

---

## ТЕОРІЯ ВІЗУАЛЬНИХ МИСТЕЦТВ

---

УДК 726.52 (477.83)  
ББК 86.29 (4 Укр 33)

Михайло Сидор

### ГАЛИЦЬКА ПРИДОРОЖНЯ КАПЛИЦЯ ЯК МАТЕРІАЛІЗОВАНИЙ ВИРАЗ ПОБОЖНОСТІ

*У статті розкривається духовна сутність придорожньої каплиці в її історичному розвитку на теренах Галичини. Висвітлюються чинники, які впливали й впливають на формування релігійного середовища краю. Каплиця розглядається як форма прояву побожності, що формує духовну сутність галицької спільноти, характеризується як культурне її надбання.*

**Ключові слова:** галицька придорожня каплиця, вираз побожності, релігійне середовище, образно-предметне втілення, матеріальна форма, еволюція, розповсюдження, етапи.

Сьогодні, у часи загальної урбанізації, особливого значення набуває збереження здобутків народної матеріальної культури. Ці надбання наших батьків, дідів і прадідів є невід'ємним компонентом етнокультурної інформації, яка передається від покоління до покоління в повсякденних речах: одязі, житлі, кулінарії, хатньому начинні, різноманітних культових спорудах. Серед останніх особливе місце займають придорожні каплиці – об'єкти, що ставилися при дорогах, стежках, на роздоріжжях "... як вираз побожності" [10, с.25].

Широкої популярності придорожні каплиці набули в галицькому краю. Тут вони стали яскравим проявом релігійності галичан, "оригінальними" осередками вияву ними віри в Бога, пошани постатей святих – "опікунів" і "заступників" їхнього земного життя. Однак давні зразки цих споруд поступово руйнуються, відходять у небуття, забираючи із собою фактичні приклади історії розвитку галицьких придорожніх каплиць загалом. Відповідно до цього зникає й достовірна інформація про природу їх духовного начала, особливості його матеріального втілення і т. ін. Нові, сучасні такі споруди хоч і постають як факти збереження традицій установлювати при дорогах об'єкти такого характеру, проте багато з них своїми духовними функціями та виховними якостями є іноді дуже далекими від своїх попередників.

На основі зазначеного маємо підставу говорити про необхідність дослідження галицьких придорожніх каплиць, зокрема, вивчення тих питань, які безпосередньо пов'язані з їх сутністю, історією, розвитком тощо.

Упродовж усього періоду вивчення нами галицьких придорожніх каплиць неодноразово наголошувалося на тому, що в царині наукового зацікавлення цими об'єктами праці Данила Щербаківського "Буковинські і галицькі деревляні церкви, надгробні і придорожні хрести, фігури і каплиці" (1926 р.) [10] і Тадеуша й Малгожати Лопаткевічів "Мала сакральна архітектура на Лемківщині" (1993 р.) [6] є найбільш змістовними та вагомими. Заслужують певної уваги й ті наукові доробки, які вийшли з-під пера Р.Райнфуса, В.Січинського, Ю.Тарновича, Д.Антоновича, М.Драгана, К.Перацької, К.Марчакової, М.Моздира, О.Болюка, П.Гранкіна й А.Отко. Усі інші матеріали, які побачили світ і безпосередньо торкаються проблеми існування галицьких придорожніх каплиць, – це, переважно, констатування фактів установлення таких споруд у тих чи інших місцевостях, фіксування їх вигляду у формі світлин або рисунків, іноді опис їхньої зовнішності, планувального рішення, ще рідше – детальний аналіз одного чи декількох таких об'єктів, окремого їх типу тощо.

Що стосується обговорюваних нами питань у цій статті, то тут зазначаємо, що ні в одній із виданих досі праць цих та інших авторів вони змістовно ніколи не розглядалися.

**Мета** статті – розкрити сутність придорожньої каплиці як різновиду матеріального прояву побожності людини, особливості становлення придорожніх каплиць на галицьких землях, а відтак основні етапи їх розвитку.

Протягом усього часу існування придорожня каплиця пройшла довгий і складний шлях перш ніж постати перед нами в тих формах і образах, які відомі й зримі на нинішній день. Еволюція цього своєрідного об'єкта сакрального призначення – це низка тісних, взаємозв'язаних, зумовлених різними обставинами й чинниками процесів розвитку його "духовного змісту" та образно-предметного втілення. Завдяки їм придорожня каплиця постає як особлива матеріальна форма прояву побожності людини.

На галицьких землях, колись складової Київської Русі, уже з перших часів прийняття християнства людина почала виражати свою побожність і світоглядні уявлення такими образно-предметними формами, як “храм” (церква, собор, каплиця як мала або ж тимчасова церква), “ікона”, “хрест”. Саме тоді хрести, як наземні споруди, набули статусу таких культових об’єктів, які ми сьогодні називаємо “хрести придорожні”. А це означає, що на українських теренах ще із часів Володимира Великого процеси встановлення християнських культових об’єктів на місцях колишніх язичницьких кумирень, капищ, ідолів і божків, а разом з ними й традиції вшанування “священних” місцевостей із “цілющою водою”, “магічністю дерев” започаткували (якщо трактувати з позиції християнства), а з іншого боку – сформували на новий лад (якщо дивитися з позиції традицій і звичаїв наших предків ще дохристиянських часів) ідею встановлювати на “важливих” для людини місцях пам’ятні чи будь-які інші знаки, споруди тощо.

З усіх сформованих нині культових споруд, які своїм функціональним призначенням класифікуються як “придорожні об’єкти сакрального характеру” (хрести, “фігури” і каплиці), у часи запровадження християнства на наших землях існували лише придорожні хрести. І не лише з причини своєї “простоти”, а й у силу обставин і наслідків ідолоборства Східної церкви. А оскільки основним компонентом цілісного вирішення придорожніх “фігур” і каплиць є, власне, об’ємна статуарна пластика (наприклад, постаті “Скорботного Христа”, св. Миколая, св. Онуфрія, св. Яна Непомука, Божої Матері та ін.), тому про будь-які елементарні поняття щодо процесів зародження й формотворення зазначених об’єктів на початках становлення на українських землях християнства не могло бути й мови. Лише впливи західнохристиянських традицій на релігійні погляди та світоглядні уявлення галичан, які остаточно укріпилися унією 1596 року, сприяли цьому процесу.

Зовсім інша ситуація була в сакральному середовищі Західної церкви, а відповідно й у духовному житті та світоглядних уявленнях народів тих держав, які проповідували цей напрям християнства.

До уваги в цій ситуації першочергово береться Польща, оскільки досліджувані нами території після розпаду Галицько-Волинського князівства аж до 1772 року перебували під її пануванням. Тут, на теренах цієї держави, також існували древні, дохристиянські звичаї встановлювати різного роду споруди чи знаки на “пам’ятних” і “шанованих” місцях. З приходом нової, християнської релігії такими об’єктами, духовно та матеріально “трансформованими”, стали не лише придорожні хрести (як на теренах, підлеглих Східній церкві), а й об’ємні фігурні постаті святих, що встановлювалися на спеціальних підвищеннях-стовпах, у відповідних архітектурно подібних середовищах з присутністю в них “дашка” (“даху”). Зрозуміло, що ідея використовувати до таких потреб об’ємну статуарну пластику була прийнятною лише з позицій Римської Церкви. Однак, на жаль, “... не відомо, чи то з поради ксьондзів, духовенства, чи то з власного натхнення народних мистців... такі об’єкти набували форм, у яких можна вбачати мініатюри костелів, соборів, вівтарів...” [11, с.27]. Тут, зокрема, зазначимо, що відомі найстаріші на теренах Польщі придорожні каплиці походять з XV ст.

Важко визначити, на яких землях узагалі почали з’являтися “перші” придорожні каплиці, і визнати те, що каплиці такого характеру є результатом творчих пошуків і процесів у внутрішньому релігійному середовищі саме Польщі. До цієї думки схиляються дуже багато дослідників, які вивчали цей вид польського народного мистецтва, хоча частина з них достатньо виразно акцентують на вартісному значенні цього “придорожнього мистецтва” на теренах Литви та Жмуді.

На нашу думку, сам факт появи придорожніх каплиць узагалі в релігійному середовищі слід розглядати як закономірність процесів розвитку сакрального мистецтва цілої низки відповідних територій. Мова йде саме про ті землі, на яких достатньо міцно були розвинені дохристиянські звичаї та традиції виокремлювати “шановані” людиною куточки природи різними ідолами, божками, стовпами.

З приходом християнства на таких теренах поступово сформувалися і взяли тенденцію на розвиток “нові” звичаї та традиції відзначати “святість” таких місць та в цілому пропагувати ідеї прийнятої релігії. Сам “духовний зміст” таких процесів у багатьох народів, які стали християнами, був майже аналогічний. Зате особливо різнилися предметно-образні форми мате-

ріального вияву, так би мовити, “продукту” цих процесів. Тому на тих землях, де сповідувалися закони Східної церкви, “придорожні” об’єкти знаходили вираження лише у вигляді хрестів. А там, де панувало християнство в традиціях Заходу, – розвивалися ще й фігури та архітектурно-пластичні композиції, які у своєму завершенні мали “дах” і у внутрішньому своєму середовищі містили об’ємні скульптурні постаті святих. Вбачаємо, що саме з таких архітектурно-пластичних композицій розвинулися придорожні каплиці й з’явилися вони на теренах Литви, Жмуди, Польщі, Чехії, Моравії та Західної України.

Коли розглянути конструкцію “даху” чи форм, які його імітують, у завершеннях придорожніх архітектурно-пластичних композицій, то будемо мати таке. У переважній більшості випадків, як у народі, так і серед науковців, “дах” на таких придорожніх об’єктах трактується як суто фізичний фактор – захист від непогоди. Однак ми цю причину вважаємо не основною, ставлячи тим самим її на друге місце.

Значимість “образу” даху в зазначених видах споруд першочергово розглядаємо з позицій духовності. Таке поняття, як “дах” (елемент матеріально-духовного вираження певних принципів і категорій у християнстві), слід розуміти як символ “покровительства і захисту зверху”. Його формотворчий вияв у релігійному середовищі передусім утілений в образі куполу храму, що знаменує небесне шатро. Матеріальне вираження такого символу можна спостерігати, наприклад, і у формах завершень гробниць Ярослава Мудрого та княгині Ольги, і в сюжетних композиціях нагрудних іконок, зокрема іконки XIV ст. “Спас на престолі” (зберігається в Державному російському музеї). Це означає, що в християнстві Заходу й Сходу образ “даху” ототожнюється з образом “небес”, “покровительства зверху”.

Відповідно до зазначеного можемо припустити, що вирішальним поштовхом до ідей формотворення в релігійному середовищі Заходу таких споруд, як каплиці придорожні, стало образне засвідчення самого факту “покровительства” (“захисту”, “опіки”, “оберігання”) над тими чи іншими місцевостями, територіями, об’єктами, групами людей чи навіть однією особою за допомогою матеріального, “тілесного” вираження постаті “покровителя” у вигляді об’ємної статуарної пластики та самого предметно-духовного символу такої “опіки” – “даху”. Тут, у свідомості людини, на рівні “духовного”, мусіли відбуватися певні процеси осмислення буття, навколишньої дійсності, які продукували своєрідне зіставлення чи навіть взаємозв’язок таких понять, як “бажання”, “потреба”, “обов’язок”. Це вимагало розуміння не лише бажання для людини особистого “покровительства зверху”, а й того ж образного “захисту” і для самого “покровителя” (утіленого в дереві чи камені), що виражався в предметній формі “даху” і духовному понятті “обов’язок піклуватися” про нього.

Звісно, такі явища могли бути зумовлені найрізноманітнішими причинами, обставинами та звичаями, але основним, провідним чинником, який визначив саме таке формотворення, стала, очевидно, усталена християнська традиція вшановувати, а відповідно, й оберігати предмети (об’єкти) культового вжитку. Такий особливий підхід у формотворчих процесах придорожніх об’єктів і, зокрема, у XV ст. на теренах тієї ж Польщі, був, імовірно, спричинений ідеями “розквіту” готики (стремління до Небес, “наближення” до Бога, звеличчування християнства), які в пластичному мистецтві, на відміну від романських рельєфів, домінували у круглій скульптурі.

І не важливо, подобу яких архітектурних чи предметно-духовних форм (костел, церква, собор, кіот, ківорій тощо) відображали “дахи” з відповідними їм основами (опорами), установлюючись над уособленими постатями святих (покровителів, заступників). Важливо інше – наслідуючи образність перелічених форм, придорожні каплиці увійшли у свідомість людини як “місце зустрічі з Богом”, як “домівки”, у яких “проживають” заступники страждаючих, знедолених, поневолених тощо, як реальне вираження “особистого об’єкта” (“святого місця”), до якого можна будь-коли приходити, вимолювати прощення гріхів і просити про різні земні блага. Поступово, із часом, ці витвори народного мистецтва стали справжнім культовим звичаєм зі своїми традиціями й обрядами.

Зіставляючи весь фактичний матеріал про розвиток галицьких земель у XV–XVI ст., рівень культури й духовності тодішніх галичан, їхні звичаї і традиції, релігійні та мистецькі тенденції, появу в мові терміна “каплиця” (“каплиця”) – 1478 р. [8, с.470], маємо підстави вважати, що саме XV століттям, власне, і був розпочатий відлік епохи галицьких придорожніх

каплиць. Разом з тим дотримуємося думки, що одними з перших таких споруд були каплички типів “стовпові” та “обеліскові” – так звані “протокаплиці”.

Конкретних об’єктів, які б походили з XV ст., на теренах Галичини ми не знайшли, проте нам відомо, що цим віком датується “обеліскова” каплиця із с. Степань на Рівненщині; подається О.Цинкаловським як “обеліск” [9, с.105].

Найстаршою з відомих нам придорожніх каплиць на галицьких землях є львівська капличка Сикстів. Щодо конкретного датування цієї споруди, то тут існують розбіжності, однак, так чи інакше, її вік сягає XVI ст. Так, зокрема, П.Гранкін й А.Отко на основі опрацювання матеріалів видання Е.Моняка (*Historja kosciola pod wezwaniem Sw. Marji Magdaleny oraz Dzielnicy VI we Lwowie. We Lwowie, Nakiadem Komitetu odnowienia Kosciola Sw. Marji Magdaleny, 1927. Opracowal Emil Moniak*) зазначають, що капличка Сикстів споруджена в 1580 р. [3]. З іншого боку, згідно з працею Б.Зіморевича [5], це відбулося в 1597 р.

Ця ренесансна пам’ятка Львова проіснувала до 1962 р. – часу закриття костелу св. Марії Магдалини, її молодшого сусіда, побудованого між 1600–1612 рр. (тепер це Будинок органної і камерної музики, вул. Бандери, 8). Згодом її було зруйновано. На місці залишилася лише колона як постамент самої каплички, у формі чотиригранного стовпа. Кам’яний блок з рельєфними зображеннями Розп’ятого Ісуса з Пристоячими та постаті Святого у чернечій сутані з Розп’яттям у руках, який містився в середині цієї каплички ківорієподібної (шатрової) конструкції, що була встановлена на вершині цієї колони, нині знаходиться в підвір’ї будинку Національного музею у Львові на вул. Драгоманова, 42.

Серед найстаріших збережених таких споруд є кам’яні стовпові каплички з лемківських теренів. Одна з них, яка знаходиться в с. Яслиська Кросненського повіту Підкарпатського воєводства в Польщі, була споруджена в 1669 р.; друга, що стоїть у с. Шкляри цього ж повіту, датується загалом XVII ст. [6, с.92].

Що стосується конкретних етапів розвитку придорожніх каплиць на досліджуваних теренах, так би мовити “ступовості” їх еволюції в часі, то тут можна вирізнити різні періоди, а відтак і різні погляди та ставлення до самого факту їх існування. На жаль, маємо дуже мало фактичної інформації щодо конкретного (пооб’єктно) існування придорожніх каплиць у Галичині із часів їх появи аж до XVIII ст. включно. Але завдяки деяким літературним джерелам цю картину можна в цілому просвітлити.

Оскільки галицькі землі в часи появи на них таких придорожніх об’єктів входили до складу Польщі (до 1772 року), то тут скористаємося фактами, які подаються польськими дослідниками з огляду на розвиток різьби в народному мистецтві Польщі. Так, наприклад, “...у XVI ст. рахунок придорожніх капличок і хрестів невпинно зростав, але ще більше їх налічувало XVII ст. Костел доби контрреформації вчинив з них один із найважливіших засобів пропаганди. У синодальних документах від 1621 р. указувалося про те, щоб по усіх територіях, які входять до довірених ксьондзам парафій, на публічних дорогах були встановлені знаки св. Хреста, показуючи тим самим, що побожні католики не мають нічого спільного з еретиками, жидами та поганями... Фундаторами придорожніх каплиць у XVII–XVIII ст. були, в основному, парохі, монастирі та шляхта. Якщо ці об’єкти ставилися кріпаками, то, очевидно, це здійснювалося цілою громадою” [11, с.180]. Тут також відзначено, що в цілому у Галичині, яка на ті часи перейшла під панування Австрії, не було жодного тиску, жодних обмежень щодо фундацій і відновлення придорожніх фігур і капличок [11, с.177].

Якщо врахувати те, що на відміну від Польщі Австрія почала трохи дбати про розвиток набутих земель, і українці переживали деяке культурне, релігійне та господарське відродження, то можна припустити, що такі процеси сприяли ще більшому обсягу фундацій придорожніх каплиць на теренах Галичини з кінця XVIII до половини XIX ст. Із цього питання маємо лише загальну інформацію, що в цілому в українському мистецтві першої чверті XIX ст. зростає пристрасть до архітектурно-декоративних будівель, у тому числі й каплиць [1, с.269].

Особливого апогею досягають фундації досліджуваних об’єктів простими селянами, їх сім’ями, родинами на честь скасування панщини в Галичині (1848 р.). Головна Руська Рада, яка виникла під час “весни народів” і активно діяла в Галичині, у 1849 р. організувала велику демонстрацію у Львові за участю цісаря та його прихильників. Ця подія поєднувалася із численними придорожніми фундаціями, засадженням “вічних лип” та ін. Головна Руська Рада також

закликала до встановлення пропам'ятних хрестів з написом “Пам'ятка визволення 3 мая 1848 р.” і заохочувала до придорожніх фундацій з нагоди круглих річниць цієї події [6, с.134], що в цілому відгукнулося й на формуванні “традиційності” придорожніх каплиць.

І коли внаслідок отриманої переваги поляками в адміністрації Галичини в 1867 р. дещо сповільнився культурний розвиток цих земель аж до 1914 р., розвій фундацій і формотворчих процесів придорожніх каплиць продовжував зростати (на відміну від такої ситуації тих часів на теренах Галичини, на тих західноукраїнських і польських територіях, які були під Росією, наказом генерала Муравйова від 1863 р. було заборонено ставити нові та ремонтувати старі придорожні каплиці; причиною цього розпорядження були значні фундації пам'яток січневого повстання поляків проти Росії; указ діяв аж до 1905 р.) [11, с.177].

Кінець XIX – поч. XX ст. для галицьких придорожніх каплиць можна відзначити як вершину їх еволюційних процесів. Тут маємо можливість оперувати вже значно більшою кількістю фактичної інформації щодо пооб'єктного датування досліджуваних споруд. Основною причиною такого піднесення галицьких придорожніх каплиць став справжній розквіт українського церковного будівництва нової доби, який розпочався в останні роки XIX ст., і центром якого став Львів.

У контексті зазначеного маємо декілька фактів, які подає О.Нога: “...цьому сприяла низка причин. По-перше, у цей час утворюється ряд мистецьких товариств, які керуються ідеєю творення національного культового мистецтва. По-друге, до того часу українська промисловість могла успішно виготовляти зразки церковного мистецтва. А по-третє, суспільство поволі піднялося до розуміння ідеї служіння Богові через національний ритуал... Так на всесвітній виставці у Парижі, що відбулася у 1900 році, Галичина представлялася в окремому павільйоні... Для паризької виставки було виконано в інтер'єрі галицького павільйону невеличку капличку. Архітектонічно капличка була вирішена в плоскісному варіанті, і своєю формою нагадувала бічну сторону народної хати, з хрестом на горі і відповідним різьбленим декором. Саме зображення Матері Божої було скомпоновано якби у вікні цієї хати... Успіх Галицького павільйону не обминув і окремі експонати, як, скажімо, церковну капличку, виконану за народними мотивами...” [7, с.51]. Поступово справа організації культових виставок дійшла й до Галичини. У 1909 році була проведена виставка під егідою “ліги помочі промислової”, де в достатньо обширну програму увійшло все, що стосується культового будівництва й оздоблення, у тому числі й каплиць [7, с.107].

На основі наведених фактів бачимо, що, починаючи з другої половини XIX ст., галицькі придорожні каплиці піднесли до високого рівня популярності й особливо в епоху розквіту українського національного стилю вийшли за “рамки” суто народного мистецтва. Вони стали знаними у світі, почали пропагуватися і в середовищі професійного мистецтва. До їх будівництва залучалися дипломовані фахівці, які виконували проекти таких об'єктів. Прикладом сказаного можна назвати проекти капличок Й.Серединського та З.Трояновського зі Львова.

У кількісному зростанні придорожніх каплиць на досліджуваних теренах у кінці XIX – на поч. XX ст. важливу роль відіграли й еміграційні процеси галичан до Америки, які розпочалися в 1890 році. Залишаючи рідні землі, люди встановлювали придорожні хрести, фігури або каплиці на родинних садибах, на власних полях. Основна мета, яка ставилася в цих випадках фундаторства зазначених споруд, – “офірувати” придорожній об'єкт сакрального характеру на “хвалу Богу” задля щасливого переплиття океану чи подорожі взагалі й успішного налаштування життя на “нових землях”.

Тут варто зазначити, що, починаючи з другої половини XIX ст., у процесах фундацій придорожніх об'єктів сакрального характеру поступово виходить на перший план суто “пам'ятка від окремої родини”.

Ураховуючи політичні події та суспільні процеси розвитку Галичини, починаючи від 1914 і до 1939 років, сам характер фактичного датування досліджуваних об'єктів у літературних джерелах (значна частина споруд датується в “заокруглених” числових показниках періодів століть, наприклад, середина XIX ст., кінець XIX ст., початок XX ст. тощо), можна в цілому припустити, що збереження тенденцій щодо сформованого, зазначеного вище курсу розвитку галицьких придорожніх каплиць могло відбуватися лише в умовах незалежності цих земель. Адже війна між Австрією та Росією 1914–1918 років принесла жахливе спустошення, а, окупую-

вавши Галичину, після ухвали конференції амбасадорів у Парижі (14 березня 1923 р.) прилучити галицькі землі до Польщі з наданням їм автономних прав, польський уряд посилив заходи, щоб припинити український національний розвиток [4, с.347].

Убачаючи силу опору українського народу в його релігії, поляки під час цього останнього панування над Галичиною кинулися нищити церкви й лише трохи інша ситуація була на Лемківщині, яка входила до Краківського воєводства. Припускаємо аналогію таких процесів і стосовно придорожніх каплиць.

Під час панування комуністичного режиму в Україні, а відповідно, і в Галичині (півстолітній період), в епоху атеїзму, будь-який факт побудови сакральних об'єктів був неможливий. Диктатурою була накладена заборона не лише на побудову чи відновлення храму Божого, а й велася запекла боротьба з тими, хто відкрито відстоював християнство, його погляди й закони. Це спричинило появу своєрідного “вакууму” у духовному житті людей. Загалом можна зазначити, що руйнівні ідеї, які час від часу спалахували в керівних ланках і структурах цього режиму, знаходили активне відображення в актах поневірянь і вандалізму не лише до сакральної архітектури, але й сакрального мистецтва в цілому.

Антирелігійний підхід тодішнього режиму до цінностей минулого завжди мав яскравий антинаціональний, антиукраїнський зміст (8 березня 1946 року у Львові був скликаний собор, який ухвалив “скасувати постанови уніатського Брестського собору 1596 року, ліквідувати унію, анулювати залежність від Риму”), що стало причиною руйнування сотень (якщо не більше) каплиць і тисяч хрестів, установлених на ознаку скасування панщини 1848 року чи з нагоди інших подій [2, с.146]. У багатьох випадках заплановані під знищення придорожні каплиці вдавалося рятувати (якщо тільки дозволяла конструкція споруди) лише одним способом – волоком або на санях їх перевозили на цвинтарі чи на територію біля збережених церков.

Після розпаду даного режиму на землях оновленої України суспільство повернуло на “дорогу до Бога”. Рушило будівництво сакральних об'єктів – церков, каплиць. Так, як у часи прийняття християнства, сьогодні український народ вкладає всі свої вміння і знання у відбудову духовності та культурного надбання своєї держави. Тут ми можемо говорити про достатньо велику кількість малої сакральної архітектури. Однак у нинішні дні не всі придорожні каплиці відповідають призначенню, не завжди виконують саме ті функції, які б мали виконувати такі об'єкти. Більшість з них, нові чи відбудовані старі, є постійно зачиненими. Їх середовища доступні для людей лише на великі свята, деякі трохи частіше – на неділі. І лише окремі такі споруди, іноді дуже старі й понижені, збереглися до наших днів як “діючі”, завжди відкриті й бажані для будь-кого – тут будь-коли можна прийти й помолитися. Трапляються й такі випадки, коли починають будувати каплички й залишають їх незавершеними. Інколи сама форма споруди або окремих її компонентів є зовсім несумісною з такими поняттями, як “наслідування”, “трансформування” чи “дизайн” стилевості сакральних об'єктів узагалі.

Підсумовуючи сказане, робимо такі **висновки**.

1. Придорожні каплиці як на галицьких, так загалом і на українських теренах є тими об'єктами, у яких матеріалізувалася ідея встановлювати на “важливих” для людини місцях пам'ятні чи будь-які інші знаки, споруди тощо.

2. Можливість такого формоутворення, як “придорожня каплиця”, була зумовлена осмисленням людиною її буття, духовності, віри, бажанням прославлення Бога, потребою його “покровительства” над своїм життям та усім тим, що її оточує, тенденціями матеріального вираження такого “покровительства” у вигляді архітектурно-пластичних композицій з наявністю в них “даху” як предметно-духовного символу такої “опіки”, і вміщених у них об'ємних зображень постатей святих – “опікунів” і “заступників”.

3. Часи появи придорожніх каплиць на галицьких землях відносимо до XV ст.

4. Весь період розвитку придорожніх каплиць на галицьких землях можна розподілити на такі основні етапи: *I етап* (XV–XVI ст.) – запозичення ідей і започаткування формотворчих процесів; *II етап* (XVII ст. – перша пол. XIX ст.) – поступове утвердження традиційності придорожніх каплиць; *III етап* (1848–1923 рр.) – період великої популярності придорожніх каплиць та їх масової фундації; *IV етап* (1923–1939–1991 рр.) – періоди помітного зменшення фундацій і глибокого занепаду; фактична заборона й нищівне руйнування придорожніх каплиць; *V етап* (від початку 90-х років XX ст. і до сьогоднішніх днів) – часи відродження традиційності

придорожніх каплиць; жваве зростання будівництва нових і реставрації вцілілих старих, занедбаних об'єктів.

1. Антонович Д. Скорочений курс історії українського мистецтва / Д. Антонович. – Прага : Вид-во укр. ун-ту, 1923. – 340 с.
2. Бадяк В. Колізії українського сакрального мистецтва / В. Бадяк // Українське сакральне мистецтво : традиції, сучасність, перспективи : міжнар. наук. конф., 4–5 трав. 1993 р. – Львів : Свічадо, 1994. – С. 143–150.
3. Гранкін П. Капличка Сикстів – унікальна сакральна пам'ятка XVI сторіччя / П. Гранкін, А. Отко // Галицька брама. – 2007. – № 3–4 (147–148) ; Новий Світ. – С. 6–10.
4. Енциклопедія архітектурної спадщини України : тематичний словник багатотомного вид-ня Укр. акад. арх-ри / [авт. В. Тимофієнко]. – К., 1995. – 364 с.
5. Зіморевич Б. Потрійний Львів : Leopolis Triplex / Бартоломей Зіморевич ; [пер. з латин. Н. Царьової ; наук. комент. І. Мицька ; ред. О. Шишка]. – Львів : Центр Європи, 2002. – 224 с.
6. Лопаткевіч Т. Мала сакральна архітектура на Лемківщині / Т. Лопаткевіч, М. Лопаткевіч ; [авториз. пер. з пол.]. – Нью-Йорк : Фундація дослідження Лемківщини, 1993. – 490 с. : іл.
7. Нога О. П. Український стиль в церковному мистецтві Галичини кінця XIX – поч. XX ст. / О. П. Нога. – Львів, 1999. – 160 с. : іл.
8. Словник староукраїнської мови XIV–XV ст. : у 2 т. / [редкол. : Д. Г. Гринишин, Л. Л. Гуменецька (голова), І. М. Керницька]. – К. : Наукова думка, 1977. – Т. 1 : А–М. – 630 с.
9. Цинкаловський О. Старовинні пам'ятки Волині / О. Цинкаловський ; Ін-т дослідів Волині. – Торонто : Тов-во “Волинь”, 1975. – 124 с. : іл.
10. Щербаківський Д. Буковинські і галицькі дерев'яні церкви, надгробні і придорожні хрести, фігури і каплиці / Д. Щербаківський // Укр. мистецтво. – К. ; Прага : Український гром. вид. фонд, 1926. – 62 с. : іл.
11. Krzysztofowicz S. O sztuce ludowej w Polsce / O. Krzysztofowicz. – W. : Wiedza Powszechna, 1972. – 152 s. : il.

*В статтє раскрывається духовная суцність придорожної часовни в ее историческом развитии на территории Галичины. Освещаются факторы, которые влияли и влияют на формирование религиозной среды края. Часовня рассматривается как форма проявления набожности, формирующая духовную суцність галицкого сообщества, характеризуется как культурное его достояние.*

**Ключевые слова:** галицкая придорожная часовня, выражение набожности, религиозная среда, образно-предметное воплощение, материальная форма, эволюция, распространение, этапы.

*The article reveals the spiritual essence of roadside chapel in its historical development on the land of Galicia. It highlights the factors that affected and still influence on the formation of the religious environment of the region. Chapel is regarded as a form of manifestation of piety, which forms the spiritual essence of the Galician community, characterized as its cultural heritage.*

**Key words:** Galician roadside chapel, expression of piety, religious environment, figuratively-objective personification, material form, evolution, extension, stages.

УДК 246:247:261.6

ББК 71.016 (4 Укр)

Ірина Дундяк

## ФОРМУВАННЯ ПОНЯТІЙНОГО АПАРАТУ ТА ЗАВДАНЬ У ДОСЛІДЖЕННІ УКРАЇНСЬКОЇ РЕЛІГІЙНОЇ КУЛЬТУРИ І МИСТЕЦТВА ОСТАННЬОЇ ТРЕТИНИ ХХ – поч. ХХІ ст.

*У статті висвітлюється термінологія, яка відповідає завданням дослідження українського релігійного мистецтва останньої третини ХХ – початку ХХІ ст. Основну увагу приділено термінам, які найбільш доступно та широко розкривають проблеми відродження і трансформації вітчизняної релігійної культури й мистецтва.*

**Ключові слова:** терміни, релігійне мистецтво, релігійна культура, трансформація, відродження.

Роль релігії в житті українського суспільства є перманентною, адже більшість релігійних питань, так чи інакше, стосуються життєвих інтересів широких верств населення. З початком