

явищ». Йдеться, наприклад, про програми Відділу етносоціології і передусім «Вопросника по изучению современных этнических процессов в СССР», складеного 1969 р. за редакцією Л. М. Терентьєвої, в якому зафіксовані типи поселень, житла, одяг, різні аспекти сімейного і громадського побуту. Цей запитальник дозволив детально дослідити культуру та побут народів і етнічні процеси в колишніх республіках СРСР, на його базі було підготовлено чимало монографій, зокрема зазначений вище історико-етнографічний атлас.

По-друге, в останні роки на сторінках журналу «Радянська школа» вийшло друком ряд статей з народознавства. Більшість їх супроводжувалися запитальниками, націленими на практичну народознавчу працю в школі (який одяг носять у вашому селі, які побутують страви, типи житла, які мешканці живуть у вашому районі, їхні заняття тощо). Як відомо, ці запитальники значною мірою поживали народознавчу роботу серед школярів, сприяли створенню краєзнавчих музеїв. На мій погляд, про це варто було принаймні згадати.

Крім того, останнім часом в областях України створені народознавчі запитальники. Деякі з них надруковані, наприклад: *Паньків М.* Програма-запитальник для збирачів етнографічних пам'яток. Івано-Франківськ, 1991. — С. 43; *Струнко М. Л.* Організація пошукової роботи з етнографії у шкільних краєзнавчих музеях (методичні рекомендації) — К.: Радянська школа, 1989, 37 стор. та ін. Окремі запитання народознавчого характеру містяться також у монографії М. П. Крачило. Географія населення. Київ, 1992, виданій Міністерством Вищої освіти України.

Однак зазначені зауваження ніякою мірою не знижують високого враження про рецензовану працю.

Слід також зазначити, що монографія містить спеціальний нарис «Огляд програм для збирання матеріалів з етнографії, звичаєвого права, народної техніки, народного знання, мистецтва, діалектології, археології, антропології», підготовлені до друку В. Я. Дашкевичем у 1930 р.

Рецензоване нами видання побачило світ завдяки допомозі ряду спонсорів з українських громад США і Канади, зокрема кафедри Українознавства при Гарвардському університеті США.

Поза сумнівом, праця О. Боряк є надзвичайною, потрібною. Вона матиме важливе науково-пізнавальне і практичне значення.

Всеволод НАУЛКО

Київ

## У ДОБРУ ПУТЬ

*Глушко М. С. Шляхи сполучення і транспортні засоби в Українських Карпатах другої половини ХІХ — початку ХХ ст. К., 1993. — С. 3—224.*

У житті всіх народів важливу роль відіграють транспорт і комунікації, які є головними засобами спілкування населення різних територій і суттєво впливають на розвиток торгівлі, господарства тощо. Будучи відбиттям, значною мірою, напрямків та інтенсивності економічних і культурних зв'язків між країнами та народами, між окремими територіями одного й того ж народу, транспорт, його більший чи менший розвиток активізує або гальмує такі зв'язки, створює умови для поживлення міжобласних контактів, культурних взаємобмінів, а разом з тим — консолідації етносів. Транспорт, як й інші галузі традиційної культури народів, позначений національною специфікою.

Значними особливостями відзначаються транспортні засоби і в українців, маючи до того ж помітну локальну специфіку. На жаль, до недавнього часу вивченню цієї царини народної культури в Україні приділялося мало уваги. Маємо побіжні схематичні описи засобів пересування в працях, присвячених окремим регіонам, місцевостям чи населеним пунктам, а та-



кож написані на підставі переважно опрацьованих літературних джерел як невеличкі статті та розділи в узагальнюючих монографіях чи підручниках<sup>1</sup>.

Праця М. С. Глушка «Шляхи сполучення і транспортні засоби в Українських Карпатах другої половини ХІХ — початку ХХ ст.» є першою, хто прилучився до ґрунтовної всебічної розробки цієї теми. Протягом останнього десятиріччя з'явився ряд його статей, присвячених окремим питанням з цієї теми чи її схематичному обрисі, а відтепер присвячена регіону Українських Карпат монографія, де скрупульозно зібраний дослідником упродовж ряду років матеріал, що знайшов своє висвітлення в усій повноті.

Монографія М. С. Глушка складається із вступу, п'яти розділів і висновків. До кожного розділу додається у вигляді посилки широка бібліографія.

Розпочинається монографія обґрунтуванням теми, визначенням завдань дослідження, оглядом джерел і короткою розвідкою з історіографії. Зупиняючись на більшій чи меншій розробці конкретних аспектів теми, автор слушно зазначає, що окремі з них, наприклад «народні методи будівництва, догляду й охорони сільських доріг, технологія і режим сплаву деревини, багато моделей ручних пристроїв» тощо, «не стали предметом спеціального наукового дослідження до цього часу» (с. 7).

М. С. Глушко ставить перед собою завдання виявити генетичне коріння комунікаційних об'єктів і різних типів транспортних засобів, показати технічно-інженерні досягнення місцевих майстрів, формування, спадкоємність і сталість народних традицій. Він застосовує при цьому комплексне вивчення цієї «складової частини традиційної культури українських горян» (с. 7), що дозволило досягти поставленої мети.

Цілком доречним є вступний розділ «Суспільно-економічні умови розвитку народних комунікацій і традиційного транспорту українців Карпат другої половини ХІХ — початку ХХ ст.»; він створює необхідний фон і дає можливість зрозуміти цілий ряд питань, пов'язаних із розвитком комунікацій і транспортних засобів краю. При цьому позначалися два основні чинники — соціально-економічний, зубожіння основної маси населення в умовах колоніального становища краю, поділ його на «жменьку заможного і багаточисельну армію малоземельного селянства». В гірських районах Закарпаття наприкінці ХІХ ст. «третина, половина або й більша частина селян не мала ніякої земельної власності, бо вся їх земля перейшла в руки лихварів» (с. 14). Це було характерним і для інших районів досліджуваної території. 64 % селян на Закарпатті в умовах австро-угорського панування були наприкінці ХІХ ст. безкінними; на Буковині відсоток безкінних досягав 71 %, а в галицькій частині Карпат він був ще більшим — 83 %.

Натуральний характер господарства, відсутність в українців Карпат робочої тяглової сили стримували розвиток й удосконалення традиційних видів транспорту, обмежували використання колісного і санного транспорту, зумовлювали широке побутування примітивних засобів пересування вантажів вручну, сплав лісоматеріалів по місцевих ріках. Це цілком вірний висновок. У Карпатах не було таких досконалих для того часу видів возів і саней, як на Наддніпрянщині, Слобожанщині та Півдні — бричок, тачанок, лінійок, хур (фірманок), саней-козирків тощо. Автор наголошує: «Панівна верхівка Австро-Угорщини мало дбала ... про будівництво доброякісних гужових шляхів сполучення. В цьому відношенні західноукраїнські землі належали до найбільш відсталих регіонів монархії» (с. 16).

Іншим важливішим чинником було природно-географічне середовище — Карпатські гори з багатьма хребтами, покритими лісами, з густою мережею річок і потоків (понад 10 тисяч), з їх долинами, отже — розгалужена мережа водної системи. Специфіка розвитку транспортної мережі і засобів пересування в українців Карпат зумовлювалася і напрямками розвитку господарства, особливо лісової і деревообробної промисловості. Найбільш доступними й економічно рентабельними тому тут були водні траси, які українські горяни перетворили в справжні лісосплавні комплекси. На багатьох карпатських річках місцеве населення спорудило десятки во-



дозбірних і водонапірних гребель, колодовиловлювачів, лісоскладів, проклало канали до основних деревообробних підприємств тощо.

Транспорт та комунікації — явище багатоаспектне і як таке воно є предметом вивчення дослідниками різних галузей знання, в тому числі й етнографів. М. С. Глушко слушно визначив його, зосередивши увагу головне на народних, традиційних елементах. З наукового погляду, насамперед етнографічного, — пише автор у другому розділі ("Сухопутні шляхи сполучення") «важливе значення має виявлення основних закономірностей формування мережі наземних доріг, традиційних способів їх прокладення, упорядкування і догляду, аналіз еволюції народної дорожньої техніко-інженерної думки тощо» (с. 21).

У цьому розділі характеризуються мережі й функціональна роль наземних комунікацій, традиційні способи будівництва сухопутних шляхів сполучення та доріжних об'єктів П, догляд за ними, зосереджується увага на таких народних елементах, як кладки та мости. Цікавою є уточнення М. Глушка вживання гуцулами назви кладок як «бер», що походить од давньоруської назви колоди («беровно»). Збереження гуцулами цього давньоруського архаїчного терміну (загальноновживаним у Карпатах до кладок терміном є «лавки») свідчить про українське походження гуцулів і розвіює будь-які сумніви щодо іноетнічності їх коріння.

В Україні протягом століть утворилася густа мережа транспортних артерій — водних і сухопутних, напрямки яких визначалися економічними та культурними зв'язками між окремими українськими землями й сусідніми країнами в конкретні історичні періоди, а також певною мірою і природними умовами, рельєфом місцевості тощо.

У науковій літературі збереглося чимало свідчень про найбільш визначні сухопутні шляхи, що перетинали Україну. Одним із найважливіших був так званий Соляний або Муравський шлях (у XVIII ст. і першій половині XIX ст. називався «Чумацьким» і «Кримським», а в кінці XIX ст. — «Великим» або «Битим»), що пролягав, починаючи від Сум і далі до Криму. Праворуч Муравського йшов «Сумський», нижче його «Глухівський», а з лівого боку — «Ізюмський», а потім — «Калміуський». На Лівобережжі важливими сухопутними дорогами були «Сагайдачний», «Ромоданівський», «Гетьманський» та «Український» шляхи.

На південному заході досить людними були «Кучманський» (між Дністром і Бугом), а також «Покутсько-Золотий» (між Прутом і Дністром).

Автор зупиняється на детальному вивченні карпатських комунікацій, розподіляючи всі сухопутні шляхи за більшою чи меншою важливістю, способами будівництва тощо, отже — комплексу чинників на дві групи: «Іздові дороги і стежки». Перші, у свою чергу, поділені на чотири категорії: державні, крайові, повітові та гмінні. Це своєрідна класифікація шляхів. Вона є логічною і не викликає заперечень. Можливо, варто подумати над таксоном «категорій». В науці вони вживаються здебільшого при класифікаціях, як види, підвиди, різновиди, типи тощо.

Дослідник зупиняє увагу на поширенні в Карпатах штучних, впорядкованих (моцених деревом, каменем) шляхів і доріг, способах їх будівництва та захисними спорудами (парканами, мурами, вічними плотами тощо). На сьогодні це має і суто практичне значення.

У третьому розділі «Засоби для пішого пересування і перенесення вантажів вручну» досліджуються такі питання, як «посуд для перенесення їжі і напоїв», засоби для «транспортування продуктів харчування і малогабаритних вантажів», «пристрої для перенесення сільськогосподарських вантажів і будівельних матеріалів». Дослідження цих питань також ув'язується з природно-географічним середовищем, характером господарських занять та соціально-економічними умовами життя населення краю. Водночас діяв і чинник традиції, які визначали збереження українцями, в умовах іноетнічного політичного панування, свою національну специфіку. Авторіві пощастило зібрати в Карпатах відомості про один із найархаїчніших елементів пересування людей — «снігоходи» (примітивні лижі) й дати опис цих снігоходів: «лапок», «сніголапок», «раків», «снігоступів» (с. 53—56).



Специфічними рисами горян був і посуд для перенесення їжі та напоїв, переважно дерев'яних (довбаних і бондарських) виробів, але рідке використання гончарних пристроїв. У книзі подані детальні описи з номенклатурою, місцевими відмінами різноманітних коновок, цеберок, пасківників, козубів, кошлів, бербениць, коробів тощо, а також коромисел, які використовувалися при транспортуванні вантажів. М. С. Глушко слушно робить висновок про генетичну спорідненість карпатського транспортного засобу «бесагів» (сакв) — двокамерних мішків, що були найдавнішим за походженням і універсальним засобом для транспортування різних видів вантажів.

Стосовно ж карпатських «тайстр» зазначимо, що аналогічна торбина з полотна побутувала на Сіверщині у литвинів майже під такою ж назвою — «кайстра». Маємо в них, отже, дуже давній український елемент матеріальної культури. М. С. Глушком зафіксовані та описані й ще ряд інших рідкісних засобів з полотна, шкіри чи ниток для транспортування речей або продуктів — «бруцани», «бордюги», «силки» тощо.

У розділі «Сухопутний гужовий транспорт українців Карпат» розглядаються засоби перевезення вантажів в'юком, верхова їзда, описані санні й колесні гужові види, способи спорядження вершників, збруї, сідел тощо. Це дозволило авторові зробити слушний висновок про «автохтонність спорядження Карпатського вершника і коня, його генетичний зв'язок із відповідним спорядженням загальносхіднослов'янської, давньоруської культури» (с. 86).

Карпати — унікальний край для дослідження архаїчних засобів пересування людини. М. С. Глушко не втратив свій шанс; він охарактеризував численні види різноманітних волокуш — попередників саней, з якими вони генетично споріднені. До речі, один із їх варіантів — «биндюхи» — проливає світло на походження назви одеських биндюжників. Загалом етимологічні роздуми автора, спроби віднайти коріння елементів номенклатури транспортних засобів, насамперед у давньоруській мові, заслуговують цілковитого схвалення. Зокрема, назва «гринджоли» широко вживалася до примітивних саней на Сіверщині у литвинів. На початку ХХ ст. гринджоли використовувалися для катання дітлахів із пагорбів. Можна без сумніву стверджувати про східнослов'янське походження цієї назви і їх місцеве походження.

Колісні транспортні засоби автор поділяє на дві підгрупи: «двоосьові чотириколісні вози та одноосьові двоколісні і одноколісні засоби пересування». Гадаємо, що «одноколісні» візки, тачки тощо явище порівняно пізнє й генетично інше; їх варто розглядати поза двома визначеними підгрупами.

У параграфі, присвяченому дослідженню карпатського колісного транспорту, ґрунтовно охарактеризовано різні види й варіанти возів та їх деталей, генезу, способи майстрування й запрягання, номенклатуру частин тощо. Автор виділяє два основні типи воза: «традиційний укарїнський і модернізований». Перший затримався в Карпатах дещо довше, аніж в інших регіонах України. Значна увага приділена в цьому параграфі різноманітним одноосьовим візкам, у тому числі й місцевим «тачкам». Завершується опис колісних транспортних засобів висновком про східнослов'янську основу їх походження. Щодо упряжі — волової і кінної, способів їх кріплення, — то в Карпатах, як і на більшій частині інших регіонів України, пануючим був парно-яремно-дишловий спосіб запрягу.

З великим інтересом, як такий, що містить багато оригінальних відомостей, мовиться в розділі про «Сплав на ріках українських Карпат», тим більше, що цей транспортний засіб в Україні поширений лише в цьому регіоні. Специфіка гідромережі Українських Карпат зумовила високий рівень розвитку лісосплаву. М. С. Глушко вивчає його комплексно. У монографії висвітлюються правові та організаційні основи карпатського лісосплаву, способи доставки деревини до місць формування плотів, лісосплавні споруди, види сплаву лісу, технологія формування плотів, режим і масштаби сплаву лісу. При цьому автор вперше увів до наукового обігу чимало оригінальних фактів. Значного розмаху в лісосплаві набуло будівництво вздовж рік і потоків штучних водосховищ та інших збірників води із земляними дамбами, греблями, шлюзами тощо. Такі споруди визна-



чалися нерідко великими розмірами й вимагали значних людських зусиль. Загалом матеріал цього розділу дозволяє зовсім по-іншому уявити традиційний водосплавний промисел населення Карпат, порівняно з його описами в існуючих працях.

Скрупульозне вивчення шляхів сполучення і транспортних засобів Карпат дало авторові рецензованої праці підставу зробити висновок про єдність досліджуваного розділу матеріальної культури із загальноукраїнською, його глибоке східнослов'янське генетичне коріння.

Рецензована праця М. С. Глушка «Шляхи сполучення і транспортні засоби в Українських Карпатах» — перша спроба спеціального історико-етнографічного дослідження однієї з маловивчених царин традиційної культури в усіх її складових частинах. Скажемо щиро: рецензована праця — значний успіх ученого. Виконана вона із застосуванням комплексної методики на широкій джерелознавчій базі, із залученням великого експедиційного матеріалу. Але досліджені разом з тим поки що лише Карпати. У науковій розробці зазначеної теми зроблено, отже, тільки перший крок. Українська етнологія чекає такого ж скрупульозного вивчення народного транспорту стосовно й інших регіонів України. Отже у М. С. Глушка попереду велика дослідницька робота. Як кажуть у таких випадках, — у добру путь!

Володимир ГОРЛЕНКО

Київ

<sup>1</sup> Приходько М. П. Сухопутний транспорт на Україні // Нар. творчість та етнографія. — 1975. — № 5; Вовк Хв. Етнографические особенности украинского народа // Украинский народ в его прошлом и настоящем. Т. II. — Птб., 1916; Українці // Історико-етнографічна монографія (Макет), ч. II. — К., 1960. — С. 236—276; Горленко В. Ф. Транспорт і засоби пересування // Культура і побут населення України. — К., 1981. — С. 77—82.

