

Остронос Г.М.*(Національний історико-етнографічний заповідник «Переяслав»)*

На материалах преимущественно собственных полевых исследований автор прослеживает, в том числе в историческом аспекте, технологию изготовления колеса – важнейшего элемента традиционного транспортного средства украинского крестьянина.

On materials mainly of own field researches the author traces, including in historical aspect, technology of manufacturing of a wheel - major element of a traditional vehicle of the Ukrainian peasant.

Стельмашество – це важливий промисел по виготовленню возів та саней, а також деталей до них: ободів, коліс, полозів для саней.

Нехитра штука – віз, але щоб зібрати його потрібно виготовити більше ста п'ятдесяти дерев'яних, та ще біля п'ятдесяти металевих деталей.

Раніше для воза всі деталі виготовлялися з самого дерева, лише в першій половині XIX століття зрідка вливалися окремі залізні елементи. Починаючи з другої половини XIX століття у возах все більше і більше з'являється металевих частин: рифа, линва, нют, урвант, букша, стельвага, люшня, залізні шини на обіддях коліс, залізні осі тощо.

Виготовлений віз з металевими частинами був міцнішим, довговічнішим та надійнішим. Це забезпечувало його також збільшену вантажепідйомність.

Виготовленням возів займалися окремі люди, яких називали “стельмахами”. А виготовленням металевих частин до воза займалися ковалі, які практично були в кожному селі.

Найголовніша деталь воза – це колесо. Складається воно з декількох частин: обода, спиць, металевої шини, рифи та маточичі (ступиця, втулка). На виготовлення деталей для колеса витрачалось багато часу. Так, для виготовлення самої ступиці вибирали дубовий чи березовий кругляк. Йо-

го обточували на токарному верстаку, вибирали в ньому серцевину та продовжували на сферичній поверхні ніші для спиць.

Заготовляли матеріал на виготовлення возів взимку, коли в деревини не було жвавого сокоруху, як весною чи влітку. Дуб, береза чи берест зрубувались або спилувались, звільнялися від кори, щоб жук-короїд не поточив деревину, а вже потім складали в штамби.

На обід заготовлявся матеріал з молодого дуба чи береста таким же способом, як і на дугу, дишло, барки, голоблі, щоб деревина була без сучків, тобто підбирали молоду деревину, звільняли її від кори всю середину, а кінці залишали з корою, що давало змогу деревині триматися цілою, не тріскатися. Цей матеріал міг лежати в штамбах аж до осені. Після закінчення сільськогосподарських робіт розпочиналась робота над виготовленням саней та возів. Заготовлену деревину діставали з штабів і проводили з нею необхідний процес обробки парюю. Тобто ці заготовки, необхідні по розміру, вкидали в парню, або як ще називали – в ободопарню [1, с.207].

Якщо деревина була товста в діаметрі, то її розколювали. Процес обробки парюю був необхідний для тих речей, які підлягали вигинанню, а саме: дуги, обручі, полози для саней, обіддя, вила тощо. Для цього й будували парню – споруду у

вигляді зрубної землянки з подвійними стінами та вікном. На дні землянки викопувалась піч, а над нею ставили довгий чан з отвором для виходу пари. Від печі виводили димохідну трубу назовні. Між стінками втрамбовувався пісок, який мав підтримувати необхідну температуру для опарювання. По жолобу в чан ззовні заливали воду, а через вікно в ободопарню закладали заготовки. Саме вікно потім замурували і розводили вогонь. Вода нагрівалась, випаровувалась і утвореною паром оброблялись заготовки [1, с.207].

Процес обробки матеріалу проходив цілу добу. Для проби спочатку виймали одну деталь, перевіряли чи деревина набрала необхідних властивостей. Якщо ні, тоді її знову вкидали назад в парню і продовжували процес обпарювання. Але подібне траплялось дуже рідко, бо майстри досить добре знали свою справу.

Була ще й суха парня. Для неї викопували яму довжиною біля трьох метрів, шириною з півтора метра і глибиною біля двох метрів. В неї накидали дрова, розводили вогонь, потім закривали дерном, щоб дрова тліли, а не горіли. Зверху на дерн накладали необхідні заготовки, які розпарювалися димом та паром [1, с.207].

Після обробки паром ці заготовки виймали, згинали та зв'язували два кінці. Це вже була готова деталь на обід. В зігнутому стані матеріал надходив в стельмашну майстерню, де виготовляли колеса.

Якщо деревина для обода мала великий діаметр, то її розколювали, скажімо, на чотири частини. Після ободопарні, ці частини згиналися так, щоб зовнішня сторона обода була ширша, а внутрішня – вузла.

Ступицю для колеса виготовляли із сирій берези. Сам процес заготовлення починався з підбору березини по діаметру в поперечному розмірі та по довжині, так щоб була вона без сучків і окована. Колодку цю обточували на токарному

станку по дереву, який носив назву “верстак”. На обточену колодку (маточицю, ступицю, втулку) набивали чотири металеві рифи (спеціальні обручі, виготовлені в кузні) потім кидали її в бочку з водою, щоб вона “висохла”.

Саме слово “висохла” з термінології старих стельмахів. Тобто ця маточиця у воді набувала міцності. Так само і з мореним дубом. Для того, щоб дубова деревина була міцна і довго трималася в фундаменті, для великих будинків ще й забивали дубові сваї з “мореного” дуба, то перед цим дуб вимочували довгий час у воді, а вже потім використовували. В нашому випадку ступиці закріплювали, зміцнювали, “сушили” в бочці з водою. В цю бочку закладали по декілька колодок. Вода доливалася в бочку весь час, доки колодки вбирали в себе воду. Потім ці колодки-втулки ставали “сухими”, тоді вода з бочки починала виливатися назовні. Деревина набувала стану готовності. В бочці з водою ступиці знаходились днів десять. Після того, як ступиці висохли, їх виймали з бочки. Звичайно рифи спадали з втулок. І вже потім бралися до свердління отворів по сферичній основі маточиць [2].

Для переднього колеса потрібно було виготовити десять спиць, а для заднього – одинадцять. На всіх возах, що використовувались в ХХ столітті передні колеса були менших розмірів, ніж задні.

Спиці виготовлялись з міцного дерева. Для них використовували дуб. Розколювали дубову пластину. Колені шматки обстругували, тобто виготовляли спиці. При обробці заготовки для спиці майстер затискував один кінець ногами (коліньми) з опорою об верстак, а другий кінець впирався в груди. Тобто, проходить ручний процес обробки звичайним стругом. З одного кінця спиці заокруглювались для обода, а до втулки - кінець спиці мав бути прямокутної форми. Спиця у втулку забивалась сухою.

На станок клали ступицю і долотом видовбували отвори для спиць. Потім насаджували спиці на втулку. Після цього на ободі розмічували місця для свердління отворів, в які повинні були вставлятися спиці. Маточицю з спицями клали на станок, поверх спиць прикладали обід з отворами та й розпочинали з одного кінця забивати спиці; водночас їх розклинювали, щоб вони не спадали. Забивали з першої по останню спицю, повертаючи обід.

Коли вже спиці були забиті в обід, то допускали розбіжку у стику обода в розмірі до чотирьох сантиметрів (не більше і не менше) – це вже з практичної сторони. При цьому майстер скаже про себе: “Це розбіжка”. Затім оковували маточицю рифами. І це вже майже готове колесо до воза, та тільки ще без шини. Колесо без шини клали в прохолодне необвітрюване приміщення. Найкраще для цього підходив льох. В льоху колесо набувало природної міцності та витривалості. Так зберігалось воно там до наступної обробки вже в кузні.

Після набуття стану готовності, коваль виймав колесо з льоху і вдаряв ним об землю. Якщо воно не “крякнуло”, тобто не подало специфічного звуку, а це свідчило про те, що колесо може швидко згодом розвалитися, то брав його на оковку в кузню.

Біля кузні знаходились камені з млинових жорен. Коваль клав це колесо, що було витримане в льоху, але ще без шини, ступицею в отвір кам'яного круга. Обмірюючи обід коваль перевіряв його в обсязі. Обід повинен був мати 54 сантиметри з самою “розбіжкою” в 4 сантиметри. Тобто після стику двох кінців обода самою металевою шиною ці 4 сантиметри повинні були зникнути. Обід в обсязі ставав 50 сантиметровим. Кінці сходились, шина міцно стискувала обід.

Після ошинування обода приступали до останньої роботи над кінечним процесом виготовлення колеса: свердління отвору у втулці спеціальними інструментами (долотом, пішнею, лопатнем). Широким долотом (пішня, лопатень) вибирають серцевину у маточиці і таким чином виготовляли отвір для осі.

Всередину ступиці чи маточини в її горизонтальний отвір вставляли залізну трубку конусоподібної форми, як її називали “втулок”, можливо через неї і пішла назва “втулка”, вона ж “ступиця” або “маточиця”.

Для того, щоб маточиця не пересихала і не розколювалася від пересихання, на неї набивали одну чи дві пари “риф” (“риxf”) – обручів, по обох краях самої ступиці та посередині з обох сторін від спиць.

Рифи на втулці та шина на ободі доповнювалися металевими деталями для покращення експлуатаційних якостей і продовження терміну використання коліс. Після цього колесо вважалось готовим; його одягали на вісь у возі.

Здається на перший погляд, що це надзвичайно проста робота – виготовити колесо, та проте вона забирає багато часу, вимагає спритності, кмітливості та практичності.

Стельмашеством займалися практично в кожному селі, бо в господарських справах дуже необхідними й потрібними були всі транспортні засоби – і сани, і вози.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Культура та побут українського селянства в дожовтневий період. К., 1960. Т. 2, с. 207
2. Матеріали польових досліджень автора. Переяславщина, 2000 р.