

Цим матеріалом продовжуємо опублікування окремих робіт з матеріальної культури, напрацьованих наприкінці 1940-х — на початку 1950-х років співробітниками Інституту мистецтвознавства, фольклору та етнографії (м. Київ) та Етнографічного музею Академії наук (м. Львів) у рамках підготовки «Етнографічного атласу матеріальної культури Української РСР». Через низку суб'єктивних обставин і тогочасних суспільно-політичних реалій ці тексти за тих часів не були опубліковані, а окремі з них були передані на зберігання до Архівних наукових фондів рукописів та фонозаписів Інституту мистецтвознавства, фольклористики та етнології ім. М. Т. Рильського НАН України (далі — АНФРФ ІМФЕ).

Редколегія журналу «Народна творчість та етнологія» не втручається в авторський виклад текстів та в уживану на той час ідеологічно зафарбовану термінологію, оскільки має намір подавати ці тексти як пам'ятки етнографічних студій середини ХХ ст.

ТРАНСПОРТ

Данило Фіголь

УДК 656.025.4+685.54

Сильно розгалужена водна сіть, що вкривала землі Київської Русі, була одною із важливих умов виникнення і розвитку тут людського життя. Про землі ті вже в дуже ранні часи писав Геродот: «В Скіфії немає нічого надзвичайного, крім рік, що зрошують її, вони великі і многочисельні». Разом з ріками дрімучі ліси вкривали тоді нашу країну. Вздовж берегів розташувались оселі, а самі ріки служили шляхами сполучення. Сухопутні дороги не могли мати ще тоді більшого значення. Глибокі ріки, безліч малих річок, потоків, ручаїв, озер та болот, весняні та осінні розтопи, що заливали великі простори, навіть літом не сприяли створенню сталих битих шляхів, а й зимою основний рух зосереджувався, імовірно, все ж таки на тих же (в той час замерзлих) ріках. Підтверджують це історичні дані про рух на водних шляхах України.

В літописах знаходимо вже перші відомості про те, що до Києва доставляли дерево, зв'язуючи його в плоті. Плоті ці, правдоподібно, не були лише способом сплаву ліса, але

служили рівночасно платформами для перевозу різних вантажів.

Крім плотів, літописи згадують про човниладі, а навіть кораблі, що були, однак, великими човнами, і їх могли нести на собі 40—50 людей.

Характер рік, дніпрові пороги, необхідність перетягання суден на вододілах впливали, як бачимо, на характер самих суден і їх невеликі розміри та легкість.

Константин Багрянородний вказує на Київ як центр кінцевого виготовлення та оснащення необхідним приладдям ладей, що їх згрубша виготовляли кривичі і сплавляли в княжі городи, а передовсім у Київ.

Були це довбані човни, які нагадували до певної міри значно пізніші запорізькі чайки. З опису, залишеного Бопланом, знаємо, що чайки мали теж довбане дно, обшите ще вгору дошками, і, як ладі, — два стерна. Козацькі чайки мали ще одну особливість. Щоб вони були стійкими під час великої хвилі, їх бокові стіни були грубо обв'язані очеретом (коми-

шем). Чайки теж перетягались на дніпрових порогах волоком або й переносились на плечах.

В західних областях річкові судна були загальновідомі. Від довбаних однодеревок через набійну ладю еволюціонували вони до човнів з дощок. В побуті майже до наших днів заховались найбільш архаїчні види лодок, а й зараз побіч нових механізованих суден виступають і старі типи човнів.

Як і водяний транспорт, так і сухопутний виник в дуже давних часах. Вже кліматичні умови не дозволяли користатись круглий рік з водних шляхів. Зимовий «путь» був дуже популярний і вважався кращим.

Іпатський літописний список згадує, що труна з тілом кн. Бориса була поставлена на «возила», тобто два довгі коли, чи голоблі, з впряженим конем. Отці старовинні «возила»-поволоки слід вважати прототипом саней. Про сани (як, зрештою, і згадані вгорі ладі), що мали і обрядове похоронне значення, згадується часто в літописах. Мертвого перевозили на санях, навіть літом (прим., кн. Володимира IV/1015 р.). Цей древній звичай практикувався в гірських районах західних областей ще до возз'єднання.

Колісні засоби пересування (так як довбані човни і поволоки, що сягають глибокої дослов'янської праісторії) цілком виразно виступають в Київській Русі.

Колісні повозки знані були вже скіфам, а в 907 р. літописець пише, що Олегові ладі ідуть на колесах до Царгороду.

До раннекняжих часів треба віднести і чотириколісний віз, зв. «кола». Ці вози як засіб транспорту були в ті часи поширені, підтверджує Іпатський літопис, що під р. 1147 згадує про многих візників м. Києва. Віз остав[ся] до наших днів одним із найбільш вживаних ще засобів транспорту на західних областях.

Основним тяглом був кінь. Коня вживали і під сідло, а сідельники були спецремісниками. Знаний був тоді і в'ючний спосіб транспортування тягарів. Тягарі накладали на коней. Цей спосіб дуже довго практикувався на Україні і був доволі поширений в козацьку

добу, коли то значно частіше їздили на конях верхи, ніж тепер.

Їзда верхом на коні та транспортування ним тягарів в масових розмірах дожило було початків ХХ сторіччя в західних областях на Верховині.

Такі допоміжні середники сухопутного транспорту, як кладки і мости, знані були нашим предкам, а способи і засоби (знаряддя) перенесення тягарів при пішому транспорті теж мають своє історичне минуле. <...>

Миски і взагалі відкритий посуд загальнонослили в т. зв. вузликах з хустки або й плахти.

Можна констатувати, що згадані помічні засоби для перенесення їжі та плинів цілком відмерли. Заступив їх, в окремих випадках, практичний бляшаний, часто поливаний фабричний посуд.

В округах Мукачів, Ужгород, Перечин та й майже в цілій Закарпатській області виступають, приміром, т. зв. «денерки» — фабричні баняки з покривкою та ручкою, в яких носять в поле страву. По всій території загальноно вживають (для плинів) бляшаних, часто поливаних баньок, званих на Закарпатті «канта», а збанки, пляшки носять там же в саморобних плетених з конопного мотуза плетінках — «силках».

Малі кількості сіна переносили на плечах в шнурах, зложених у петлю. В гірських районах Станіславської області називали їх «петельки». Такий шнур мав деколи на одному кінці дерев'яне колісце, що полегшувало зложення петлі (Рахівська округа).

В гірських, карпатських районах Станіславської і Закарпатської областей ще тепер зустрічаємо спецзнаряддя для перенесення сіна на дальші відстані — т. зв. цапарі і ключі. Цапар — це приблизно півтора метра довгий вершок смерічки, обтісаний гладко з галузок, з залишеною долішною верствою суч[ч]я. Тонкий кінець — «шинар» — заструганий пласко. Сіно накладають «пластами» через шинар, сильно притискаючи ногами, щоб пристало до залишеної верстви суч[ч]я. Верх цапара замикають розколотим відповідно в

центрі патином, званим «розкіп», так, щоб він заскочив у «заруб» шинара. Опісля перекидають цапар через плече і несуть. Ключ — це відміна цапара, він значно більший й під розкопом має заложені у формі прямокутника 4 нарізники (Микуличин), або бильця (Рахів), що сильно придержують сіно. Такий ключ містить 60—80 кілограмів сіна й дозволяє переносити його «хоч кудя».

В Рахівщині є ще одна відміна ключа. Шинар не має в долі кальбуків (верстви суч[ч]я), а тільки гаковату ключку, в яку кладуть один билець, а на нього по краях ще два. Горішній кінець має малий зазуб, що придержує такі ж три бильця, як на долі. Конопна ключка, прикріплена до зазуба, держить патик — «носак», що й на ньому несуть ключ.

З верхів до оборогів переносять сіно ще за допомогою двох жердок, загострених в одному кінці. Впихають їх в спід копиці наскрізь і цілу копицю переносять, наче на ношах. Жердки ці бувають загострені і на обох кінцях, а довжина їх від 2—4 метрів. Називають їх різно: носилки, ношаки в гірських районах, на долах — ноші. В болотистих, мочароватих околицях носилками виносять копиці з болота на сухі місця (Львівська, Волинська області). Це один спосіб пристосування цих загострених жердок. Сіно накладають граблями безпосередньо на жердки і переносять його до «копеків» (Яблониця, коло Гриняви).

З носилок розвинулися ноші, що розповсюджені по всій території. Виступають вони під різними назвами: ноші, ношулі, мари, шаратлі — та в різnorodній формі. Є це два дручки, сполучені бічними, на взір драбини. Деякі з них плетені ріщем, забиті дошками або у формі плиткої скриньки. Переважно носять ними гній, глину, невеликі кількості сіна, деколи овочі.

Цікавим етнографічним предметом є коромисло. Засяг його розповсюдження — вся територія УРСР (хоч є села і околиці, де вони не виступають, приміром, Мукачівська, Перечинська округи). Коромисла знані в БРСР та РРФСР та у всіх слов'янських народів. Служать вони в основному до перенесення

тяжких начинь з водою, що її черпають по студнях, криницях, потоках, річках. В деяких областях носять ними з річки додому також коші з біллям (рідше) та оберемки випраного білля (частіше). На території західних областей УРСР як панівний тип виступають дручкові коромисла і дуже рідко та в малій кількості нецковаті (передмістя Тернополя, райони Рава-Руська, Збараж). Це кусок старанно обробленого дерева (липа) посередині плоского, на кінцях заокругленого та з зарубами на ведра. Патик цей посередині менше або більше вигнутий (Поділля), на Буковині часто цілий вигнутий з півколо. В деяких околицях до кінців коромисла причіплені міцними шнурами дерев'яні природно закривлені ключки — гаки, на які завішують уха коновок (чи відер). Коромисла плоскою серединою закладають на рамя чи карок, а руками придержують коновки, і так несуть їх додому (Волинь).

Коші, кошики, торби — це предмети, що в пішому транспорті виступають по всій території дуже часто. Коші — різні їх відміни — виплітають з пруття верби, з лича ліски, кори та соломи. Малі кошики загально носять жінки, в дорозі до міста, на ярмарок і т. п. Є їх різні відміни: з одним вухом, з двома, відкриті, з двома вічками, плиткі, глибокі, природної краски і розмальовані. Носять в них призначені на продаж продукти: яйця, сир, масло, гриби і т. п. — або закуплені на ярмарку речі. В ще менших кошиках, роблених з лика або кори, носять ягоди, що їх часто продають разом. Це т. зв. коробки або козуби (гірські райони Станіславської області). Загальноновживані в господарстві більші коші, часто з некорованої лози, до переносування бараболі, буряка, овочів. Вони теж в кількох відмінах: глибокі, стіжковаті будови з вистаючими вухами — плиткі, округлі або й овалні з ручками (отвори по боках).

Для овочів, головню винограду, плетуть в Закарпатській області спецформи — коші, що їх носять на плечах. Вони глибокі, зплещені, з вухами і 4-ма невеличкими ніжками, на двох «вирвечках» або й звичайних шнур-

ках, при допомозі яких держать кошик на плечах. Назви кошів різні: кошіль, кошар, кошарик (Закарпатська область), кошик, кошичок (Станіславська обл., Тернопільська, Дрогобицька обл.), кобілка (Яворів, Сокаль, Сколе), торба (околиці над Бугом), опалка (Н. Санч), коробка (Косів).

Крім кошиків, в багатьох районах всіх областей вживають полотняних, сукняних та шкіряних торб. Носять в них дрібні речі, поживу, прибори до курення, книжки (школярі) і т. п., перевисивши їх через рам'я або плечі, на ремені, полотняних пасочках чи конопних шнурках. Таку полотняну торбу часто зв'язують і несуть в руках, закладають на косу або сокиру (косарі-лісоруби). Називають їх хлібовки, кобілки (Ужгород, Перечин), табіжки (Лемківщина), зайди (Буковина), сакви (Бойківщина).

Шкіряні торби майже вибули з побуту. Бували вони різної величини і форми. Всі на ремнях, перевішували через рам'я. Деякі з них, що належали багатіям, сільським дукам, прикрашувались металевими оздобами, набились цвяшками (гуцульські табівки), нашивались різnorodним матеріалом — френдзями, дармовисами і т. п. Малі звичайно з білої шкіри торбини-капшуки, стягані ремінчиком, служили на тютюн та махорку.

Надзвичайно цікаві вовняні торби теж різної величини і форми. Одна їх відміна нагадує торби полотняні та шкіряні. Вони об'ємом дещо більші від попередніх, їх перевішують через рам'я на вовняних поясах. Вони кольорові, рідше однобарвні, в кратку або й в узорі. Поширені по всіх гірських районах, називають їх тайстри. Другий рід вовняних торб — це бесаги або перебесаги (там же). Це наче вовняні мішки, що посередині з одного боку незшиті, так що один кінець звисає наперед, другий, такий самий, — на плечі. Бесагами в'ючать часто коней, перекидаючи торби обабіч сідла.

Обрік, січку переносять в свого рода мішках з двома патиками і панцушками для прикріплення до дишла. З таких мішків годують

коней під час постою. Називають їх опалка, вопалка, петельце, петеля, вотрока, баламут (Рава-Руська) або маняк (Сокаль).

Ношення тягарів полотняними веретами — плахтами чи плахтинами (Закарпатська область) — виступає в меншій або більшій мірі по всій території. Невеликі кількості сіна, хопти і т. п. носять загально веретами з поля додому. Якщо більше несуть, то зв'язують два попередні кінці «на гуз», як менше, то всі чотири навхрест, і закидають на плече. В Львівській області плахту, зв'язану «на гуз», перекидають на плечі, а два другі кінці, перекинені через рамена, зав'язують під бороною (нераз з запханим всередину вузла патичком — Яворівщина). Під львівські села та б. Ужгороду в таких плахтах носять різний товар до міста, а в першу чергу — молоко в баньках.

Перечинська округа вживає загально плахт, що їх називає «плахтина». Це полотно величини, приміром, одного квадратного метра, до рогів якого пришиті чотири полотняні пасочки, зв. «храмбійки», якими зв'язують плахтину.

На Волині, Буковині, а подекуди зараз і в других областях (Західн. УРСР), зустрічаємо рід наплечника. Є це звичайний мішок. До його долішніх рогів прив'язані звичайно шнурки або ремінці, що переходять на груди і через рамена та вгорі лучаться зі стягненим отвором торби.

Звичайні мішки знані всюди. В них переносять бараболу, зерно, овочі та інші плоди в більших кількостях на малу відстань, в менших — даліше. Малі пацята теж носять в мішку на ярмарок чи з ярмарку.

Група допоміжних засобів пішого транспорту, що в побуті залишились як етнографічні рідкості, в деяких лише районах невелика. До них можна зачислити ходулі, раки і лижі.

Старовинне загальнослов'янське приладдя ходулі (ходильниці, худлі, дйби, ключки, шудла) — це дерев'яні ноги, тобто два 1,5–2-метрові природні (витяті в лісі) патики. Одна галузка на висоті 30–50 см. протята так, що створює розвилення, інші — усунені цілком. В розвилення кладуться ноги, а руками дер-

жаться горішних кінців дручків. Піднімаючи ходулю рукою догори, піднімаємо рівночасно й ногу, виконуючи крок вперед.

Ходулі роблені з різного дерева, приміром, граба і бука на Заході або черешні в Ровенській області.

В Березнянській і Перечинській округах Закарпатської області гострі розвилення скріплюють відповідно переплетеним вербовим пруттям, що й рівночасно становить краще вимощене місце для ноги.

У Львівській області (пр., с. Буців Мостинського району) до звичайних обтесаних дручків прибавали кусок грубої дощину, на яку клали ногу.

Ходуль вживали у підгірських та гірських районах, переганяючи отари овець через густо розкинені потоки і річки. На Уті (Закарпатська обл.) кладок і містків зустрічалось мало, населення переходило воду босоніж або фірами вбрід (мовляв, кладки для панів), вживаючи, головню в холодний час, ходуль, що їх називають ходильниці.

На весну або восени, коли рівень річок вищий нормального, а температура води значно паде, ходильниці вживаються в першу чергу пастирями.

Рибакам Закарпатської області знана натинка в часи ловлі риб за допомогою ходуль. Розтягнувшись рядом поперек ріки, посувалися вони на своїх ходильницях надзвичайно спритно, у бистрій, місцями глибокій (навіть до 1 метра) воді.

Приклад цей зараз без практичного значення і поза окремими випадками зустрічається вже рідко і то як дитяча іграшка.

Допоміжним засобом ходження для робітників, що працюють при заготівлі та сплаві дерева, є роки (Станіславська та Чернівецька області), підкови (Закарпатська і Дрогобицька області). Це невеликі звичайно навхрест зложені залізні штабки, рамена яких закінчені 4–6 зубами. Коротше рамя підігнане дещо вгору та закінчене кілочками для ремінців, що ними прив'язуються роки до підощв обуви. Виступають вони ще у виді зу-

батога триніжника або й такої ж лавочки. На Лемківщині називали їх запирачі (Тарнавка, Горлиці).

Зустрічаємо їх теж в північно-західній Білорусі, на Поліссі та в сусідній нам Польщі (Жабка) і Угорщині.

Відміна років — підкова (Дрогобицька область) — це наче залізна острога з трьома випущеними додолу гострими гаками. Таку підкову закладають взимі на каблуки чобіт (район Турка), що сильно полегшує хід по «замерзках».

Крім років, ховзанню по лісі та льоду запобігають підковані гострими гвіздками черевіки. Ця спецобув вживається зараз при лісозаготівлі.

Для скорого просування по снігу служать лижі. Виступають вони в другій половині ХХ сторіччя в Карпатських районах, Волинському Поліссі, Білорусі.

Снігові лижі робили переважно з ясеня. Це дві біля 1,5–2 метр. довгі дошки, шириною біля 18–20 см, а грубі — 10–12 міліметрів. При тесанню та обстругуванню дошки, залишались в центрі по берегах два невеличкі пороги (12 × 3 × 2 см) між які вкладали ногу, прикріплюючи її шнурком чи ремінцем до дошки. Кінці лиж піднесені догори на 15 см та звужені до половини їх ширини. В самих кінцях прив'язані шнурки, які в часі їзди держали в руках або й прив'язували до пояса.

Такі лижі вживали переважно мисливці, деколи лісоруби.

Саморобні снігові лижі зараз не зустрічаються, їх цілком заступили нові спортивні лижі, що чимраз то більше входять у побут села і міста.

Відмирання найархаїчних форм пішого транспорту в колгоспному селі. <...> Загальний розвиток транспорту, в тому числі і допоміжних засобів пішого транспорту, проходить у сталій взаємодії зі всіма галузями народного господарства, а його технічні засоби залежать від рівня розвитку виробничих сил і науково-технічного прогресу усього народного господарства.

Коли, отже, розглядати всі ті допоміжні середники пішого транспорту, що вживались в побуті села з давен-давна аж по наші дні, то можемо сказати, що всі доморобні прилади, предмети, що їх виробляли кустарі-ремісники, як найбільш архаїчні форми в сучасному радянському селі безповоротно відмирають.

Вища ступінь сільського господарства, до якої підходить зараз майже суцільно колективізоване західноукраїнське село, нові організаційні форми праці, високий культурний рівень колгоспного села — цілковито міняють побут колгоспного селянства.

Старі допоміжні засоби пішого транспорту в тих умовах втрачають колишнє своє примінення і значення та, в кращому випадку, стають музейними експонатами.

Бригади колгоспників підвозяться машинами до своїх ланок, разом з ними підвозяться і знаряддя праці; організовано доставляються в робочі гарячі сезони харчі. Глиняні близнята, миски, глечики більш не потрібні, їх заступає фабричний гігієнічний посуд.

Шнури, ключі, цапарі для переносування сіна в колгоспній господарці можуть мати ще якийсь час лише допоміжне примінення. Перевіз кормових трав відбувається виключно гужовим та автомобільним транспортом.

При впровадженні колгоспних водокачок значно менше примінення мають і коромисла.

Для власних потреб вживаються ще й раз торби, кошики тощо, але це вже не ті архаїчні «хлібовки» чи «кошарики», це нова артільна продукція, що випускає високоякісний асортимент найбільш потрібного, найбільш практичного пристосування.

Що торкається допоміжних засобів ходження, то вони вже давно стали пережитками — в кращому випадку, предметом гри і розваги (ходулі, саморобні снігові лижі).

Раки, що мали хоронити лісових робітників перед похованням, поповнила добра, здорова, відповідно виготовлена спецобув.

В сільській побут масово входить, широко розповсюджений вже в радянських часах, велосипед.

Допоміжні середники пішого транспорту. Стежки *, пільні доріжки та дороги **, по яких проходять пішоходи та посувається транспорт, часто ведуть через гірські та низинні потоки, ріки та річки.

Цей факт вимагав побудування в місцях переходів чи переїздів відповідних споруд, якими являлися для пішоходів кладки ***, для гужового транспорту — містки та мости ****. Ці останні будувались, з правила, на більших річках і ріках. Де можна було проїхати воду вброд, там мостів не будували.

Багато назв західноукраїнських селищ говорять про те, що броди мали в давнину, як, зрештою, і у всіх слов'ян, велике значення (приміром, Брід, Бродок, Бродники, Бродовичі, Бродки, Броди, Межибрід, Краснобрід, Підбрід і т. д.). Броди на ріках зустрічаємо ще й сьогодні доволі часто. <...>

В північних районах Волинської області можна зустріти кладки з протесаних горою кругляків, що спочивають у вилах розсохатих палів, розставлених рядом один за другим впоперек ріки чи болота. Тягнуться вони деколи і ½ кілометра, а то й більше. Мимо цього їх ширина невелика — 10—15 см.

Подібну кладку зустрічаємо в с. Вербці б. Ковля.

В центральних та північних областях УРСР (головно на Волині) бувають кладки, сперті на

-
- * пішка — с. Біжля (Бойки)
 - пішак — с. Хив'яждь
 - перть — с. Вел. Раковець (Зак.)
 - плаічки — Гуцульщина
 - пішник — с. Зиндроново (Лемківщина)
 - пішничок — с. Зиндроново (Лемківщина)
 - трапаш — стежка, вбита вівцями
 - ** дріга — с. Вірховня (Лемківщина)
 - дриги — с. Вірховня (Лемківщина)
 - нобій — утоптени взимі дор.
 - плай — гірська дорога
 - сушки — дорога
 - польська дорога — широкі полеві дороги
 - *** лавка
 - бир — Закарпаття
 - бер
 - **** мосток — Гуцульщина
 - плетенек

дерев'яних кізлах, тобто двох колах, сполучених вгорі поперечною.

В Дрогобицькій області замість козлів виступають копясто нагромаджені каміння або дерев'яні підпори, звані «кобилина» *.

На березі, на якому лежить грубший кінець лавки, вбивають у землю кіл, до якого прив'язують ланцюгом лавку, щоб в часі повені не забрала її вода.

На Тисі, Черемоші, Пруті кладки перекинені на доволі високих палях. Виходиться на таку лавку і сходиться з неї по скісно і доволі стрімко приложених кругляках. Вони часто для кращого ходу карбовані. В Закарпатській області дуже популярні й зветься гарадичі.

Дерев'яні містки для переїзду присадибних та польових ровів — простої конструкції. Це кинуті через рів 3—4 клеци, на які положені поперечні патики, присипані землею.

Цей настіл в горах та на підгір'ю буває плетений з хворосту (на подобу огорожі-плота), вкритий мервою-дерниною або й землею і називається мосток-плетенок.

Мости для переїзду ставлять на палях чи на дерев'яних биках з палів, або ж на биках зі зрубів, що набиті всередині камінням (кашиці, Закарпатської області). «Бики» підтримують настіл з брусів, а в кращому випадку — дощок. Вздовж настілу йде не дуже певне поруччя.

Всі ці споруди в умовах капіталізму будувались самими заінтересованими селянами, за власний рахунок, з власних матеріалів. Їх часто пошкоджували повінь, крига, дикий сплав ліса. Не були вони вчасно й належно ремонтвані. Не краще стояла справа і з ґрунтовими дорогами та переїздами до шосейних шляхів. Сваюля поміщиків вправді заставляла людей до шарварочних робіт по ремонту проїзних споруд та шляхів, та неорганізованість, випадковість цих робіт приводили до жалюгідного стану шляхів і мостів. Такий стан ще більше погіршився за час Великої Вітчизняної війни.

З допомогою, скоро та якісно відбудувати мережу шляхів та дорожніх споруджень при-

йшли молодим радянським областям велика практика та досвід зверх 2-х десятків літ радянських шляхових бригад — прийшло нове соціалістичне законодавство.

Закон про трудову участь сільського населення в будівництві і ремонті шляхів та мостів є надзвичайно важливим державним актом, від правильного і повного використання якого у великій мірі залежить ліквідація бездоріжжя в окремих районах західних областей УРСР, а отже, й своєчасне транспортування продукції промисловості, сільського господарства та різних будівельних матеріалів, потрібних для відбудовання і дальшого розвитку народного господарства нашої країни.

Закон про трудову участь населення в будівництві та ремонті шляхів і мостів передбачає участь сільського населення особисто працюю і безплатним наданням в розпорядження шляхових органів строком на 6 днів на рік робочої худоби, гужового транспорту, інструменту та інвентаря.

Колгоспи, радгоспи і МТС також залучаються до шляхових робіт із своїм гужовим і автомобільним транспортом, тракторами, шляховими машинами та інвентарем, необхідним для проведення шляхових робіт, теж строком на 6 днів на рік.

У законі про трудову участь населення в будівництві та ремонті шляхів, мостів сказано: «Визнати, що вигідніше і для колгоспу, і для держави, щоб не всі члени колгоспу виконували шляхові роботи, а щоб колгосп виділив постійну шляхову бригаду, яка працює за колгосп, і робота якої зараховується в загальний план трудової участі в шляховому будівництві членів колгоспу».

Таким чином і в західних областях, що скорими темпами зближаються до суцільної колективізації, ростуть шляхові бригади. Вони організовано, через виділених спеціалістів діють протягом цілого року. І тільки в тих умовах вони з року в рік чимраз то краще забезпечують будівництво шляхів і мостів, а також догляд за ними незалежно від пори року.

* Жукотин.

Рядом з цим ми маємо ще другу форму участі населення у шляховому будівництві — це народні великі спонтанні будівництва, тобто масові добровільні виходи на шляхові роботи згідно з ухвалою загальних зборів і на строки, що в кожному окремому випадку цими ж зборами визначаються згідно з затвердженим обсягом робіт.

Цей метод використання масової народної ініціативи запозичений у будівників Ферганського каналу імені Й. В. Сталіна і звідти перенесений у шляхове будівництво.

Практика масових виходів на будівництво шляхів, які здійснювались на території УРСР до 1941 р., показала, що в період найбільш трудомістких масових робіт (земляні роботи, заготівля і вивезення матеріалів тощо) на будівництво дороги виходили тисячі чоловік та тисячі підвід.

П'ятирічний план шляхового господарства республіканської підлеглості УРСР передбачає відбудовання і капітальний ремонт всієї основної сітки шляхів, будівництво ряду магістралей і великої кількості різних переїзних шляхів для вивезення цукрових буряків, вугілля і інших масових вантажів.

Колгоспні шляхові бригади та масові виходи на будівництво шляхів успішно діють і в західних областях.

Тільки за 2 літні місяці 1948 р. відремонтовано в Дрогобицькій області 456 км. сільських та 586 км. районних шляхів. В цих роботах взяло участь понад 200.00 селян.

У Львівській області в 1948 р. відремонтовано близько 1.500 і озеленено понад 300 км. шляхів. Побудовано та відремонтовано біля 1000 погонних метрів мостів і інших штучних споруд.

До початку масових перевезень сільськогосподарських продуктів силами бригад і трудового селянства у всіх західних областях впорядковано найважливіші магістралі, а також під'їзні шляхи до елеваторів, зсипних пунктів Заготзерна, залізничних станцій і річкових пристаней.

Гужовий транспорт

Найдавнішим засобом пересування за допомогою запряженої скотини були підволоки, що згодом перетворились у сани.

В північних районах Волині (як і в північно-східних районах Білорусі та Росії) до Великої Жовтневої соціалістичної революції мали велике пристосування полозові підволоки, що заступали там іноді сани і вози.

Були це спершу зтяті з галуззям та листям два деревця або пізніше — два дручки, до яких запрягали коня, наче до голоблів. На деревцях, звичайно березових, перевозили копиці сіна, а на дручках, сполучених часто одною-двома поперечками, витягали з лісових нетрів дерево, вивозили з болот сіно.

В гірських карпатських районах часто можна було зустрінути невеличкі санки, до яких ззаду причіплені були полозові підволоки. Такими саньми вивозили з гір ліс, а з полонин — сіно.

Як відміна згаданих вже підволоків знані в західних областях кроквові підволоки *. Це найчастіше дві злучені зі собою під гострим кутом жердки, рідше — природно розвилена, стята в лісі деревина. Служили вони головним чином для перевозу рільничого знаряддя (плуга).

Підволоки віджили своє існування, і в побуті вони майже не існують. Їх заступили сани, що загально вживаються зимовою порою (хоч ще в початках ХХ ст. були закутини на волинським Поліссі, де санными користувались мало що не круглий рік).

Всі сани, вживані слов'янами, зокрема східними, складаються з таких основних частин: 1) двох полозів (зв. теж корси, саниці, сани), 2) двох або кількох пар страмів (зв. теж копиля, копела) та 3) двох або кількох насадів (на б. Лемківщині — гнатки). Насади лучать страми, а за їх посередництвом і полози. Декуди,

* підволока — Дрогобицька область
волошні (волоки) — б. Лемківщина
бендюхи — гірські райони Станіславської області
волоцюга — Тернопільська область
підволоки — Львів, Станіславська і Тернопільська обл.

але рідко (райони, що межують з Польщею і Чехословаччиною), в насади вкладають кло-ниці (ручиці) і на них спирають бічні дош-ки, т. зв. гнійниці, для транспорту, обірни-ка, буря-ків та бараболі. Для виїзду замість дощок кла-дуть плетений кіш — полукішок. Як правило, одна-че, їздять і возять тягарі на самій плат-формі, створеній кількома киненими на насади дошками чи пати-ками. Самі ж насади бувають з тесаних бельок або з гнutoго дерева (парені молоді дубчаки — Поділля).

Понад ті поперечні в'язання, рівнобіж-но до полозів, положені на верхки («чопи») стромів дошки, зв. наморожні. Полудневим і західним слов'янам цей конструкційний де-таль не знаний.

Загнені частини полоз, що їх часто назива-ють «корси», є теж в'язані пареним деревом — «накорсником», «крижівнецею». В таку кри-жівницю входить кінець дишла. Волові сани мають голоблі, прикріплені до двох копил, а на кінці збиті разом кілком, такий дишель нази-вають вийці (с. Волосате, район Турка).

В літературі (О. Кольберг) згадуються ще копаниці — сани, зроблені з викопаного з ко-рінням дерева, що природно вирросло у виді вил. Такі сани (будьто би) значно міцніші за сани з полозами.

Треба відмітити, що описані тут примітив-ні сани служили для транспорту тягарів. Для самої їзди користувались ними тільки бідняки. Кулаки мали окремі полукішки, що їх накла-дали на сани, або й спецбудовані, оббиті до-шками залубні — заперисті, денні сани (Лем-ківщина).

Залубні часто були розмальовані, а іноді й різьблені. В зимі для вивозу дерева вживають-ся короткі сани, т. зв. корчуги (Гуцульщина), грэнджолі (район Перегінсько), плошанки (Лемківська округа). В літі для вивозу борони в поле вживали декуди бороняні сани (Дрого-бицька область). Поширений був і старовинний звичай, що в західних областях дожив майже наших днів, хоронити померших на саях.

Сани бувають «босі» або підковані заліз-ними штабами.

Крім великих саней та згаданих вже мен-ших «корчуг», по селах західних областей скрізь виступають малі санчата, що на них за-любки катається дівора.

Кістяні санки на західних областях не зна-ні, а деякі районні назви, напр. «гнатки», що виступали на Лемківщині, треба віднести рад-ше (за Верхрацьким) до назви частей саней, а не до костей (польське слово «гнати»), як про це говорить Фішер.

Переходових форм від саней до колісних засобів транспорту, тобто воза, немає. Сам віз в сучасний момент являється все ще основним засобом транспорту.

Найбільш архаїчні форми двоколісного воза ще й на рухомій осі в західних областях не знані. Теж повні, несприховані з суцільного дерева колеса в основному тут не виступають. Зустрічаємо їх при тачках, а в Закарпатській області в с. Ясіня (Рахівська окр.) вживають такі колеса на задню тілігу воза, яким звозять з легких гірських склонів цілі копиці сіна. Ко-леса ті невеликого проміру, вирізані з одного округлого клеца, значно менші від передніх.

В давнину виготовляли вози майже повніс-тю з дерева (зразки збережені в Коломійсько-му та Самбірському музеях) та різних розмірів. Для коней виготовлялись вози менші та легші, для волів — більші та тяжчі, найбільш солід-ними були чумацькі мажі. Знані вони були і в західних областях. І тут, так як на сході, слу-жили головню для перевозу солі. Як правило, мажі виготовлялись великих розмірів, часто зі шкіряним дахом — будою, що покривала звер-ху віз. Поодинокі частини виконані були дуже солідно та прикрашені різьбою (головню задні та бокові частини). Мажі стали зараз навіть музейними рідкостями і з побуту вибули ще в ХІХ сторіччі.

Характерний для східних областей україн-ський віз (Харківська, Полтавська, Київська і ін. області) не надто великий, не дуже розло-гий, але й не глибокий, в західних областях не знаний. Тут зустрічаємо зараз майже один тип кованого воза. Західноукраїнський віз, або фіра, значно глибший за східний, розсувний й,

залежно від потреби, заосмотрений коротшими або довгими драбинами.

Залежно від теренового рельєфу віз в гірських районах менший та легший, в північних районах Волині, де лісові дороги не дуже широкі, він довгий, але вузький. В піскових околицях колеса ширші нормальних. Віз служить тут і для перевозу вантажів, і для їзди. В тому останньому випадку на віз кладуть плетені з лози кошики — полукішки, або васаги, а в середині солом'яні (з приколотків) сидження.

Такі плетені коші вживаються в Закарпатській області, поширені теж на Волині й в других районах Західної України.

Кінські вози роблять з дишлем (руд — Закарпатська обл.) для парної упряжі коней, і з віям для упряжі волів (Закарпатська область). Майже по всіх західних областях при парокінній упряжі примінюється шлия. Тяжчий за неї хомут виступає рідко. Його вживають східні області (Лівобережжя, Київщина), тому що там виступає як панівний тип віз з голоблями та дугою.

Доволі рідко (для скорих і легких перевозів) зустрічається т. зв. «біда» — це візок з голоблями на двох колесах. На біді перевезти можна не більше 2 людей чи відповідно до цього невеликий вантаж.

В гірських районах (Карпат) практикується в'ючний спосіб транспорту різnorodних вантажів, в тому числі, приміром, транспорт молочних перетворів з полонин на доли, та їзда верхи в дерев'яному сідлі (тарниця) або й без нього. Сідла та стремена прикрашувались різьбою, а їзда верхи знана була і жінкам, які часто їздили на невеличких кониках — «гуцуликах».

В низових районах західних областей їзда верхи виступає рідко, в окремих випадках, і то без сідла. Підмінює його, в кращому випадку, зложена верета або й звичайний мішок.

Західноукраїнське село до часів возз'єднання не знало автомашин як засобу транспорту. Щойно за радянських часів, при впровадженні колективного господарства, в наших селах появилися вантажні машини, а останніми роками, особливо після Великої Вітчизняної

війни, — нерідко і легкові. Старі засоби транспорту стають поволі тільки резервом, як підсобний засіб транспорту, та приречені на повільну та повну ліквідацію.

Рельєф української території, як і стан доріг, дозволяють всюди та найбільш широко використовувати автотранспорт так для перевозу вантажів, як і для переїзду людей.

Водяний транспорт

Численна водна сіть, що покриває територію, заселену українцями, дозволила використати ріки для водного транспорту.

Комунікація на водних шляхах західних областей УРСР відіграла в загальному серед народних мас значно меншу роль, як сухопутна, а разом з тим і самі засоби-знаряддя водного транспорту дуже невеликі.

Старовинний спосіб сплавлення ліса при допомозі плотів заховався до наших днів і примінюється загально в Карпатах і частково на Волині (про сплав ліса гляди окрему статтю).

Плоти вживаються не лише для сплаву дерева, їх використовують теж і для транспорту різних вантажів — як сільськогосподарські продукти та будматеріали.

Крім великих плотів, у гірських околицях виступають ще і невеличкі плоти — «тратви», що їх вживають для переїзду з одного берега річки на другий. Це збиті поперечними листвами 5—7 кругляків, що на невеликих глибинах малих гірських рік перевозять пішоходів.

Користуються ними нерідко і рибалки.

На великих ріках Дністра, Зах. Буга перевізні тратви виростають до великих розмірів і називаються паромами.

Пароми — давний старовинний засіб переправи людей, тварин та гужового транспорту через ріки.

Це обгорожені поруччям помости, що спочивають на двох човнах та пересуваються за допомогою блока на линві (мотузку), перетягненій з одного берега річки на другий.

Крім таких, вживаються ще великі човни з легко піднесеним широким дзьобом, що становить свого рода поміст для входу на паром

і виходу на беріг. Перетягають їх теж на линві та ще й за допомогою жердок і керми.

Пароми на линві працюють зараз на переправах по Дністрі: біля Галича два, біля Жовтня два і один в селі Сівка (район Калуш) — всі Станіславської області.

Чотири металеві понтони заступають пароми, що обслуговують Заліщики, Перебилківці, Волківці і Атаки Чернівецької області.

Закінчуючи огляд знарядь водного транспорту, треба згадати про човни як один із саме древніх транспортних засобів навігації не лише у слов'ян, а й у всіх народів земної кулі.

Найбільш примітивні форми їх можна поділити на дві групи: човни, видовбані з одної суцільної колоди, та човни, що їхній корпус зроблений з окремих плоских дощок (нераз і з іншого матеріалу), які разом всередині замикають з трьох боків порожню середину.

В західних областях знані оба види човнів. Первісні довшані зникли останніми часами безповоротно, а другі стали панівною формою, головним чином, рибацьких човнів, що їх декуди називали лодками.

В літературі згадується ще про човен з очерету. Це невеличкий плоский трикутно сплетений зі сніпків очерету пливач з легко закривленим передом, що його потаємно вживали бідняки-рибалки на панських ставах та річкових рибацьких ревірах.

Довгані човни розповсюджені були над Дністром та на волинських ріках — т. зв. «душогубки». Були це вижолоблені колоди з доволі грубим дном (15–20 см.), що забезпечувало добру рівновагу човна, наскільки навіть при більших вантажах точка тяжесті знаходилася стало доволі низько.

Матеріалом для човнів були дуб над Дністром, верба, осокір — на Волині, ялиця — в гірських районах. Некріпкого тополевого дерева вживали рідко; осіку — до легких човнів зі штучно поширеним нутром.

Для виготови човна вживали простого, нескладного знаряддя — сокири, тесла (теслиці) і скобелки, якими тесали і довбали бажані просіки.

На Волинському Поліссі товсту, зрубану і обчімхану з галуззя сосну спускали спершу на воду й стежили, яке вона прийме положення на воді. Спід плаваючого дерева ставав, отже, дном човна, а верх — його нутром. Така проба запевняла майбутньому човнові добру рівновагу на воді.

Після витягали дерево на беріг, у відповідному місці висікували отвір і в ньому розпалювали огонь. При цьому вважали, щоб жар не розходився задалеко і не випалив забагато дерева. В разі потреби жар присипали піском.

Краї човна заосмотрювали тут деколи поземними дошками.

Щоб збільшити поємність човна, а разом забезпечити його нутро від надто великих хвиль, обшивали човно різнобіжними до боків дошками.

Такі обшивані човна — це вже перехідна форма до збиваних човнів, що зараз як єдина форма виступають по всій території.

Цікавішою відміною такого човна-лодки є т. зв. «крипа» (що її загально вживають на Сяні).

Це збите з 4-х дощок човно, з яких дві становлять дно, а дві — боки. Дощки спаєні відповідними зарубами — «клюками», оббиті бляхою та залітні смолою. «Зад» човна рівно зтятий, «перід» звужений та дещо піднесений догори.

Часто перід переходить в дзюб і прикритий дощиною на завісах, яка творить свого рода скритку на переховування дрібних речей, їжі, рибацького знаряддя тощо. Величина різна. Найбільші 5 ½ метра довгі, ширина дна 80 см., горою 1 і 1 ½ метра, глибина біля 40 см.

Є крипи з лавками до сидження і опертям, і ті служать до перевозу людей, без лавок і опертя вживають рибалки.

Човни рухаються веслом або відповідної довжини жердками. Весла, як правило, однопері — вузькі. У всіх згаданих човнах немає керми. Веслуючи, сидячи чи навстоячки, на заді човна тим самим веслом рівночасно і кермується.

На глибоких ріках проти води, а на плитких і бистрих взагалі замість весла вживають довгих тичок.

Вздовж Дністра допоміжним знаряддям рибацьких човнів було всього дві жердки та черпак до вибирання води з човна.

На малих відстанях човни волочили по землі з річки до річки, на довгих — перевозили їх на фірі.

В радянських умовах всі види транспорту кооперують свою роботу. Конкуренції, притаманної капіталістичним умовам, між ними немає. Теж і річковий транспорт розвивається і використовується зараз в міру потреб народного господарства.

Гірськими ріками максимально транспортується ліс. Дністер, що пливе частково західними областями, перетворюється в поважну водну артерію. Він стане скоро дешевим засобом транспорту численних колгоспів, розложених обабіч його берегів. Більш сплавні волинські ріки використовуються зараз всесторонньо.

Транспортними баржами перевозяться будматеріали, мінеральні добрива тощо. В головному водний транспорт тут механізований. Плоті з лісом йдуть на буксирі мотокатерів.

Найважливіші вантажі з сіл і колгоспів, приміром Дубровицького, Колківського і Сарнен-

ського районів, найкоротшим і найдешевшим шляхом плывуть в обласний центр — Ровно.

Центром навігації перестав бути Зах. Буг, що в силу історичних подій став границею між УРСР та Польщею.

В значно меншій мірі використовуються зараз і підгірські ріки. Лісові залізниці, що перетинають цей район доволі густою мережею, перевозять і основну масу ліса та інших вантажів.

Така приблизно картина поодиноких видів транспорту в західних областях УРСР. <...>

В нашій країні розвиток сучасного транспорту має велике значення в підвищенні матеріального і культурного рівня трудящих, він всемірно сприяє заповненню прірви між містом і селом.

Із всіх видів транспорту найбільше значення у побуті села має автотранспорт, що вже в близькому часі стане середником масового користування не лише робітників і інтелігенції, а й заможного колгоспного селянства.

Не можна сумніватись, що розвиток автотранспорта і ріст хороших автострад значно піднімуть культуру сільського населення.

Не лише в побутовому відношенні велика роль транспорту. Транспорт відіграє визначне значення у всіх ділянках нашого народно-господарського життя, так в мирних умовах, як і в час війни...