. Такий підхід до

<sup>12</sup> Глушко М. Бовкун як етнокультурний феномен українців // Вісник Львівського університету. Серія історична.— Львів, 1999.— Вип. 34.— С. 501—516.

типології дав змогу авторові скрупульозно простежити не тільки залежність тієї чи іншої форми кінного запрягу від зазначених чинників, а й виявити взаємозв'язки між ними, зокрема генетичні, визначити їх характерні властивості і локальну специфіку, з'ясувати причини їх побутування на території Польщі у ХІХ—ХХ ст. та інше.

Зокрема, дослідник наочно доводить, що із середньовічної доби упряжжю коня слугували хомут і шлея, які використовувалися для запрягу тварини як в одно-, так і в дводишлеві транспортні засоби. Притому в різних регіонах Польщі побутували два різні за генетичним походженням типи хомута — з рухомою внизу дерев'яною кліщовиною (хомути „простий“, „російський“ і „підляський“) і з нерухомою кліщовиною (хомути „краківський“, „шльонзький“ і „жешовський“) та два типи шлеї — проста поворозна і вдосконалена шкіряна. Для селянських господарств ХХ ст. характерні запряги коня в упряж обох видів. Межі їх розповсюдження і використання залежали від історичних коренів, давньої регіональної народної традиції та місцевих природно-географічних факторів. Так, у гірських і передгірських районах, а також на території розповсюдження дуги, тварину запрягали переважно в хомут, у низинних — у шлею. У контексті цього ж з'ясовуються їх локальна специфіка, допоміжні складові упряжі, без яких поїздка неможлива, та інші нюанси проблеми. Цілковито доречними є зіставлення і порівняння усіх елементів упряжі при застосуванні різних форм запрягу, що дало змогу простежити спільне і відмінне в кожному з них, а заодно й встановити їх походження. Щоправда, як засвідчує виклад фактичного матеріалу та загальні висновки, до трактування генетичних коренів сучасних запрягів у хомут і шлею автор підходить обережно, залишаючи місце для маневру. Це також є доказом глибокого освоєння автором досліджуваної теми та пов'язаних з нею наукових проблем. Загалом коментарі Є. Грохольського цікаві для українських етнографів з різних міркувань, оскільки, як нещодавно доведено<sup>13</sup>, парний запряг коня у хомут (шлею) з посторонками та барком набув розповсюдження на території України завдяки посередництву іноземних купців та поляків.

Отже, незважаючи на виявлені неточності та суперечливі моменти, що неминучі для роботи подібного характеру, рецензована праця є важливою подією у дослідженні традиційного транспорту. Залучення великої кількості першоджерел, широкі порівняння, скрупульозний опис багатьох об'єктів і явищ, висунення нових наукових гіпотез, положень і тез тощо, безперечно, привертатимуть увагу до неї ще не одного покоління польських та слов'янських етнографів. Об'єктом уважного вивчення етнологів, культурологів, істориків та фахівців інших профілів стануть також 172 фотоілюстрації, які органічно доповнюють тексти розвідок. Усе це в сукупності з картографічними матеріалами ПАЕ створює надійну основу для подальшого з'ясування різних наукових проблем, пов'язаних з генезисом та розвитком народних засобів пересування, дослідження інших галузей народної культури польського та решти слов'янських етносів, зокрема українського, етногенезу слов'янства загалом.

*Михайло ГЛУШКО*

<sup>13</sup> Глушко М. Системи запрягу коня у традиційний транспорт українського селянства ХVІ—ХХ ст.: проблеми походження // Народознавчі Зошити.— 1998.— № 4.— С. 359—372.