

УДК 903:656.12 (477) “636/637”

ГУЖОВИЙ ПОЛОЗНИЙ ТРАНСПОРТ НАСЕЛЕННЯ УКРАЇНИ ДОБИ ЕНЕОЛІТУ: РЕКОНСТРУКЦІЯ ХОДОВОЇ ЧАСТИНИ І КУЗОВА

Михайло Глушко

Львівський національний університет імені Івана Франка,

79000 вул. Університетська 1,

Львів, Україна

Проаналізовано різні наукові погляди стосовно походження, конструкції і зовнішнього вигляду гужового полозного транспорту, який побутував на території України в добу енеоліту. На підставі розгляду археологічних артефактів (керамічні модельки “саней” носіїв трипільської культури і графічні зображення відповідного засобу пересування з Кам’яної Могили), а також з залученням етнографічних і лінгвістичних джерел з різних регіонів Європи з’ясовано таке: енеолітичному населенню України були відомі лише волокуші-сани як полозний транспортний засіб, у який запрягали тяглових тварин (волів). Конструкцію ходу тогочасних волокуш-саней становили два масивні полози-колоди і три круглі поперечини, які сполучали їх безпосередньо, а основу кузова – задовбані у кожний полоз три вертикальні стояки-палиці, що з’єднували полози і були переплетені прутами й очеретом.

Ключові слова: археологія, етнологія, Україна, енеоліт, волокуші-сани, ходова частина, кузов.

У довготривалій історії формування та розвитку сухопутного транспорту на території України окреме місце посідає доба енеоліту, оскільки саме тоді тут виникли і поширилися первісні колісні та полозні засоби пересування з використанням тяглових тварин – важливого рушія подальшого виробничо-господарського прогресу, поліпшення умов щоденного життя і побуту давнього населення.

Енеолітичні полозні засоби пересування, передусім носіїв трипільської культури, українськими археологами описані неодноразово. Окремі вчені спеціально вивчали різні, найважливіші, на їхню думку, аспекти, пов’язані з цим видом транспорту. Скажімо, С. Рижов зосередився на загальному вигляді трипільських саней – на формах кузова [41. С. 25–27]. Вінницький знавець давньої історії С. Гусев спробував з’ясувати загальні риси конструкції ходу тогочасних засобів пересування [18. С. 19–21]. Натомість у центрі уваги Н. Бурдо перебувають реалії духовної культури (похоронна звичаєвість), які приховані, як уважає авторка, за керамічними модельками трипільських саней [4. С. 25–30]. “Ми не погоджуємося з більшістю дослідників, які розглядають глиняні сани виключно як моделі трипільських транспортних засобів, хоча, вірогідно, вони й відображають, причому *досить умовно* (тут і далі курсив автора. – М. Г.), реально існуючі тоді сани, в які запрягали волів. Проте, на нашу думку, провідним є яскраво виражений *символізм цих виробів*” [4. С. 27] – категорично наполягає дослідниця.

Загалом же в разі ознайомлення із зазначеними та іншими розвідками у нас, як етнологів, постає низка питань, які потребують детального з'ясування стосовно енеолітичного полозного транспорту. По-перше, незважаючи на загальну кількість залученого археологами фактичного матеріалу та рівень його наукового аналізу, запропоновані вченими “реконструкції” засобів пересування трипільців є, м'яко кажучи, розмитими і надто схематичними. Принаймні з цих реконструкцій важко збагнути найголовніше – якою ж була, власне, конструкція їхньої ходової частини. По-друге, який саме тип полозного транспорту відтворили носії трипільської культури на глиняних модельках – волокуші, сани чи ще який-небудь. Це питання є доречним хоча б тому, що в більшості випадків відповідні модельки вчені інтерпретують як зображення саме санного транспорту. З-поміж них лише С. Гусев та його попередник – відомий український археолог С. Бібіков – уважали, що трипільцям були відомі також волокуші. Притому, на думку С. Гусева, “достовірно визначити конструкцію трипільських волокуш без екстраполяції (до. – М. Г.) етнографічних даних важко, на відміну від санного транспорту, особливості якого засвідчені керамічними модельками” [18. С. 19]. По-третє, за допомогою якого тяглого засобу упряжні тварини (воли/бики) перетягали тогочасний полозний транспорт. Зазначене питання є важливим з того погляду, що м'язова сила робочої худоби не діє безпосередньо на сани чи віз, рало чи соху, а за посередництвом ходової (робочої) частини цих об'єктів – через тяглові прилади [23. С. 171–172; 24. С. 190–191].

Відсутність чітких відповідей на окреслене коло питань у наявній нині науковій літературі зумовлена декількома причинами. Зокрема, під час дослідження енеолітичного полозного транспорту археологи не зважають не лише на різницю, яка простежувалася, з одного боку, між конструкцією ходової частини, з іншого, – між формами кузова волокуш та саней, а й на побутування в XIX–XX ст. у європейських народів різних за походженням типів санного транспорту господарського призначення (рис. 1, 2) [14. С. 115–132]. З невідомих нам причин у разі “реконструкції” трипільських “саней” знавці старожитностей України обмежуються тільки глиняними модельками, ігноруючи інші наявні нині пам'ятки культури, передусім Кам'яну Могилу, на стелах якої також зображені зразки енеолітичних засобів пересування. Нарешті, серед археологів і досі нема належно обґрунтованої наукової концепції щодо шляхів виникнення та початкових етапів становлення саней в Україні; окремі ж міркування деяких із них¹ цілком надумані й не відповідають історичній дійсності.

Низку гіпотез стосовно походження зимового транспорту господарського призначення запропонували свого часу і провідні народознавці [58. С. 112–114]. Згідно з припущенням більшості з них, прототипом саней послуговували волокуші. Серед слов'янських

¹ Скажімо, на думку маріупольських археологів Володимира Кульбаки і Віктора Качура, “саме дерево або велика гілка, які найзручніше тягти за стовбур, уже являли собою найдавніший прототип транспортного засобу з голоблею. [...] Постійне використання однієї й тієї ж найзручнішої для процесу пересування гілки чи деревини (дерева. – М. Г.) надавало їй статусу окремого знаряддя праці, з яким пов'язувався сам процес пересування. Після тривалого використання подібної волокуші тоненькі гілочки від неї відпадали і залишалась одна голобля і декілька міцних паралельних полозів (? – М. Г.). Подібна конструкція при подальшому розвитку і давала (послугувала. – М. Г.) примітивні двохполозові санки з готовою голоблею (? – М. Г.)” [28. С. 31].

дослідників уперше цю думку висловив Л. Нідерле [36. С. 396], згодом її підтримали К. Мошинський [60. С. 629–634], Д. Зеленін [22. С. 165] та інші етнологи. Однак після ознайомлення з цим твердженням завважено, що у більшості випадків науковці не вмотивовують його конкретним фактичним матеріалом або пропонують міркування, які не витримують критики. Скажімо, найдавнішим типом саней Д. Зеленін уважав так звані волоки, які перетягав один кінь: “У Сибіру для перевезення сіна рубають дві тонкі берези, в їхні стовбури, як у голоблі, запрягають коня, а на гілки кладуть сіно. Звичайно, проте, волоки або волокуші становлять собою дві довгі жердини із круто загнутими вгору кінцями; ці жердини з’єднуються у двох місцях перекладами. Прямі кінці жердин слугують голоблями, а гнуті, повернуті вгору, волочаться по землі” [22. С. 165].

Майже аналогічно процес виникнення саней бачить сучасний білоруський народознавець В. Тітов [46. С. 202]. І все ж, якщо пристати на думку Д. Зеленіна та В. Тітова, то потрібно визнати й інше – пра- та ранні слов’яни як тяглову тварину використовували лише коня, воловий запряг набув поширення у Східній Європі досить пізно. Однак наше дослідження засвідчує зворотне – тривалий період (до III ст. н. е.) єдиною тягловою силою тут був віл. Крім того, спершу праслов’яни запрягли у сани (у так званий бовкун) одного вола, а не коня [8. С. 501–516; 9. С. 267–281, 306–322, 345]. Отже, навіть з цього погляду описана російським етнологом (Д. Зелениним) модель волокуші не могла послугувати прототипом первісних саней. Це стає ще очевиднішим з тієї причини, що в минулому подібну волокушу (“влак”) використовували також болгари. Відмінність її конструкції полягала в одному – передні кінці довгих жердин-полозів сполучали [5. С. 284, 287. Рис. 246], через що вони не могли бути голоблями; сухопутний засіб перетягала пара волів, а не кінь.

Раніше від Д. Зеленіна схожої думки щодо прототипу первісних саней дотримувався Л. Нідерле, який теж стверджував, що первинною їхньою формою був волок. Правда, за уявленнями дослідника, основу конструкції цього волока становили гладкі стовбури, на яких розміщували вантаж; транспорт перетягала людина або тварина. Найдавніші ж за походженням сани склалися з двох брусків, які “з’єднувалися на кінцях навхрест” [36. С. 396]. Цьому знавцеві слов’янських старожитностей і досі втворюють деякі сучасні дослідники [40. С. 63; 49. С. 347]. Натомість К. Мошинський уважав, що сани є лише спеціальним різновидом волокуші й відрізняються від них досконалішою конструкцією ходу [60. С. 630].

Загалом пов’язування походження санного транспорту з описаними вище зразками волокуші є безпідставним хоча б з тієї причини, що, крім класичних примітивних засобів пересування (гілок, жердин тощо) і власне саней, у минулому побутовали різні моделі транспорту, які поєднували компоненти і одних, і інших, тобто волокуші-сани [2. С. 202; 6. С. 472–474; 17. С. 97–103; 48. С. 393, 395; 58. С. 139–144; 63. С. 338–341]. Отож, якщо йдеться про генезис санного транспорту, то на окрему увагу заслуговують не всі види волокуш, а лише волокуші-сани, оскільки саме вони можуть приховувати певну інформацію про архаїчну (первісну) модель саней – прототип сучасних.

Прямої історичних свідчень про сухопутний транспорт давніх етносів Європи збереглося досить мало. Як уже знаємо, вони обмежені переважно глиняними модель-

ками археологічних культур епохи енеоліту та тогочасними поодинокими графічними зображеннями. Зокрема, IV–III тисячоліттями до н. е. датована значна кількість моделей полозного транспорту – специфічних глиняних виробів, характерних серед енеолітичних спільнот Європи справді лише для носіїв трипільської культури [4. С. 25–26; 41. С. 25–27]. Згідно з описами цих керамічних модельок, конструкцію тогочасних волокуш-саней становили два головні компоненти: 1) глибокий кузов переважно овальної у плані форми; 2) два полози, які часто були досить масивними і мали високі, загнуті вверху, передки. Крім того, на багатьох трипільських модельках спереду відтворено скульптурні зображення голівок биків (волів) [4. С. 26; 18. С. 19–20; 25. С. 127–130] – єдиної упряжної тварини в добу енеоліту [9. С. 26–29; 13. С. 501–522].

Очевидно, що в контексті порушеної нами проблеми детального аналізу потребує передусім конструкція ходової частини енеолітичного зразка полозного транспорту. Правда, на підставі лише глиняних виробів зробити це важко, оскільки вони містять інформацію про одну складову ходу – про полози. Як уже зазначено, на цих виробках полози зображені досить масивними. Валентина Кравець, описуючи керамічні модельки засобів пересування, які походять із сіл Незвисько та Городниця-Городище (Верхнє Подністер'я), звернула увагу на те, що полози городницьких саночок зображені у вигляді колод, натомість незвиських мають плоску дископодібну форму (рис. 3) [25. С. 128]. Різницю у зображенні цих полозів дослідниця пов'язувала з технологією обробки деревини [25. С. 129], яка змінювалася впродовж енеоліту (Городниця-Городище належить до раннього етапу трипільської культури, Незвисько – до середнього, тобто до періоду її розквіту). Обидва зразки полозів характерні для глиняних модельок волокуш-саней, виявлених українськими археологами в інших пам'ятках Трипілля [4. С. 25 (мал. 1), 26 (мал. 2), 29 (мал. 5); 18. С. 20; 27. С. 262 (рис. 84); 44. С. 38 (фото)].

Незважаючи на різницю в зовнішньому вигляді полозів, зображених на глиняних модельках, у разі зіставлення їхніх параметрів зауважено одну суттєву, властиву їм рису: майже завжди ці полози масивніші у вертикальній площині, ніж у горизонтальній, тобто є вищими, ніж ширшими. Сказане наочно простежується і на тлі висоти кузова багатьох уцілілих керамічних виробів. Усе це дає нам підстави стверджувати, що носії трипільської культури виготовляли полози з дерев, які мали товстий стовбур, який обробляли (обрубували) так, щоб зменшити розміри кожного полоза власне по ширині, а заодно і його масу.

Для полозів багатьох керамічних модельок трипільських санчат характерна ще одна малопомітна риса – наскрізний поперечний отвір на передку кожного з них (рис. 4) [18. С. 20; 27. С. 262 (рис. 84); 44. С. 38 (фото)]. Правда, сучасні українські археологи трактують призначення цих дірок досить спрощено, вважаючи, що трипільці робили їх для того, щоб прив'язувати за них нитки [18. С. 20; 26. С. 120]. Однак невже для того, щоб прив'язати до цього виробу “нитки”, обов'язково треба було свердлити отвори? Як засвідчують численні етнографічні матеріали, що стосуються дитячих і ручних господарських санчат, еластичний тягловий засіб (шнурок, ремінець тощо) часто прив'язували безпосередньо до передків полозів, попередньо надавши кожному з них форми головки з невисокою “шийкою”, тобто без застосування будь-яких дірок. Подібне трактування наявних у трипільському полозному транспорті отворів сумнівне

і з погляду рівня розвитку тогочасної технології, адже в добу неоліту дірки свердлили за допомогою дерев'яних стрижнів і трубчастих кісток [31. С. 58–59; 47. С. 62–63], а в епоху енеоліту – і за допомогою примітивних свердел із кременю [34. С. 228, 233, 242, 245; 35. С. 208]. Оскільки полози первісного транспорту були масивними (товстими), то, очевидно, що підготовка у них отворів цими примітивними “інструментами” займала багато фізичних сил і часу. Це по-перше. По-друге, важко собі уявити, якої товщини мали бути “нитки”, щоб вони могли слугувати тягловим засобом для упряжних тварин (пари волів/биків).

Так чи інакше, але в контексті сказаного мало ймовірно, щоб енеолітичний майстер, відтворюючи лише загальні контури первісного транспортного засобу, водночас акцентував увагу на несуттєвому, здавалось би, елементі. Це було б нелогічно. Навпаки, зображаючи такі отвори, трипільець наголошував, на нашу думку, не тільки на їхньому важливому функціональному призначенні, а й на цінності самої конструктивної ідеї. Очевидно, що такі отвори могли використовувати лише з однією метою – для рухомого кріплення дерев'яного волового дишла (рис. 5, 6). Принаймні в цьому нас переконують етнографічні матеріали зі Східних Карпат, інших європейських країн кінця XIX–першої половини XX ст. і, що найголовніше, синхронне моделькам трипільських санчат петрогліфічне зображення полозного засобу пересування, яке вціліло на “Східному” (№ 37) скельному комплексі Кам'яної Могили, що у Мелітопольському р-ні Запорізької обл. [19. С. 67; 42. С. 79 (рис. 53), 80].

Правда, Михайло Рудинський, як дослідник цього рисунка, не визначився до кінця зі змістом зображеного. У праці вченого констатовано: “Схематично накреслена пара биків (тобто їх роги, ярмо і дишло), які тягнуть якийсь предмет, виконаний у вигляді прямокутника, розкритого вниз, перекресленого трьома паралельними лініями, – прообраз якогось хліборобського знаряддя чи транспорту” [42. С. 79]. Натомість Валентин Даниленко впевнений, що цей рисунок становить “гранично стилізоване відтворення волокуші або, скоріше, саней, в які за допомогою дишла та ярма запряжено пару круторогих биків” [19. С. 67]. В. Даниленко на підставі аналізу семантики, стильових ознак і техніки виконання зазначеного та інших рисунків згаданої археологічної пам'ятки вважав їх витворами мистецтва енеолітичної доби (рис. 7) [19. С. 131]. Свій висновок учений побудував на тому, що подібні петрогліфічні зображення полозного транспорту (волокуш-саней) з парним запрягом биків IV–III тисячоліття до н. е. виявлено у Сісіанському районі Вірменії (рис. 8) [37. С. 108–109 (рис. 5/2–4)].

Стосовно конструкції ходу цього засобу пересування, то вона докорінно відрізняється від конструкції сучасного санного транспорту господарського призначення українців, та і європейців загалом. Зокрема, два полози приладу, зображеного на стелі Кам'яної Могили, з'єднують три поперечини (крім елемента, до якого прикріплений тягловий прилад), вставлені у просвердлені в полозах отвори, тоді як у XIX–XX ст. на споконвічних українських етнічних землях побутували два зовсім різні типи саней – з двома і чотирма поперечинами і відповідною кількістю задовбаних у полози вертикальних стовпців [10. С. 202–203; 11. С. 61–62; 12. С. 67–68; 15. С. 33–37; 17. С. 91 (рис. 9), 106–109]. Саме тому, що не мали “копилів” як важливої складової конструкції ходу будь-якого зимового транспорту, полози трипільських волокуш-саней були масивними

і високими у вертикальній площині. Якщо точніше, то для збільшення відстані між поверхнею суші та з'єднувальними поперечинами енеолітичний майстер змушений був просвердлювати отвори в заготівці або якомога вище від її нижнього краю, або підбирати для полоза дерево з якомога товстішим стовбуром. У ці отвори, власне, і вставляли круглі поперечини – на зразок палиць примітивних дитячих санчат (в українців – “самотяжок” чи “гринджол”) XIX–XX ст. (рис. 9) [10. С. 201 (фото); 11. С. 59; 17. С. 89 (рис. 7/e), 98; 48. S. 396 (pr. X/1-2); 57. S. 95 (rys. 42a, b); 59. P. 379 (abb. 28); 63. S. 338–341; 65. P. 32–33 (foto 20)], а також спорадичних викопних зразків сухопутного транспорту цього виду (рис. 10) [61. S. 48 (rys. 18)]. В іншому випадку з'єднувальні перекладини ускладнюватимуть пересування засобу – як узимку, так і влітку; у першому випадку вони загортатимуть сніг, у другому – зачіпатимуть за різні природні перешкоди (горбки, каміння тощо). Доказом сказаного є обмежене функціональне використання волокуш-саней різних моделей у господарстві селян до сьогоднішнього дня.

На енеолітичному зображенні з Кам'яної Могили є ще один важливий елемент (кругла палиця), до якого прикріплений тягловий прилад із задньою розвилкою [9. С. 219–220, 222–223]. За даними наукової літератури, аналогічний чи подібний тягловий засіб кріпили до головок полозів жителі багатьох країн Європи, притому їм були відомі два варіанти цього з'єднувального вузла. Основою першого з них слугувала задовбана у головки полозів кругла поперечина, яку ще в XX ст. застосовували болгари [5. С. 287 (рис. 247); 59. P. 385 (abb. 33)], угорці [56. P. 45 (ker. 17)], словаки [50. P. 75 (fig. 19, 22)], румуни [66. P. 357 (fig. 191), 358 (fig. 192)], шведи [51. P. 48–49 (pl. 6/3, 4)], норвежці [51. P. 57 (fig. 27)], данці [51. P. 78 (fig. 33)], естонці [6. С. 448 (рис. 8)], а також частина українців Карпат [9. С. 202 (рис. 97), 203 (рис. 98–100); 10. С. 203–204; 17. С. 92 (рис. 10/П), 110]. У другому варіанті з'єднувального вузла такої поперечки не було. Натомість тягловий пристрій прив'язували різними засобами безпосередньо до головок полозів, у кожній з яких для цього спеціально просвердлювали (продовбували) отвір (серби і боснійці [60. S. 631 (fig. 513/3, 4)], румуни [52. P. 436 (fig. 81)], вірмени [37. С. 107 (рис. 4/2)], грузини [7. табл. 14–16], лезгини [29. С. 154 (рис. 19)] та ін.). Однак незалежно від описаних способів кріплення у кожному такому випадку тягловий прилад вільно рухався у вертикальній площині, що під час пересування пари волів як тягової сили на пересіченій місцевості мало головне значення [23. С. 174]. Давнє походження описаної конструктивно-технологічної з'єднувальної системи засвідчують також скупі історичні джерела. Скажімо, скандинавські вікінги кріпили розвилку тягового дишла лише за допомогою круглої палиці, яку вставляли в отвори головок полозів господарських саней [30. С. 122 (рис. 33); 54. S. 254 (rys. 38)] або спеціальних виступів кузова похоронно-ритуальних (виїзних) [62. P. 34 (il.), 39 (il.), 41 (il.)], тобто так само, як і шведи, норвежці, данці, болгари, угорці, частина українців Карпат та інші етноси наприкінці XIX–у XX ст.

Безсумнівність цього очевидна й з іншої причини – в усіх зазначених вище випадках тип тягового засобу та спосіб його кріплення був властивий санному транспорту з ходовою частиною однакової конструкції – його полози з'єднували три або дві поперечини. Цікаво, що для стародавньої моделі зимового транспорту були характерні три поперечини, для сучасніших – дві (до уваги не беремо поперечку, що з'єднує го-

ловки полозів, оскільки вона виконує зовсім іншу функцію). Тобто в цьому випадку жодної суперечності стосовно походження, з одного боку, тяглого приладу із задньою розвилкою та пов'язаної з ним системи кріплення, а з іншого, – середньо- чи західноєвропейської (без поздовжніх грядок) моделі саней господарського призначення не простежено. Зимовий засіб пересування – сани з двома з'єднувальними брусками (“насадами”) – виник на базі давнішого зразка (з трьома поперечинами) у пізньому середньовіччі, тоді як тип волового дишля-трійні та спосіб його кріплення до ходової частини залишились традиційними. Саме тому в тих регіонах Європи, де вони побутували до початку ХХ ст. включно, у народнорозмовній мові різних етносів збереглася праїндоевропейська за походженням назва “війя” чи її варіанти [21. С. 397; 45. С. 331], тобто традиційне означення цього приладу.

Стосовно кузова енеолітичних волокуш-саней, то, як засвідчують керамічні модельки трипільців, він завжди був безпосередньо на полозах. На наше глибоке переконання, основу стінок цього кузова становили вертикальні дерев'яні стояки, які вдовбували у полози (рис. 11, 12). Зокрема, наявність таких стояків (найімовірніше, по три штуки на кожному полозі) засвідчують або вертикальні лінії, нанесені фарбою на зовнішній поверхні кузова від його гребеня до верхнього чи навіть до нижнього краю полоза, або глиняні потовщення, якими енеолітичний майстер спеціально їх виділив [4. С. 25 (мал. 1), 29 (мал. 5); 27. С. 262 (рис. 84)]¹. Остов кузова переплітали лозовими прутами чи очеретом [4. С. 28; 41. С. 25–27], тому він і нагадував своєрідного “коша” та мав переважно овальну в горизонтальному перерізі форму, на що вже неодноразово звертали увагу дослідники. До цього висновку спонукає нас конкретний археологічний матеріал, який стосується іншого різновиду сухопутного транспорту – колісного. Скажімо, секретами виготовлення бокових стінок із лози та очерету для візка володіли племена пізнього ступеня ямної культури (кінець III–початок II тисячоліття до н. е.) [38. С. 98]. Серед знахідок скіфських возів V–IV ст. до н. е. також широко трапляються відбитки кузовів, що мали переплетені прутами борти [33. С. 98]. Отже, витoki застосування плетених кузовів сягають сивої давнини. Їхню появу зумовили об'єктивні причини. Перш за все, технологія виробництва цього дорожнього спорядження є однією з найпростіших, не потребує спеціальних інженерних знань, великих зусиль і часу. Такий кузов міг зробити майже будь-хто. По-друге, для цього завжди вистачало необхідного матеріалу – лозового пруття. Нарешті, досвід використання такого матеріалу для виготовлення різних побутових виробів став набутком людини задовго до епохи енеоліту. Досить згадати, що стародавній ліпний посуд мав серцевину також із деревного плетива, на яке наносили шар глини [31. С. 59; 39. С. 25–26; 47. С. 63].

¹ Правда, розпис кузова волокуш-саней деякі дослідники трактують як “драбину” – знак “сходження”, сакральність “висоти” тощо [4. С. 27]. У народній культурі “драбина” символізувала “вертикаль”, шлях уверх і шлях між світами: нижнім і земним, верхнім та земним [1. С. 100]. З подібною інтерпретацією цього розпису важко погодитися хоча б з тієї причини, що волокуші-сани як утилітарний предмет не могли слугувати тим об'єктом, де енеолітичний майстер зображав би “висоту”. Свідченням цього є й інше: на поверхні бокових стінок кузова, відтворених на трипільських керамічних модельках, нанесені лише вертикальні лінії і зовсім нема горизонтальних, тоді як “драбинка” обов'язково передбачає їхню наявність – незалежно від різновиду явища народної культури.

Аналогічним способом монтували трипільці і дно кузова волокуш-саней, про яке наші попередники не згадують у працях зовсім². Це наше припущення ґрунтується передусім на реаліях традиційної культури українців, інших європейських етносів ХІХ–ХХ ст., а також на щойно відтвореній конструкції ходу енеолітичного гужового засобу транспорту. Зокрема, відповідним способом формували дно дитячих і ручних волокуш-саней [48. С. 396 (рґ. Х/1–2)], а також дно дерев'яних нош, якщо їхні стінки-ручки сполучали три палиці [17. С. 61 (рис. 6/а, б); 53. С. 59 (tabl. 8/2); 55. С. 155, 156 (tabl. 21/4, 5); 64. С. 654 (abb. 8/с)]. Такі палиці й переплітали гілками або вузькими дралицями. Загалом же широке застосування описаної технології виготовлення дна транспорту різних видів ґрунтувалося на архаїчній за походженням традиції та її доступності в будь-яку історичну добу.

Окремі елементи дна могли слугувати складовою самих стінок кузова. Точніше, якщо одна з гіляк (стовбурів молодих дерев), якими переплітали горизонтальні з'єднувальні поперечини ходу, була довшою, ніж дно, то її кінці загинали вгору, попередньо розпаривши деревину в гарячій воді чи запікши на вогні. Тоді загнуті вверх кінці, власне, і становили частину остова бокових стінок кузова, зокрема спереду та ззаду, які також переплітали прутами чи очеретом. До цієї думки схиляє нас передусім широке застосування так званої хрестоподібної технології в разі виготовлення різних виробів (кошиків, корзин тощо) для транспортування продуктів харчування і малогабаритних вантажів [20. С. 89–93; 43. С. 252–264; 57. С. 95 (rys. 42а, б)]. Так чи інакше, але все це безпосередньо вплинуло на форму (овальна чи майже прямокутна) кузова волокуш-саней, яку майстри трипільської культури відтворили у керамічних модельках. Водночас неясним є поки що один момент: чи обмазували трипільці кузов полозного транспортного засобу глиною. З огляду на зовнішній вигляд керамічних виробів, а також на характер енеолітичного відтворювального господарства можна припустити, що його могли обмазувати глиною, принаймні з середини, щоб відповідним способом зберегти зібраний урожай від втрат, зокрема під час перевезення збіжжя з ниви.

Загалом же розміщення кузова безпосередньо на полозах ще раз доводить: конструкція ходу трипільського гужового засобу пересування суттєво відрізнялася від конструкції ходу санного транспорту ХІХ–ХХ ст.; в енеолітичних волокуш-саней не було вертикальних, задовбаних у полози стовпців (“копил”) – дуже важливої складової сучасної системи з'єднання полозів [2. С. 204–209; 6. С. 438–455; 17. С. 106–108; 58. С. 118–125; 60. С. 630–631]. Для порівняння: у ХХ ст. кузов влаштовували безпосередньо на полозах лише на дитячих “самотяжках” та на деяких моделях ручних волокуш-санчат обмеженого функціонального призначення (для перевезення малогабаритних вантажів на коротку відстань). Цікаво, що в більшості випадків такі засоби пересування українці означали поки що етимологічно неясним терміном

¹ Без дна кузов втрачає сенс, особливо в разі транспортування сипких матеріалів, скажімо збіжжя з ниви. До речі, житні снопи поліщуки доставляли з поля саями ще наприкінці ХІХ– на початку ХХ ст. [3. С. 340].

“гринджоли” (незалежно від його фонетико-морфологічного оформлення) [11. С. 59–60; 17. С. 97–98]. Неясним тому, що виведення відповідної назви з румунського *grindă* чи *gringicără* [21. С. 596] є безпідставним, бо аналогічну лексему вживали в Україні скрізь для означення різних за конструкцією та функціональним призначенням робочих саней і примітивних санок [11. С. 59–60; 15. С. 32; 16. С. 316; 17. С. 90, 94, 97–98; 40. С. 63]. У минулому ця назва була відома також поліщукам Білорусії [32. С. 167], яким романомовні впливи зовсім не властиві.

Отже, на підставі викладеного вище археологічного, етнографічного та лінгвістичного матеріалу можемо зробити такі загальні висновки. Серед гужового полозного транспорту у господарстві енеолітичного населення України, зокрема і носіїв трипільської культури, побутували лише волокуші-сани. Типові сани виникли значно пізніше, що заслуговує на окрему увагу науковців. Ходову частину архаїчних волокуш-саней становили два масивні з високими передками (головками) полози-колоди, сполучені за допомогою трьох круглих дерев'яних поперечин. Поперечини вставляли у просвердлені в полозах отвори. Крім того, окрема поперечина (кругла палиця) слугувала з'єднувальним елементом волового тяглового приладу (“війя”). Зокрема, задні кінці трійні-“війя” нанизували на палицю за допомогою просвердлених отворів, а саму її вставляли в наявні у головках полозів дірки (рис. 13). Відповідна система сполучення первісного засобу тяги з ходовою частиною волокуш-саней належить до найбільших технічних досягнень енеолітичного населення України, Старого Світу загалом, оскільки саме вона забезпечувала достатню рухомість волового приладу у вертикальній площині, що позитивно впливало на фізичний стан упряжних тварин під час поїздки, передусім горбистою місцевістю. Водночас ця система була досить простою за конструкцією і надійною в експлуатації. Власне з цих двох причин дишель-трійню (“війє”) та пов'язану з ним з'єднувальну систему і застосовували різні народи Північної, Центральної, Західної та Південної Європи до початку ХХ ст. включно, хоча сама конструкція ходу полозного транспорту господарського призначення змінилася докорінно.

Стосовно конструкції кузова енеолітичних гужових волокуш-саней, то її основу становили задовбані у кожний полоз вертикальні дерев'яні стояки та горизонтальні поперечини, що з'єднували полози і були переплетені прутами та очеретом. Відповідна технологія формування бортів і дна вплинула на його форму, зовнішній вигляд загалом, що відображено у виявлених археологами глиняних модельках транспортного засобу цього виду (рис. 14).

Головним конструктивно-технічним недоліком енеолітичних волокуш-саней було те, що поперечини, які сполучали полози-колоди, перебували на незначній відстані від поверхні суші, через що пересування ускладнювалося в будь-яку пору року. Поліпшити прохідність досліджуваного транспортного засобу майстри енеолітичної доби могли лише частково – підбираючи для полозів якомога товстіші дерева, у стовбурі яких і просвердлювали горизонтальні отвори для з'єднувальних елементів (поперечин). Однак у разі використання масивних полозів засіб транспорту також був масивним, що, відповідно, теж негативно впливало на його загальні експлуатаційні характеристики. Словом, ці дві взаємопов'язані між собою вади енеолітичних волокуш-саней можна було усунути тільки одним способом – кардинально змінивши саму систему з'єднання

полозів, що зробили вже наступники носіїв трипільської та інших синхронних археологічних культур України.

1. *Агапкина Т. А.* Лестница // Славянские древности: Этнолингвистический словарь / Под ред. Н. И. Толстого. – М., 2004. – Т. 3. – С. 100–101.
2. *Бежкович А. С.* Средства передвижения и упряжь в крестьянском хозяйстве // Бежкович А. С., Жегалова С. К., Лебедева А. А., Просвиркина С. К. Хозяйство и быт русских крестьян: Памятники материальной культуры. Определитель. – М., 1959. – С. 199–243.
3. *Брицун-Ходак М.* Літописна Земля Древлян: Історія. Культура. Етнографія. – Коростень, 2002.
4. *Бурдо Н.* Керамічні моделі саней Трипільської культури // Укр. керамол. журн. – 2003. – № 1. – С. 25–30.
5. *Вакарелски Хр.* Етнографія на България. – София, 1977.
6. *Вийрес А. О.* Санний транспорт у эстонцев // Вопросы этнической истории народов Прибалтики по данным археологии, этнографии и антропологии. – М., 1959. – С. 438–476.
7. *Гегешидзе М. К.* Грузинский народный транспорт. – Тбилиси, 1956. – Т. 1: Сухопутные средства перевозки.
8. *Глушко М.* Бовкун як етнокультурний феномен українців // Вісн. Львів. ун-ту. Сер. іст. – 1999. – Вип. 34. – С. 501–516.
9. *Глушко М.* Генезис тваринного запрягу в Україні (Культурно-історична проблема). – Львів, 2003.
10. *Глушко М.* Засоби зв'язку і транспорту // Лемківщина: Іст.-етногр. дослідження. – Львів, 1999. – Т. 1: Матеріальна культура. – С. 193–217.
11. *Глушко М.* Полозні і колісні засоби пересування // Полісся України: матеріали іст.-етнограф. дослідження. – Львів, 1999. – Вип. 2: Овруччина. 1995. – С. 59–76.
12. *Глушко М.* Сухопутний транспорт поліщуків // Полісся України: матеріали іст.-етнограф. дослідження. – Львів, 2003. – Вип. 3: У межиріччі Ужа і Тетерева. 1996. – С. 59–82.
13. *Глушко М.* Упряж тяглових тварин в Україні доби енеоліту та бронзи: сучасні наукові інтерпретації з погляду етнолога // Вісн. Львів. ун-ту. Сер. іст. – 2003. – Вип. 38. – С. 501–522.
14. *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.
15. *Глушко М.* Традиційний сухопутний транспорт // Полісся України: матеріали іст.-етнограф. дослідження. – Львів, 1997. – Вип. 1: Київське Полісся. 1994. – С. 25–52.
16. *Глушко М. С.* Засоби пересування // Поділля: Іст.-етнограф. дослідження. – К., 1994. – С. 313–322.
17. *Глушко М. С.* Шляхи сполучення і транспортні засоби в Українських Карпатах другої половини ХІХ – початку ХХ ст. – К., 1993.
18. *Гусев С. А.* К вопросу о транспортных средствах трипольской культуры // Росс. археология. – 1998. – № 1. – С. 15–28.
19. *Даниленко В. М.* Кам'яна Могила. – К., 1986.
20. *Дацун П. І.* Художнє плетіння // Народні художні промисли України. – К., 1986. – С. 89–93.
21. Етимологічний словник української мови. – К., 1982. – Т. 1.
22. *Зеленин Д. К.* Восточнославянская этнография / Пер. с нем. К. Д. Цивинной. – М., 1991.
23. *Кожин П. М.* К проблеме происхождения колесного транспорта // Древняя Анатолия. – М., 1985. – С. 169–182.
24. *Кожин П. М.* Транспорт наземный // Свод этнографических понятий и терминов. – М., 1989. – Вип. 3: Матеріальна культура. – С. 190–196.
25. *Кравец В. П.* Глиняные трипольские модельки саночек и челна в коллекциях Львовского исторического музея // Краткие сообщения Ин-та истории материальной культуры АН СССР. – 1951. – Вип. 39. – С. 127–131.

26. Круц В. А. К истории населения трипольской культуры в междуречье Южного Буга и Днепра // Первобытная археология. Материалы и исследования: Сб. науч. тр. – К., 1989. – С. 117–132.
27. Круц В. О. Етнокультурний склад населення. Побут і матеріальна культура // Давня історія України. – К., 1997. – Т. 1: Первісне суспільство. – С. 234–309.
28. Кульбака В., Качур В. Індоевропейські племена України епохи палеометалу. – Маріуполь, 2000.
29. Лавров Л. И. Этнография Кавказа (по полевым материалам 1924–1978 гг.). – Л., 1982.
30. Лебедев Г. С. Эпоха викингов в Северной Европе: Историко-археологические очерки. – Л., 1985.
31. Мартынов А. И. Археология СССР. – М., 1973.
32. Масленникова Л. И. Из полесской терминологии транспорта // Лексика Полесья: Материалы для полесского диалектного словаря. – М., 1968. – С. 161–192.
33. Мелюкова А. И. Оружие, конское снаряжение, повозки, наверхия // Степи европейской части СССР в скифо-сарматское время. – М., 1989. – С. 92–100.
34. Мовша Т. Г. Поздний этап трипольской культуры // Археология Украинской ССР. – К., 1985. – Т. 1: Первобытная культура. – С. 223–263.
35. Мовша Т. Г. Средний этап трипольской культуры // Археология Украинской ССР. – К., 1985. – Т. 1: Первобытная культура. – С. 206–223.
36. Нидерле Л. Славянские древности / Пер. с чешск. Т. Ковалевой, М. Хазанова. – М., 2000.
37. Петросян Л. Н. Армянские народные сухопутные средства передвижения // Кавказский этнограф. сб. – М., 1972. – Т. 5. – С. 98–118.
38. Потупчик М. В. Поховання з візком біля с. Писарівка // Археологічні дослідження в Україні 1991 року. – Луцьк, 1993. – С. 97–98.
39. Пошивайло О. Етнографія українського гончарства: Лівобережна Україна. – К., 1993.
40. Приходько М. П. Сухопутний транспорт на Україні // Народна творчість та етнографія. – 1975. – № 5. – С. 63–66.
41. Рижов С. М. Моделі саней пізньотрипільських пам'яток Буго-Дніпровського межиріччя // VI Вінницька обласна історико-краєзнавча конференція: Тези доп. – Вінниця, 1988. – С. 25–27.
42. Рудинський М. Я. Кам'яна Могила (Корпус наскельних рисунків). – К., 1961.
43. Сахута Я. М. Пляценне // Беларусы. – Мінск, 1995. – Т. 1: Прамысловыя і рамесныя заняткі. – С. 252–264.
44. Трипільський світ: [Каталог виставки] 100-річчю відкриття Трипільської культури присвячується. – К., 1993.
45. Фасмер М. Этимологический словарь русского языка. – М., 1986. – Т. 1.
46. Цітоў В. С. Стальмашнае рамяство // Беларусы. – Мінск, 1995. – Т. 1: Прамысловыя і рамесныя заняткі. – С. 199–215.
47. Шовкопляс І. Г. Основи археології. – К., 1972.
48. Andel K., Markuš M. Ludový transport v strednom Zemplíne // Slovenský národopis. – Bratislava, 1971. – R. 19. – N 3. – S. 377–412.
49. Baran L. Smyký a saně v zemích českých a na Slovensku // Československá etnografie. – Praha, 1957. – Roč. 5. – S. 333–350.
50. Baran L. Transport in Czechoslovakia as an Ethnographical and Social Phenomenon // Land Transport in Europe. – Kobenhavn, 1973. – S. 57–89.
51. Berg G. Sledges and wheeled vehicles: Ethnological studies from the View-point of Sweden. – Stockholm; Copenhagen, 1935.
52. Butură V. Etnografia poporului român: Cultura materială. – Clui-Napoca, 1978.
53. Falkowski J. Zachodnie pogranicze Huculszczyzny: Dolinami Prutu, Bystrzycy Nadwórniańskiej, Bystrzycy Solotwińskiej i Łomnicy. – Lwów, 1937.
54. Foote P. G., Wilson D. M. Wikingowie. – Warszawa, 1975.
55. Gajek J. Zarys etnograficzny zachodniej części Podola. – Lublin, 1947.
56. Ikvai N. Földművelés a Zempléni hegység középső réteszen. – Debrecen, 1967.

57. *Kłodnicki Z.* Transport siłami ludzkimi // *Komentarze do Polskiego Atlasu Etnograficznego*. – Wrocław, 1997. – T. 4: Transport i komunikacja lądowa. – S. 9–109.
58. *Marczyk I.* Sanie // *Komentarze do Polskiego Atlasu Etnograficznego*. – Wrocław, 1997. – T. 4: Transport i komunikacja lądowa. – S. 110–155.
59. *Marinov V.* Traditionelle Transportmittel in Bulgarien // *Land Transport in Europe*. – Kopenhagen, 1973. – P. 347–394.
60. *Moszyński K.* Kultura ludowa słowian. – Kraków, 1929. – Cz. 1: Kultura materialna.
61. *Niesiolowska-Wędzka A.* Sanie // *Słownik starożytności Słowiańskich: Encyklopedyczny zarys kultury Słowian od czasów najdawniejszych do schyłku wieku XII*. – Wrocław; Warszawa; Kraków; Gdańsk, 1975. – T. 5: (S–Ś). – S. 48–50.
62. *Sjovold Th.* The Oseberg Find: And the Other Viking Ship Finds. – Oslo, 1976.
63. *Szymański A.* Tradycyjny transport wólczy // *Komentarze do Polskiego Atlasu Etnograficznego*. – Wrocław, 1994. T. 1: Rolnictwo i hodowla. – Cz. 2. – S. 328–348.
64. *Vakarelski Ch.* Arten des Trages bei den Bulgaren // *Studia ethnographica et folkloristica in honorem Béla Gunda*. – Debrecen, 1971. – S. 649–671.
65. *Vüres A.* Talurahva veovahendid. Baltimaade rahvapäraste põllumajanduslike veokite ajalugu. – Tallinn, 1980.
66. *Vlăduțiu I.* Mijloacele de Transport in Zona Bicaz // *Etnografia Văii Bistriței: Zona Bicaz*. – Piatra Neamt, 1973. – P. 345–362.



Рис. 1. Господарські сани східноєвропейського типу з традиційним воловим тягловим приладом –“голоблями” (с. Зарудні Любешівського р-ну Волинської обл. 1993 р. Фото автора).



Рис. 2. Господарські сани центральноєвропейського типу з кінським дишлем (с. Грабовець Сколівського р-ну Львівської обл. 1988 р. Фото автора).

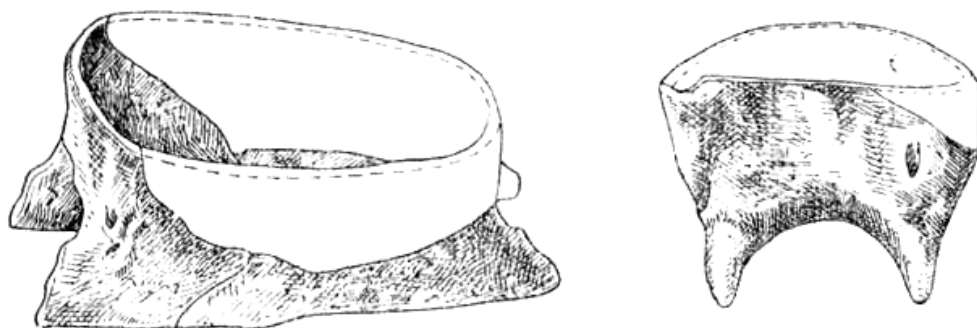


Рис. 3. Керамічна трипільська модель волокуш-саней (Поселення Назвисько, Івано-Франківська обл., енеоліт, за В. П. Кравець).



Рис. 4. Керамічна трипільська модель трипільських волокуш-саней.

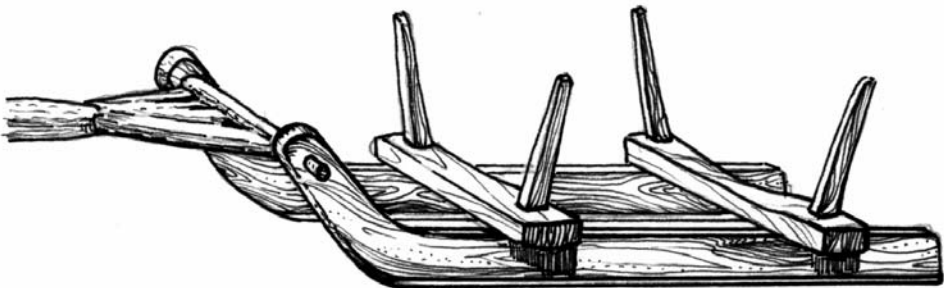


Рис. 5. Спосіб кріплення волового дишла до ходу господарських саней (Данія, початок XX ст., за Б. Г. Следгесом).



Рис. 6. Полоз (“копаниця”) господарських саней центральноєвропейського типу з отвором у його головці для кріплення волового дишла (“війця”) (с. Зарічеве Перечинського р-ну Закарпатської обл. 1984 р. Фото автора).



Рис. 7. Петрогліфічне зображення волокуш-саней із запрягом пари волів (Кам'яна Могила, енеоліт, за М. Я. Рудинським).

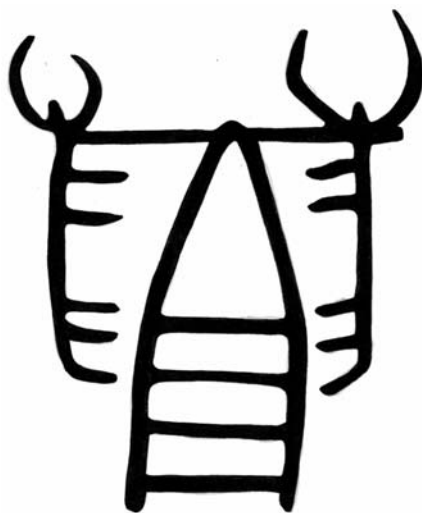


Рис. 8. Петрогліфічне зображення волокуш-саней із запрягом пари волів (Вірменія, енеоліт, за Л. Н. Петросяном).



Рис. 9. Ручні волокуші-сани (с. Крайне Горне Свидницького округу Словаччини (Лемківщина). Середина XX ст. Музей української культури у Свидині, інв. № Е-1403).



Рис. 10. Викопні волокуші-сани
(Раннє середньовіччя. Польща, за А. Несьоловською-Вендзьке).

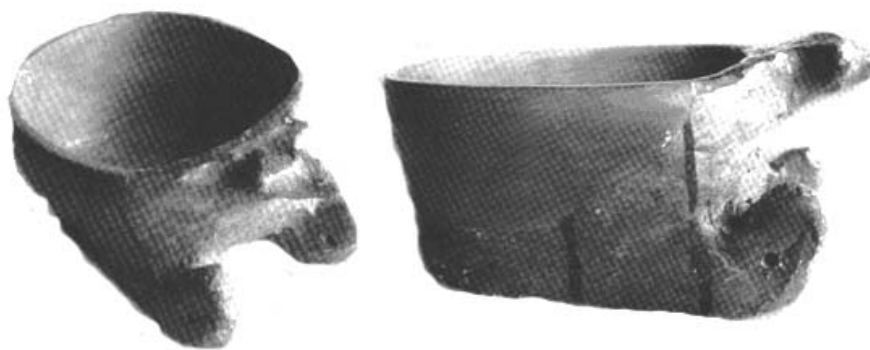


Рис. 11. Керамічна модель трипільських волокуш-саней (фрагмент)
(поселення Майданецьке, Черкаська обл., енеоліт, за Н. Бурдо).



Рис. 12. Керамічна модель трипільських волокуш-саней (фрагмент)
(поселення Майданецьке, Черкаська обл., енеоліт, за Н. Бурдо).

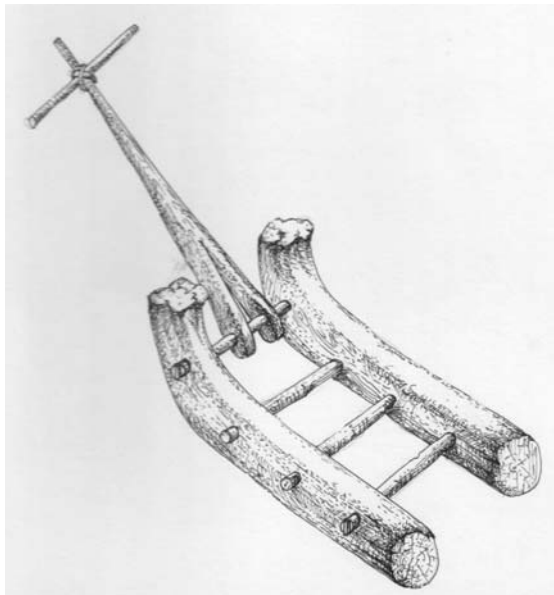


Рис. 13. Загальний вигляд ходу тяглового приладу та упряжі енеолітичних волокуш-саней
(реконструкція автора, рис. В. Сивака).

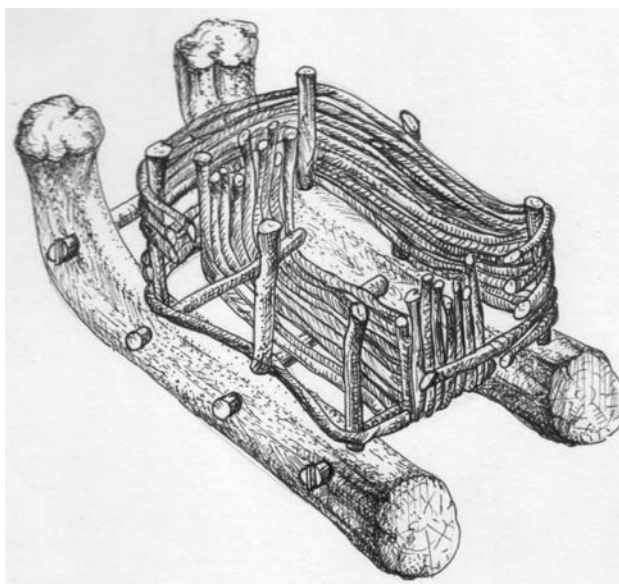


Рис. 14. Загальний вигляд кузова гужових енеолітичних волокуш-саней (реконструкція автора, рис. В. Сивака).

ANIMAL-DRAWN RUNNER TRANSPORT OF THE UKRAINIAN ENEOLITH PERIOD POPULATION: UNDERCARRIAGE AND BODY RECONSTRUCTION

Mykhailo Hlushko

Ivan Franko National University of Lviv

The article analyses various scholarly approaches to the origin, construction and appearance of the animal-drawn runner transport that was common on the Ukrainian territory in the Eneolithic period. Having examined archaeological artefacts (ceramic models of sledges of Trypillya culture representatives and graphic images of this type of vehicles from Kamyana Mohyla) and on the basis of a number of ethnographical and linguistic sources from different European regions, the author found out that the only runner vehicle known in the Eneolithic period was drag-sledge that was drawn by draught-animals (oxen). The undercarriage of the drag-sledge of that time consisted of two massive logs-runners and three round cross-bars that directly joined them, while the basis of the body was made of three vertical riser-poles attached to each runner and cross-bars between the runners fastened by switches and reed.

Key words: archaeology, ethnology, Ukraine, Eneolith, drag-sledge, undercarriage, body.

Стаття надійшла до редколегії 11.02.2007

Прийнята до друку 10.03.2007