

## ПОЛОЗНІ І КОЛІСНІ ЗАСОБИ ПЕРЕСУВАННЯ

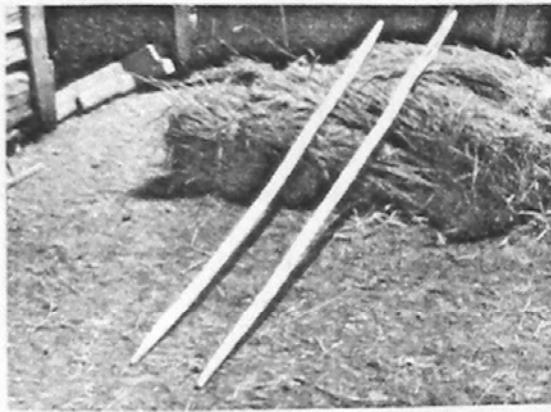
Серед гужового сухопутного транспорту основне місце у виробничій діяльності і побуті українського селянства, зокрема поліщуків, займали полозні і колісні засоби пересування.

Полозний транспорт етнологи поділяють на два види — волокуші і власне санний транспорт. Такий поділ цілком виправданий: перші застосовували переважно влітку для доставлення вантажів з важкодоступних місць, сани — насамперед взимку. Як засвідчують етнографічні першоджерела, це ж було характерно в минулому для Овруччини і північної частини Народицького району. Щоправда, на відміну від санного транспорту, інформація про поліські волокуші значно бідніша, можна сказати, фрагментарна. Пояснення такого стану досить прозаїчне — у ХХ ст. у зв'язку із загальновідомими причинами волокуші втратили традиційне значення у виробничо-транспортному побуті місцевого населення. Значний вплив на зазначений процес мало сумнозвісне осушення поліських теренів.

Під час експедиційної науково-пошукової праці виявлено та зафіксовано польовий етнографічний матеріал про кілька зразків такого транспортного засобу. Так, за твердженнями старожилів, ще недавно досить часто використовували вітки дерев — “голіни” (с. Левковичі Овруцького р-ну), “голяки” (с. Рудня Овруцького р-ну), “ольшину” (с. Красилівка Овруцького р-ну), “лозину” (с. Велика Чернігівка Овруцького р-ну), “перевойни” (с. Клинець Овруцького р-ну), за допомогою яких витягали траву і сіно з болота.

Для доставлення копиць сіна з болотистих ділянок служив також спеціальний прилад — “бичуга” (сс. Дівошин, Левковичі, Листвин Овруцького р-ну), “смій” (с. Велика Чернігівка), “сліж” (с. Клинець). Це була пряма жердина завдовжки до 4–5 м, яка закінчувалася на передку полозоподібною головою. У випадку відсутності головки на її місці вирізали рівчак, до якого прив'язували засіб тяги. Тонший кінець жердини затесували, щоб пристрій підбити під купу складеного сіна. Якщо ж сінокосна ділянка була надто заболоченою, тоді спочатку примошували “бичугу”, а потім клали копицю. Зверху сіно закріплювали мотузкою або гужвою (тепер ланцюгом, дротом тощо), кінці яких прив'язували до жердини. Вантаж транспортував запряжений віл або кінь.

Побутували тут також волокуші-сани, що, порівняно з попередніми засобами пересування, відзначалися більшою конструктивною досконалістю і поєднували подібні або тотожні елементи власне санного транспорту. Зокрема, діти каталися взимку на примітивних санчатах — “гринджорах” (с. Дідковичі Коростенського р-ну), “гринджолах” (сс. Гладковичі, Збраньки, Клинець, Левковичі, Норинськ, Полохачів, Прилуки, Янова Рудня Овруцького р-ну), “гринджолах” (с. Бігунь Овруцького р-ну), полози яких виготовляли з рівномірно підтесаних спереду дощок, що з'єднувалися за допомогою двох-чотирьох круглих палок (“колків”). Для цього в кожній дощечці просвердлювали отвори. У с. Красилівці замість палок використовувалися

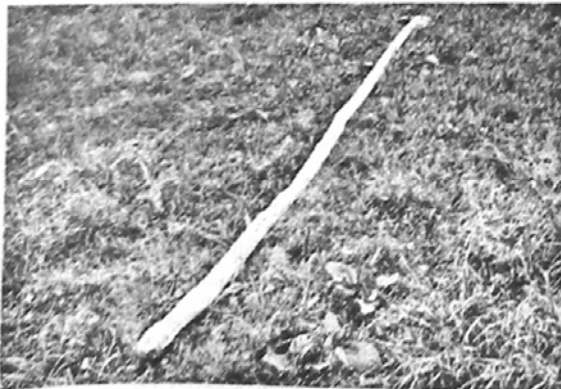


1. "Носілки" (с. Лучанки). Фото автора

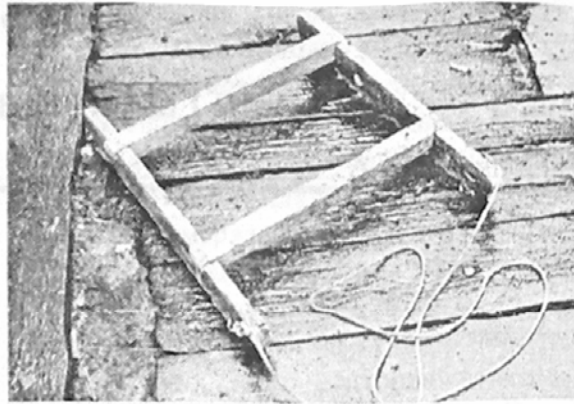
бруски, які задовбували у полози-дощечки зверху. Кузов волокуш-саней монтували також з дошок.

Аналогічним примітивним транспортним засобом перевозили різні вантажі: зерно до млина, "цебер" з білизною до річки тощо. У Клинці і Прилуках за допомогою відповідних "гринджол" доставляли в поле плуг і борони. Загалом же, зазначені вище моделі волокуш не були винятком в Україні. Так, наприклад, у минулому широко їх використовувало населення Східних Карпат<sup>1</sup>.

Санний транспорт порівняно з волокушами займав у господарсько-виробничому побуті поліщукив значно важливіше місце. За функціональним призначенням він поділяється на три типи: звичайні господарські сани, вантажні (для перевезення лісоматеріалів) і виїзні. Основне розповсюдження мав перший тип зимового транспорту, яким перевозили гній, сіно, дрова тощо. Яскравим свідченням



2. "Бичуга" для транспортування сіна (с. Левковичі). Фото автора



3. "Гринджоли" (с. Красилівка). Фото автора

цього є, мабуть, давній за походженням весільний звичай, який побутував ще в 50-х роках ХХ ст. у с. Старому Шарному Народицького району. Його суть полягала в тому, що на третій день весілля гості садили хрещених батьків на сани і везли їх додому, де вони виставляли за "важку працю могорича". Цікаво, що така поїздка відбувалася не тільки взимку, а й влітку<sup>2</sup>. У с. Закусилах того ж району хрещених батьків возили ручним візком.

Для загального позначення санного транспорту господарського призначення поліщуки Овруччини і північної частини Народиччини вживають переважно термін "сани". Крім того виявлено цілу низку локальних назв: "гринджала" (с. Норинці Народицького р-у), "гринджола" (сс. Велика Чернігівка, Гошів, Дівошин, Мала Чернігівка Овруцького р-ну; сс. Липлянщина, Селець Народицького р-ну), "гринджоли" (сс. Норинськ, Піхоцьке Овруцького р-ну; сс. В'язівка, Закусили Наро-



4. Санки-волокуші (с. Мала Чернігівка). Фото автора

дицького р-ну), “гарі” (сс. Магдин, Норинськ Овруцького р-ну; сс. Давидки, Залісся, Мотійки, Норинці Народицького р-ну; с. Дідковичі Коростенського р-ну), “простіє сані” (с. Полохачів), “одностаїніє сані” (с. Велика Чернігівка). Виявлена термінологічна різноманітність відображає, з одного боку, головні риси, характерні в минулому для конструкції ходу місцевого зимового транспорту, з іншого — приховані еволюційні процеси, які відбувались у даній групі народного транспорту у ХХ ст.

Основу будови будь-якого типу саней становлять полози. У виробничій практиці тутешніх поліщуків застосовувалися “полози” двох зразків — натуральні (копані) і гнуті. Перші були розповсюджені значно ширше. Серед майже сотні опитаних інформаторів лише незначна їх кількість стверджувала про виготовлення в минулому гнутих полозів для господарського санного транспорту, переважно їх використовували для виїзних саней. Дерево (дуб, береза, граб) для натуральних “полозів” викопували разом з корінням; заготівку завдовжки 2,5–3 м обробляли: очищали від кори, розрізали, сушили у затінку тощо. Гнутий полоз виготовляли на примітивному народному станку — “бабі” (сс. Бігунь, Норинськ). Деревину попередньо також обробляли. Але зазначені вище технологічні операції доповнювали додаткові. Зокрема, передній кінець заготовки, який служив “головкою” полоза господарських саней, спочатку стісували до таких розмірів, щоби після розпарювання його можна було зігнути. Тобто, головка гнутого полоза була тоншою, ніж його основна частина. За повідомленням одного з репрезентантів, товщина полоза саней щоденного використання становила в середньому 15 см. У цьому випадку транспортний засіб довговічніший і надійніший в експлуатації<sup>3</sup>.

Полози саней з’єднували за допомогою системи з вертикальних стояків (“копил”) і поперечних перекладин. Кількість копилів залежала від традиційної будови ходу, а також від функціонального призначення транспортного засобу. У післявоєнний період на дослідженій території вона була різною, що спри-

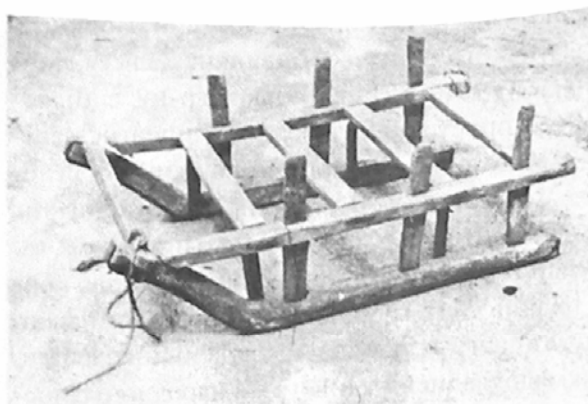
чинили іноваційні тогочасні процеси в різних галузях традиційної культури. Натомість у перші десятиріччя ХХ ст. селяни дотримувались ще давніх традицій. У цілому ж у полози господарських саней, незалежно від термінологічного означення поперечних перекладин, вдовбували переважно чотири пари дубових “копилів”, спорадично — три. Окремі інформатори згадували про побутування в минулому господарських саней з п’ятьма (сс. Борутине, Возничі, Лучанки Овруцького р-ну) і навіть шістьма (с. Клинець) парами вдовбаних у полози стояків. Перший зразок зимового транспорту вони пояснювали його загальною довжиною, другий — головним призначенням. Зокрема, подібними саньми перевозили дерево на будівництво хати, поки не з’явилися спеціальні лісовози із здвоєним ходом. Крім того, починаючи з 1940–1950-х років, у південно-східній частині Овруччини і на досліджених теренах Народицького району спостерігається малопомітна тенденція, менш властива звичайному санному транспортові західної окраїни Овруцького краю: тут все частіше роблять сани з трьома парами стояків, незалежно від їх розмірів і функціонального застосування, типу полозів (гнуті чи довбані) тощо. На нашу думку, тенденцію зумовила нова модель поперечини, за допомогою якої з’єднувалася сусідня пара стояків.

До речі, тип поперечини безпосередньо впливав на розміри і форму самого стояка. У саях традиційної конструкції копили були заввишки до 0,5 м і закінчувалися вгорі плавним звуженням, у модифікованому транспорті — заввишки до 30–35 см і завершувалися головкою для набивання поперечини. Перший тип стояків застосовувався у тому випадку, коли вони з’єднувалися разом за допомогою гнутих поперечин, тобто в’язової системи, другий — за допомогою довбаних брусків. Гнуті поперечини робили з довгої (до трьох метрів) заготовки (переважно з дуба або берези), кінці якої запарювали у гарячій воді або над вогнем, а потім загинали їх на 180 градусів навколо сусідньої пари копилів. Для полегшення технологічної операції на місцях згину вирізали невеликі виїмки. Натомість

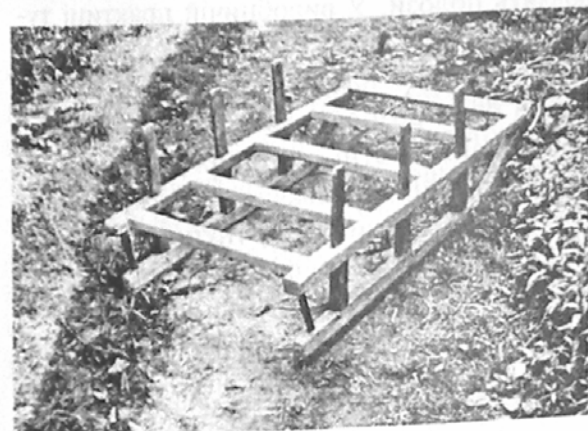


складовою полозного транспорту модифікованого зразка становив прямий брусок з продовбаним на кожному кінці отвором, через які його набивали на головки двох сусідніх стожків зверху.

За свідченнями старожилів, санный транспорт із в'язовою системою з'єднання полозів використовували ще у 1930–1950-х роках селяни Борутина, Возничів, Гладковичів, Давидок, Дівошина, Залісся, Клинець, Левковичів, Листвина, Лучанок, Норинців, Полохачева, Рудні, Янової Рудні та ін., тобто переважно західної та північно-західної частин Овруччини і лише спорадично решти дослідженої території. У цьому ж плані важливе значення має народна термінологія, якою місцеві поліщуки позначали з'єднуючі поперечини. Під час експедицій виявлено побутування цілої низки таких назв: “в'язи” (сс. Борутине, Возничі, Гладковичі, Дівошин, Листвин, Лучанки, Янова Рудня), “нарвини” (сс. Велика Чернігівка, Давидки, Думинське, Залісся, Ігнатпіль, Клинець, Магдин, Новий Дорогинь, Норинці, Полохачів, Прилуки), “нарвіни” (с. Рудня), “нармини” (с. Норинці), “нарівні” (с. Клинець), “бабки” (сс. Бірківське, Гошів, Ігнатпіль), “бабочки” (с. Дідковичі), “надобні” (сс. Дівошин, Янова Рудня), “насад” (с. Велика Чернігівка), “оплені” (сс. Бірківське, В'язівка, Липлянщина, Магдин). Кожна з них цікава тим, що приховує конкретне явище. Зокрема, за свідченнями репрезентантів, термінами “в'язи” і “нарвини” (незалежно від фонетико-морфологічного оформлення) позначали насамперед гнуті поперечини, спорадично довбані, тоді як назви “бабка”, “надобень”, “оплень” та “насад” вживались тільки для позначення довбаних. Отже, простеживши географію поширення народної термінології, можна безпомилково встановити розповсюдження у минулому відповідної моделі господарських саней. У зв'язку з цим очевидним є також і те, що сани з довбаними поперечинами набули тут поширення недавно, переважно у 20–30-х роках ХХ ст., коли у виробничо-транспортний побут поліщуків інтенсивно проникала нова модель зимових засобів пересування — сани-лісовози.



5. Ручні санки (с. Селець). Фото автора



6. “Самотужки” (с. Липлянщина). Фото автора



7. “Самотужки” (с. В'язівка). Фото автора

На увагу заслуговує ще один момент, а саме подвійне означення гнутих поперечин на дослідженій території (“в'язи” і “нарвини”), характерне у ХХ ст. також для Київського Полісся<sup>4</sup>. Щоправда географія їх розповсюдження дещо відрізняється від останнього регіону: “в'язи” як назву частіше вживає населення



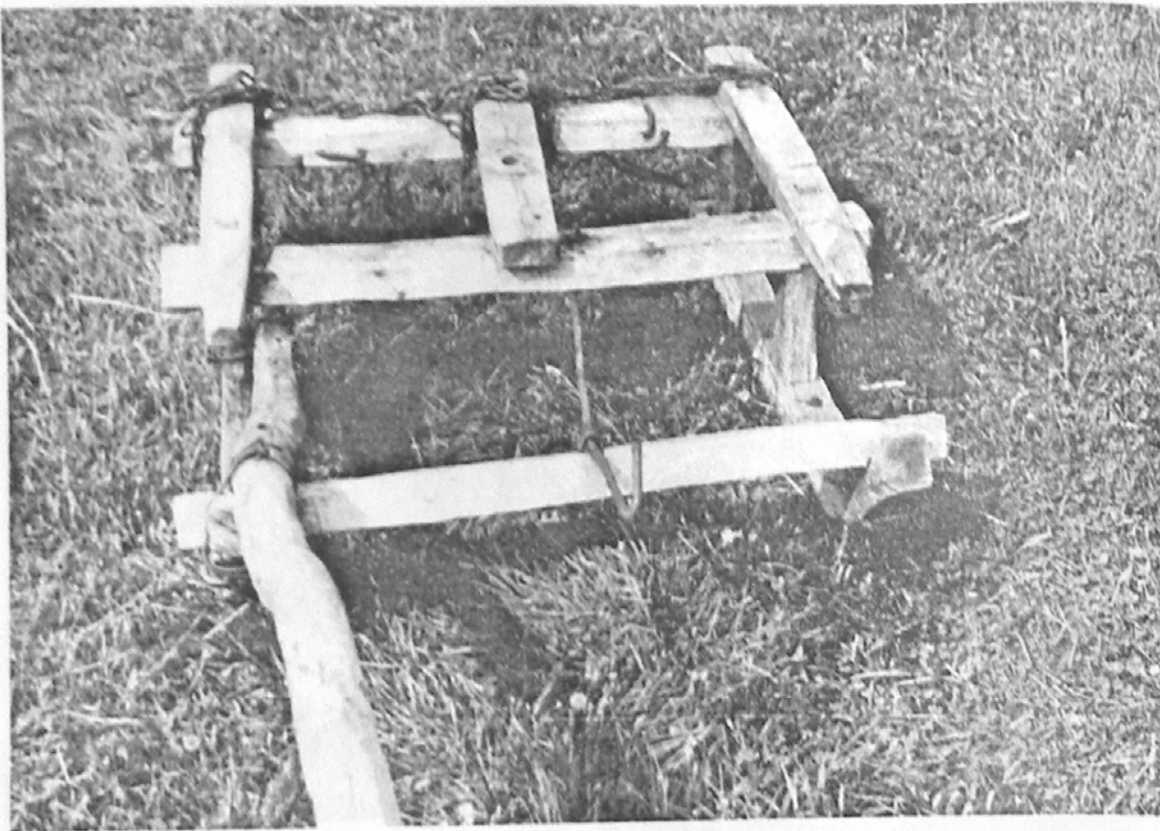


8. В'язова система з'єднання полозів (с. Листвин). Фото автора

західної частини Овруччини, “нарвини” — решта її терену та північної частини Народицького району. Тобто територія їх поширення майже співпадає з основними масивами побутування господарських саней традиційних конструкцій. Показовим у цьому плані є наявність ще одного важливого елемента будови ходу санного транспорту — додаткової поперечини, котра зв'язувала головки полозів. З її допомогою зміцнювалась передня частина саней, внаслідок чого вони набували більшої експлуатаційної стійкості. Це було суттєвим при застосуванні, власне, в'язової системи з'єднання полозів, яка відзначалася меншою жорсткістю конструкції, ніж брускова. Крім того, при воловому та однокінному запрягах тягловий пристрій постійно спирался під час маневрування вправо-вліво на головки полозів, що могло завдати шкоди санному транспорту в цілому. Поперечина у цьому випадку становила своєрідний модератор, тобто захищала передок ходу від надмірних перевантажень. Натомість у парокінному запрягові функція такої поперечини

була цілком іншою, вона служила насамперед опорою для заднього кінця дишла. Під час польових досліджень з'ясувалось, що ще напередодні Другої світової війни жителі західної частини Овруччини використовували саме гнуту поперечину, а не прямокутний брусок. Називали її також “в'язом” (сс. Бігунь, Листвин, Лучанки, Рудня) або “в'язком” (с. Норинськ), тоді як брусок позначали двояко: “попередень” (сс. Возничі, Давидки, Дівошин, Красилівка, Левковичі, Янова Рудня), “поперечка” (сс. В'язівка, Гошів, Полохачів, Селець). Останній на відміну від “в'яза” зарізали у головки полозів. Дехто з інформаторів наголошував, що така з'єднуюча поперечина характерна насамперед для саней з парокінним запрягом.

Сказане вище підтверджує також народна назва одного з невід'ємних компонентів будови ходу полозного транспорту господарського призначення — “наморожні”, яку зафіксовано під час науково-пошукової праці у більшості досліджених населених пунктів. “Наморожнями” служили два паралельні

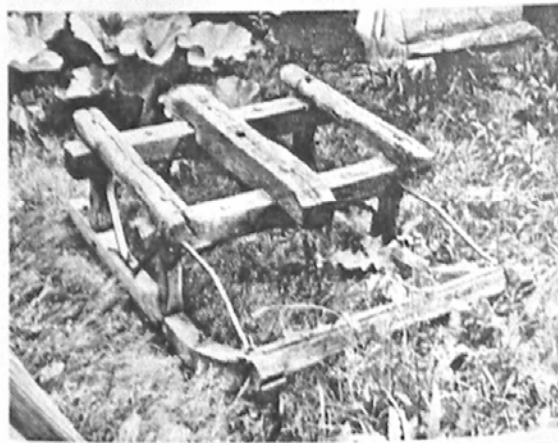


9. Однокінні "подсанки" (с. Возничі). Фото автора

полозам поздовжні бруски, які набивали на головки копилів поверх з'єднуючих поперечин. Виготовляли їх переважно з м'яких порід дерева, у тому числі зі сосни. Цікаво, що, на відміну від поліщуків Київщини, жителі Овруччини і Народиччини застосовували цей елемент значно ширше і незалежно від типу "нарвин".

Аналогічну конструкцію мав хід ручних господарських і дитячих санок ("самотужок", "саматужок"), виїзних саней, з тією лише відмінністю, що полози перших і других з'єднували переважно дві-три пари копилів і відповідна кількість "нарвин" ("в'язів"), третіх — три (рідше дві) пари стояків і така ж кількість поперечин. У зв'язку з цим загальна довжина даних засобів пересування була значно меншою, ніж господарського полозного транспорту із запрягом тварин — виїзних саней до двох метрів, ручних санчат — до півтора метра, дитячих — до одного метра. Крім того, полози виїзного транспорту часто підшивали металевими шинами, що збільшувало їх довговічність, а також покращувало швидкість під час поїздки.

Порівняно з попередніми моделями зимового транспорту сани-лісовози — "подсанки" (у більшості досліджених сіл), "підсанки" (сс. Бігунь, Норинці), "пудсанки" (сс. Гладковичі, Давидки, Дівошин, Залісся, Рудня), "повсанки" (сс. В'язівка, Липлянщина) — з'явилися найпізніше. За винятком одного репрезентанта, який стверджував про їх побутування у місцевих селян ще до жовтневого



10. Задок лісовозів-"повсанок" (с. Липлянщина). Фото автора

перевороту, інформатори датували їх походження переважно 20–30-ми роками ХХ ст. До того часу будівельний ліс перевозили, як уже зазначалося вище, звичайними господарськими саньми (с. Норинці). Даний факт цілком правдоподібний, оскільки старожили уточнювали специфіку ходової частини такого транспорту. Зокрема, вони мали або низькі копили, щоби легше було висадити на засіб пересування дерево, або високі стояки, щоби поперечні з'єднуючі бруски саней не зачіпались у лісі за пні (с. Дівошин). Паралельно репрезентанти зазначали витoki походження вантажних саней. Так, за переказами, жителі с. Норинців Народицького району освоїли їх при сприянні чеха, котрий проживав у с. Заліссі того ж району.

На перших порах засіб пересування застосовувався як окремий хід-задок у парі з господарськими саньми. Його полози були завдовжки до 1–1,5 м, які з'єднувалися між собою лише двома парами копилів і двома поперечними брусками. Копили були нижчими (до 30 см), ніж у саней побутового господарського призначення, а їх верхні головки обрізали попри самі поздовжні грядки — “наморожні”. Крім того, всі складові ходу “подсанок” на відміну від решти зразків полозного транспорту робили масивнішими.

Пізніше, особливо у повоєнний час, поліщуки дослідженого краю почали використовувати лісовози тільки з двох окремих “повсанок”, з'єднаних за допомогою двох перехресних ланцюгів, які чіпляли за гаки. Хід кожного складника зазнав також деяких конструктивних змін. Зокрема, між з'єднуючими поперечинами монтували посередині паралельний полозам масивний брусок — “подушку” (сс. Дівошин, Закусили), “подопленнік” (с. Гошів), “бабку” (сс. Бігунь, Возничі, Давидки, Красилівка, Левковичі, Липлянщина, Листвин). На даний брусок наклали і кріпили вертикальним залізним стержнем (“шворнем”) дерев'яну поворотну подушку (“оплень”) із вдовбаними на її кінцях вертикальними стояками (“ручками”). Щоби під час перевезення лісу подушка могла легко повертатися вправо-вліво,

перший брусок (“бабку”) робили товщим від “наморожнів” приблизно на два пальці, у зв'язку з чим він ніби балансував і тим самим покращував ходові якості транспортного засобу в цілому.

Саме завдяки наявності двох поворотних подушок і системи з'єднання обох ходових частин сани нового типу відзначалися значно більшою мобільністю і маневровістю, ніж попередні моделі полозних засобів пересування. Транспортно-експлуатаційні переваги модифікованих лісовозів були такими очевидними, що селяни дуже швидко їх пристосували для щоденних виробничо-господарських потреб. Тепер у багатьох селах дослідженого краю “лісовози” витіснили сани господарського призначення традиційної конструкції.

Форма кузова будь-якого типу полозного транспорту залежала насамперед від його функціонального призначення, а також народних традицій. Найкраще це простежується на господарських санях, якими перевозили різноманітні вантажі. Так, для доставлення сіна на ходовій частині засобу пересування традиційної будови формували з кількох поперечних і поздовжніх палок або жердин (“дубців”) спеціальну платформу — “поміст” (с. Норинці), “ришт” (с. Велика Чернігівка), “риштунок” (с. Рудня), “оденок” (сс. Дівошин, Клинець, Лучанки). Пересуванню вантажу під час руху запобігали верхні головки копилів, які виступали на 10–15 см над “наморожнями”. Якщо ж полози з'єднували поперечні бруски, а верхні головки копилів обрізали біля поздовжніх грядок, тоді в передній і задній поперечині вдовбували чотири окремі стояки — “папліски” (с. Норинськ), “ручиці” (с. Селець), які виконували аналогічну функцію. Щоправда, порівняно з Київським Поліссям, жителі Овруччини і північної частини Народицьчини даний елемент використовували спорадично<sup>5</sup>. Найчастіше “ручиці” вдовбували у з'єднуючі бруски “гринджол”, якими перевозили дрова (сс. Норинськ, Селець). Крім прямої функції такі стояки притримували також взові драбини, що служили платформою кузова у тому випадку, коли останні





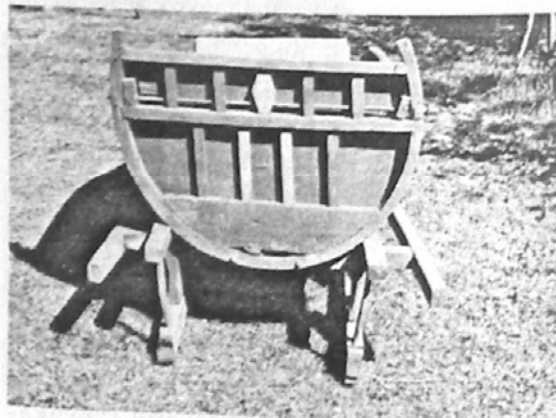
11. Виїзні сани (с. Полохачів). Фото автора

клали на хід транспортного засобу замість традиційного “ришту”. Загалом же стояки найчастіше використовували для перевезення сіна та інших видів вантажів за допомогою подвійних саней (“повсанок”).

Гній транспортували переважно на прилаштованій на ходовій частині полозного транспорту “помостині” з дошок. Інколи замість неї використовували драбини з густо розміщеними “шаблями” (сс. Давидки, Рудня). Дрова вантажили безпосередньо на з’єднуючі полози поперечини, незалежно від типу полозного транспорту — господарські сани традиційної будови чи модерні лісовози. Натомість для перевезення будівельного лісу транспортний засіб обладнували ще додатковими пристроями. Зокрема, за спогадами деяких репрезентантів, ближче до передка ходу на поздовжніх грядках (“наморожнях”) звичайних саней прилаштовували поперечний брусок, на який клали товстіший кінець колоди. З одного боку, такий брусок захищав від пошкодження гнута “нарвини” (“в’язи”), з іншого — у зв’язку з тим, що знаходився вище,

ніж грядки і з’єднуючі полози поперечини, збільшував маневровість передка транспортного засобу під час руху, оскільки вантаж не зачіпав верхні головки копилів. На лісовозах, як уже відомо, відповідні функції виконували спеціальні поворотні подушки (“оплені”).

Зимовий виїзний транспорт відзначався також певною локальною специфікою, що яскраво засвідчує місцева народна термінологія: “обшивание сані” (сс. Дівошин, Ду-



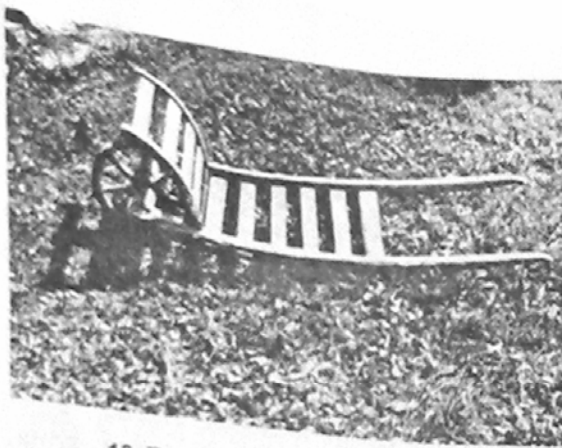
12. Вигляд задка виїзних саней (с. Потаповичі). Фото автора

минське, Красилівка, Селець, Янова Рудня), “обшитие сані” (сс. Гошів, Закусили, Збраньки, Липлянщина, Лучанки, Полохачів, Рудня), “обшиватие сані” (сс. Гладковичі, Магдин), “обшіватие сані” (с. Клинець), “обшиваті санки” (с. Норинськ), “вшивание сані” (с. Листвин), “обшиванки” (с. Янова Рудня), “глабці” (сс. Давидки, Залісся), “глабци” (с. Норинці), “бричка” (с. Селець), “фаетон” (с. Піхоцьке). Для цього засобу пересування було характерним те, що простір між високими, плавно загнутими вперед, головками полозів старанно обшивали дошками, формуючи так звані “козир” (с. Залісся), “козилок” (сс. Гошів, Норинці). Кузов виготовляли з тоненьких дощочок завширшки переважно 10–15 см. У давнину ними служила соснова “дрань” завдовжки один-два метри (сс. Гошів, Клинець), якою обшивали каркас зсередини. У ХХ ст. замість неї найчастіше використовували різані дощечки — “шальовочки” (с. Лучанки). За повідомленням одного з мешканців, у с. Полохачеві боковини “обшитих саней” обплітали також лозовими окорованими прутами. Каркасом кузова виїзних саней служили дві бокові і задня драбинки різних конфігурацій. Крім того, задня спинка була дещо ширшою, ніж передок, і монтувалась під незначним кутом назад, щоб зручніше сидіти. Вздовж бортів кріпили дерев’яні рейки — “крила” (сс. Давидки, Залісся, Норинці, Полохачів), які захищали транспортний засіб на крутих поворотах від перекидання. Кузов часто розфарбовували синьою, чорною, темножовтою, темночервоною, “будзовою” фарбами.

Щодо зовнішніх ознак зимового транспорту, позначених назвами “бричка” і “фаетон”, то інформатори не змогли визначитися конкретно. За їх повідомленнями, цими засобами пересування їздили лише представники можливої верхівки українського суспільства — “пани”. Очевидним є також і те, що терміном “фаетон” вони назвали виїзні сані помилково, оскільки відповідною назвою в минулому позначали колісний виїзний транспорт на респорному ході<sup>6</sup>.

При дослідженні літніх засобів пересування основну увагу приділяли чотириколісним (двоосним), які займали провідне місце у господарському і транспортному побуті місцевих селян, а також відзначалися конструктивною досконалістю. Домінував звичайний віз (“вуз”, “воз”). Спорадично поліщуки Овруччини і північної частини Народицького району використовували так звану “грабарку”. Віз призначався насамперед для запрягу пари тяглових тварин (волів і коней), “грабарка” — однієї тягової тварини, переважно коня. Обидва транспортні засоби суттєво відрізнялися один від одного будовою ходової частини та формами кузова.

Основу будь-якого виду літнього транспорту становлять колеса. За свідченнями інформаторів, у минулому населення дослідженого краю широко застосовувало колесо традиційної конструкції, тобто без металевих шин та інших допоміжних елементів. Його основу становила дубова маточина, яку називали скрізь однаково — “колодка” (сс. В’язівка, Давидки, Дівошин, Дідковичі, Думинське, Клинець, Красилівка, Липлянщина, Селець та ін.). У маточину вдовбували дубові “спиці” (“спіці”): на колесах передка воза або “грабарки” переважно 10 штук, задка — 11–12 штук. Невід’ємну складову будь-якого колеса становила ще одна деталь — “обод”. Цікаво, що незалежно від типу колеса та технології виготовлення самої деталі, її позначали тільки зазначеним вище терміном “обод”. І це цілком зрозуміло, оскільки в минулому тут застосовувався лише гнучий дубовий обід з одного куска дерева, який після попередньої обробки розпарювали у парні, а потім гнули на спеціальному станку (“бабі”). Для поліщуків Бережесті і Покальова виготовлення ободів тривалий час (до 1940-х років) було навіть важливим видом народного деревообробного промислу. Цікавим у цьому контексті є також і те, що обід колеса з окремих секцій, який витіснив попередній тип у повоєнний час, робили з різних сортів дерева, зокрема з берези. Конструкцію модернізованої моделі колеса обов’язково доповнюють інші



13. Тачка (с. Залісся). Фото автора



14. Тачка (с. Норинці). Фото автора



15. Двоколісний візок (с. Рудня). Фото автора

складові, які виготовляють уже з металу. Так, ковалі обшивають обід зовні “шиною” (“шиною”), а на маточину набивають обручі двох різновидів: власне “обручі” (“обручки”, “рихви”) біля спиць і так звані “каптурі” (“хамути”) на кінцях деталі. Крім того, в горизонтальний отвір “колодки” вставляють залізну трубку (тепер частіше чавунну)

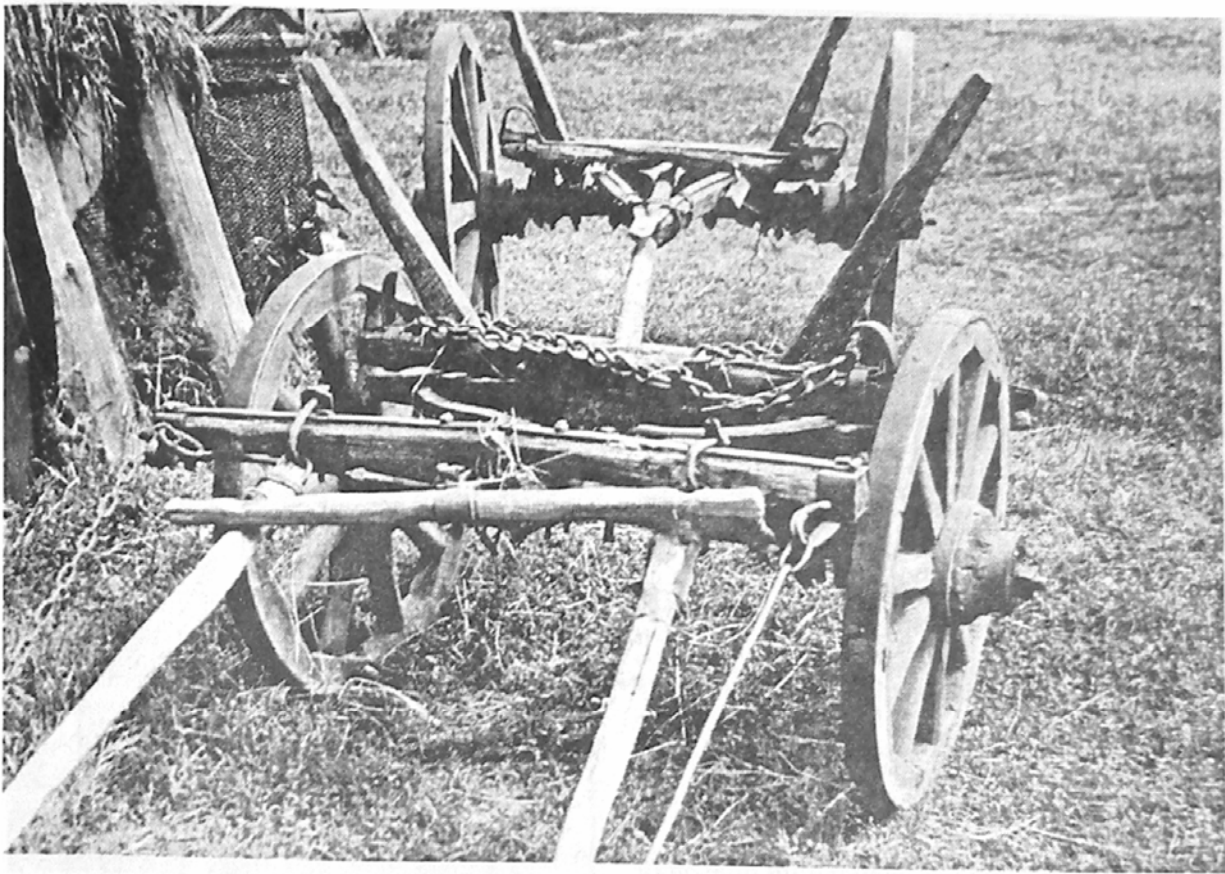
конусоподібної форми, так звану “буксу” (“втулка”, “утулка”, “втулок”).

Ще одна риса складової двоосного літнього транспорту: за твердженнями репрезентантів, колеса “грабарки” виготовляли менших розмірів, ніж воза. Специфіку першої моделі транспортного засобу зумовлювало її функціональне призначення — для полегшення навантаження та розвантаження доцільніше було користуватися засобом пересування з низько розміщеною ходовою частиною. Крім того, на всіх зразках двоосних літніх засобів транспорту 20–30-х років ХХ ст. колеса передка меншого діаметру порівняно з колесами задка в середньому на 5 см.

Протягом ХХ ст. суттєвих змін зазнала сама будова ходової частини колісного транспорту. Так, до колективізації спорадично ще побутували вози з масивними суцільними дерев’яними осями, для яких було характерне значне потовщення посередині. Воно служило основою для кріплення інших елементів передка, а також задка. З часу усупільнення засобів виробництва транспорт відповідного зразка зник зовсім. Відтоді суцільну дерев’яну вісь-подушку (“ось”, “вось”, “вусь”) витісняє остаточно залізна. Натомість традиційне потовщення дерев’яної осі заміняє окремий брусок — “оплїнька” (с. Норинськ), “падушка” (с. Норинці), “подушка” (с. Бігунь), “сподня подушка” (с. В’язівка), “воська” (с. Бондарі), “подосок” (с. Гошів), “подосік” (с. Бігунь), “пудоснік” (с. Дівошин), “подоснік” (с. Левковичі), “дерево” (с. Думинське). Крім того, на цей брусок накладають ще один, який поліщуки називають також по-різному, переважно в описовій формі: “верхня подушка”, “падушка”, “подкладка на подушці”, “опленік”, “насад”. Останній підтримує поворотну подушку передка під час маневрування. Всі вказані частини з’єднуються разом двома-чотирма металевими стрем’янками, які населення дослідженого краю позначає дwoяко — “тарариньки” (“тараринки”) і “хамути”.

Між обома подушками передка воза видобують три горизонтальних отвори: два косі з боків для кріплення розвилки (“сніц”,





16. Ходова частина воза (с. Гошів). Фото автора

“сниць”), центральний — для передка поздовжньої з’єднуючої лисиці. Задні кінці розвилки з’єднує поперечний брусок — “крижовниця” (“крижовниця”, “поперечка”), який підтримує лисицю та захищає шворінь від перевантажень на поворотах. На “грабарці” таких отворів не робили, натомість на нерухомому бруску монтували залізного “круга”. Цікаво, що селяни Овруччини і північної частини Народицького району круг кріпили також на возі при наявності “сниць” та згаданої поперечини — “крижовниці”. Дане явище належить явно до рудиментів і наочно засвідчує значно ширше побутування у минулому двоосного літнього засобу пересування на зразок “грабарки”, ніж зараз стверджують репрезентанти похилого віку.

Важливу частину передка будь-якої моделі чотирьохколісного транспорту становить поворотна подушка. В обстежених селах Житомирщини скрізь її позначають терміном “оплень” (“оплень”, “оплінь”). На возі да-

ний елемент мав форму прямокутного бруска, на “грабарці” — також, але значно масивнішим за розмірами і товстішим у вертикальній площині. По краях “оплень” задовбували вертикальні стояки заввишки 60–70 см — “ручки”, які підтримували боковини кузова. Поворотну подушку кріпили за допомогою металевого прогону — “шворіня”, що пронизував решту складових передка наскрізь через просвердлений у кожній з них вертикальний отвір.

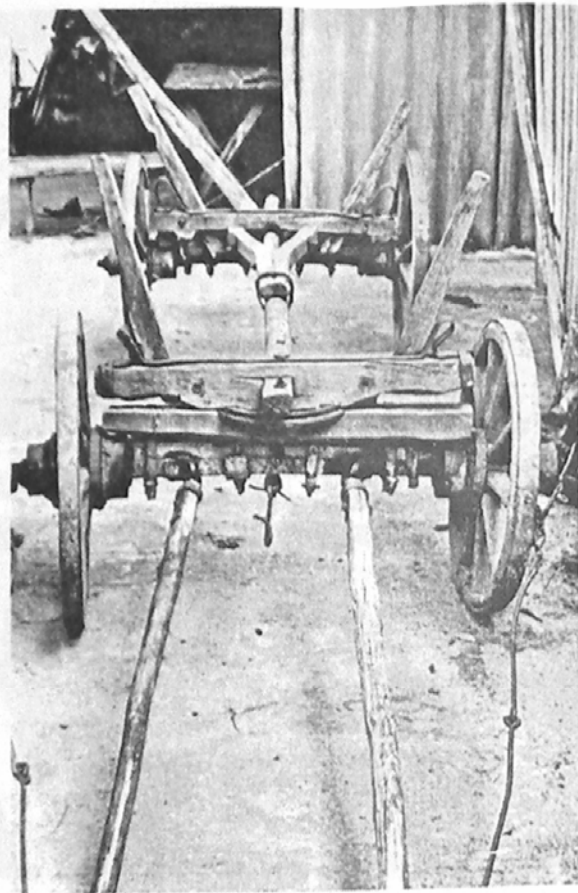
Задок місцевого двоосного засобу пересування складався з тих же частин, що й передок, за винятком поворотної подушки та складових, які служать її опорою (“сниць” воза і “круга” грабарки). Крім того, “ручки” вдовбували безпосередньо у верхню нерухому подушку.

Господарський віз і “грабарка” відрізнялися також системами з’єднання передка і задка ходу. В наш час головними з’єднуючими елементами обох засобів пересування є

пряма жердина завдовжки до чотирьох-п'яти метрів та окрема коротка розвилка — “тройня” (сс. Бігунь, Бондарі, В'язівка, Дівошин, Думинське, Закусили, Клинець, Красилівка, Листвин, Норинськ, Норинці та ін.), “тронька” (сс. Гошів, Рудня), яку задовбують статично між нерухомими брусками задка. Із жердиною вона кріпиться за допомогою металевго обруча (“рихви”, “орихви”). Щодо першої, то зараз її називають двояко: “розворою” (“розворкою”) і “подгейстром”. При тому останній термін у різних селах має різне фонетико-морфологічне оформлення: “пудгейстер” (сс. Гладковичі, Давидки, Дівошин, Думинське, Закусили, Збраньки, Красилівка, Мотійки, Янова Рудня), “подгейстер” (сс. Норинськ, Норинці), “подгейстра” (с. Бондарі), “подгайстра” (с. Дідковичі), “пудгейстра” (с. Дівошин). Значна частина інформаторів вже забула дану назву. Проте старожили досить чітко розрізняли функціональне призначення “розвори” і “подгейстра”.

Почерпнутий під час експедицій польовий етнографічний матеріал дозволяє констатувати, що “розвора” витіснила “подгейстер” внаслідок модернізації ходу двоосового транспортного засобу. Зокрема, в минулому основним з'єднуючим елементом був саме довгий (до п'яти-шести метрів) “подгейстер”, який закладали в центральний отвір передка воза або задовбували в рухому подушку “грабарки”. На жаль, жоден з інформаторів не зміг пригадати, чи була в цьому випадку довгою також “тройня”, тобто таких розмірів, щоби її передній кінець сягав самого передка засобу пересування. Відсутність диференціації першого складника щодо воза і “грабарки” дають підстави саме для такого висновку. Відмінність між зазначеними засобами транспорту полягала в тому, що у возі передок “подгейстера” рухався автономно, незалежно від поворотної подушки, в “грабарці” — навпаки, разом з “опленьом”. Тобто, з конструктивної точки зору більш мобільним і маневровішим є передок першого.

Задній кінець поздовжньої жердини вставляли в спеціальний отвір між віссю-подушкою



17. Ходова частина “грабарки” (с. Гошів). Фото автора

і нерухомим брусом традиційного або між нерухомими брусками-подушками модифікованого воза. В отворі вона вільно рухалася взад-вперед. Задок утримувався на розворі (“подгейстрі”) дерев'яним кілком або металевим прогоном (“загвоздкою”, “шворником”, “льоніком”), який вставляли в одну з просвердлених у жердині дірок. Таким чином можна було збільшити або зменшити довжину транспортного засобу, тобто “розворити”. Останнє залежало також від способу кріплення передка з “подгейстром”. Якщо в засобі пересування на зразок “грабарки” роз'єднувався тільки задок, то у звичайного воза — і передок.

Типи і форми кузова літнього транспорту залежали, з одного боку, від виду транспортного вантажу, з іншого — від народної традиції. На теренах Овруччини і північної частини Народицького району побутували вози з різними за зовнішнім виглядом і функціональним призначенням кузовами. Най-

ширше використовувалися “драбини” (“глабини”). Основу кожної драбини становлять дві поздовжні жердини — “біла” (сс. Гладковичі, Гошів, Давидки, Дівошин, Думинське, Клинець, Красилівка, Селець), “глабини” (с. Норинці), “полудрабки” (сс. В’язівка, Листвин, Норинськ), що з’єднуються двома трьома десятками плоских дощочок або круглих палок — “щаблями” (у більшості сіл), “щєблями” (сс. Думинське, Красилівка, Листвин, Норинськ), “досточками” (с. Норинці). Нижні “біла” спираються на поворотну подушку передка і на нерухому подушку задка, а верхні підтримуються комплексом засобів. З-поміж них першорядну роль відіграють “ручки”. При перевезенні снопів у минулому монтували також “люшні” — на задку воза обов’язково, на передку — залежно від потреби і традиції.

Розміри драбин залежали насамперед від їх функціонального призначення. Поліщуки дослідженого краю робили їх заввишки в середньому 50–60 см і завдовжки 3–4 м. Для перевезення збіжжя, сіна, соломи тощо верхні “біла” часто з’єднувалися окремими брусками (с. Селець) з продовганими на їх кінцях отворами. Вантаж на возі притискали поздовжною жердиною — “рублем”.

Драбини становили основу інших поліських типів возового кузова — “мажі” і “ящика”. Їх об’єднує те, що крім бокових драбинок каркас утворювали ще дві стаціонарні — передня і задня. Крім того, дані типи кузова, як правило, обшивали зсередини тоненькими дошками або дралицями (“дранню”). У першому транспортували зерно, картоплю, буряки тощо, у зв’язку з чим робили збоку кузова “віко” — віконечко із засувкою, через яке вивантажували продукцію. “Ящик” служив для виїзду, тому відзначався делікатністю та елегантністю. Виготовляли його на відміну від “мажі” зі старанно оброблених жердин і з’єднуючих дощочок. Він був також менших розмірів — у середньому 50 см заввишки і 2–2,5 м завдовжки. Деякі деталі “ящика” розфарбовували, а його задок прикрашали дерев’яною аплікацією.

Кузовом “грабарки” служили насамперед дві бокові та сідня дошки, що зумовлювалося основним призначенням транспортного засобу. Бокові дошки підтримували тільки “ручки”. В щоденному виробничо-транспортному побуті на засіб пересування ставили уже згаданого “ящика”.

Для перевезення лісоматеріалів, зокрема довгих колод, кузов воза демонтували, а передок і задок ходу роз’єднували. Дерево вантажили на поворотну подушку передка і нерухому подушку задка.

На завершення теми розглянемо тяглові пристрої, за допомогою яких транспортні засоби приводились у рух незалежно від виду мускульної сили — людини чи упряжних тварин. Поліщуки дослідженого краю, як і багатьох інших регіонів України, у ХХ ст. використовували кілька їх типів: у формі трійні, двох прямих паралельних жердин (голоблі) та однієї жердини (“дишиль”). Два перші з них були, власне, тягловими приладами, третій виконував лише гальмівну і скеровуючу функції. При застосуванні дишла, незалежно від кількості упряжних коней (одного чи пари), його обов’язково доповнювали додаткові елементи (посторонки і вальки), за допомогою яких забезпечувався поступальний рух саней або воза. Тобто, відповідна тяглова система належить до типового центрально — західноєвропейського зразка<sup>7</sup>.

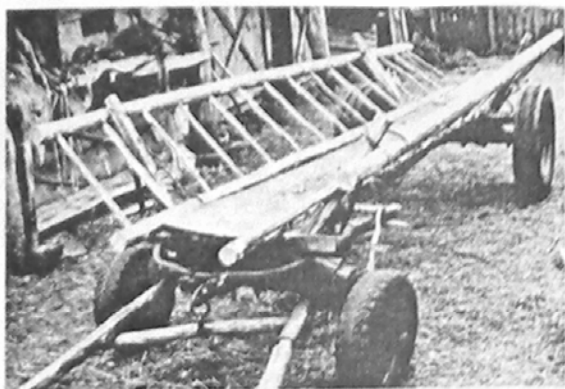
Зазначене вище достеменно підтверджують місцеві технологічні методи кріплення дишла до ходової частини транспортних засобів. Зокрема, його задній кінець завжди приєднується до передка саней або воза нерухомо. У санях він кріпиться по центру (для пари тяглових тварин) або біля одного з копилів (для однокінного запрягу) до переднього бруска, що з’єднує полози. У брусочок кінець дишла або вдовбувають, або його прилаштовують під першим знизу. В обох випадках засіб закріплюють вертикальним металевим прогоном з гайкою. Нерухомість дишла забезпечує також поперечина (“попередень”, “поперечка”), яка з’єднує головки полозів. На “попередні” тяглові пристрій утримується в статичному стані за допомогою скоб, “хамутиків” та інших



калізних засобів. Рухомість “хамутика” дозволяє при потребі швидко замінити пошкоджений дишель новим або зняти його зовсім. Місце знаходження гаків (“крючків”, “кручків”), за які чіпляють вальки, залежить від способів запрягу коня: для парного їх монтують на головках полозів зі зовнішнього боку або на кінцях бруска, однокінного — на поперечині посередині.

На возі задній кінець жердини-дишла вставляється і закріплюється нерухомо також. Для цього застосовується система з додаткових елементів — окремої вилки (“сниця”, “сниц”), поперечини тощо. “Сниця” монтується з двох прямих або дугоподібних брусків, які закріплюються між частинами осьової подушки так, що їх задні кінці виступають на значній відстані за задком ходу. Останні з’єднує поперечина (“підойма”), що підтримує позадню з’єднуючу лисицю (“пудгейстер”, “тройню”, “розвору”). Між передніми кінцями штучної вилки вставляється і закріплюється статично задній кінець дишла. Його нерухомість забезпечують металеві обручі, які охоплюють вилку і жердину разом, а також горизонтальний або вертикальний прогон з гайкою. Щоб надати транспортному засобу поступального руху, на місці з’єднання “сниця” і дишла кріплять зверху ще одну важливу частину — масивний брусок із гаками на кінцях — “крижовницю” (с. В’язівка), “стельвагу” (сс. Бондарі, Давидки, Мотійки, Рудня та інші), “штельвагу” (сс. Магдин, Селець), “тягу” (сс. Гошів, Дівошин, Думинське, Красилівка, Липлянщина та ін.). За гаки чіпляють вальки для коней. Від них же до осі передка воза натягають металеві стяжі (“тяги”, “ланви”), які підсилюють зв’язок між тягловим засобом і передньою частиною ходу, і тим самим значно підвищують експлуатаційні можливості та мобільність транспорту.

Натомість традиційні тяглові засоби відрізняються від попереднього не тільки своєю конструкцією і функціональним призначенням, а й термінологічною диференціацією. Зокрема, перший тип тяглого пристрою служив для запрягу лише пари упряжних волів, другий — одного вола або коня. Перший при-



18. Віз-“грабарка” (с. Піхоцьке). Фото автора



19. З’єднання передка воза із “розвору” (с. Людвинівка). Фото автора



20. З’єднання передка “грабарки” із “розвору” (с. Гошів). Фото автора

лад мав форму трійни, передній кінець якої був сушльним, а задні кінці утворювали розвилку, тоді як голоблі складалися з двох прямих паралельних жердин. У відповідності з цим різному їх називали. Так, для означення диш-

ла-трійні місцевим полшукам служить один з найдавніших за походженням індоевропейський термін — “войе” (“вое”). Під час експедицій встановлено, що вказана лексема до цього часу побутує переважно до умовної лінії Виступовичі — Овруч — Коростень: “войе” (сс. Гошів, Дідковичі, Жерев, Закуси-ли, Залісся, Липлянщина, Магдин, Мотійки, Новий Дорогинь, Норинці, Радча), “вое” (сс. Велика Чернігівка, Давидки, Селець). Західніше цієї лінії тутешні жителі її вже не пам’ятають. Тягловий засіб на воли вони позначають загальними або описовими термінами: “воловий дишель” (сс. Бондарі, Дівошин, Думинське, Клинець, Норинськ, Полохачів), “дишель до волів” (с. Збраньки), “волячий дишель” (с. Гладковичі), “дишель” (сс. Красилівка, Людвинівка, Піхоцьке, Прилуки, Рудня, Янова Рудня), “оглоблі” (сс. Левковичі, Лучанки). Крім того, за повідомленнями інформаторів, у групі сіл західної частини Овруччини (сс. Антоновичі, Бігунь, Великий Кобилин, Возничі, Городець, Листвин, Словечне, Тхорин та ін.), що примикає до Олевського і Лугинського районів Житомирської області, побутувала маловідома в українській науці назва волового дишла — “розкіп” (“розкеп”).

За кожним з поданих термінів прихована певна специфіка конструкції тяглових приладів. Так, “войе” виготовляли двох зразків — із суцільної заготовки завдовжки до 2,5–3 м, задній кінець якої розрізали на відповідну глибину (в середньому 0,6–1,5 м), або з двох окремих прямих жердин, передні кінці яких збивали разом. В останньому випадку стовбури молодих дерев (переважно берізок) обтесували і припасовували один до одного. Потім просвердлювали два-три поперечних горизонтальних отвори, в які вставляли з’єднуючі кілки-клини, а задні кінці тяглового засобу розгинали вбоки. Якщо ж стовбури берізок важко піддавалися заданій формі, то на місці штучно утвореної розвилки деревину ще розпарювали. Це стосується й приладів, для позначення яких вживаються загальні та описові терміни — “воловий дишель”, “дишель до волів”, “дишель” тощо. Щодо “розкопу”

(“розкепу”) та “оглобель” як волового тяглового засобу, то їх робили лише з двох окремих заготовок.

Про побутування першої моделі пристрою найчастіше згадували старожили Народицьчини, північно-східної, східної та центральної частин Овруцького району. У довоєнний час її застосовували як на санному, так і на колісному транспорті. Натомість другий варіант використовувався лише на полозному транспорті господарського призначення. Найкраще його пам’ятають селяни західної частини Овруччини, а також Дівошина, Думинського, Збраньок, Клинца, Левковичів, Норинська, Янової Рудні, де відповідний воловий дишель позначають описовими назвами.

Щодо однокінного тяглового засобу, то скрізь його називають однаково — “оглоблі”.

Під час дослідження значну увагу було приділено також традиційним методам кріплення тяглових пристроїв до ходової частини саней і воза. Встановлено, зокрема, що для цього застосовували різні з’єднуючі системи: як давні за своїм походженням, так і новітніші. Їхній опис почнемо з тих, що належать до найсучасніших та стосуються насамперед санного транспорту.

Так, у 20–30-х роках ХХ ст. жителі тих населених пунктів, де у минулому тягловий засіб кріпився до вертикальних стояків ходу, часто використовували додаткові деталі з металу. Наприклад, у зазначений час місцеві полшукі монтували на кожному задньому кінці розвилки “війя” так званий “хамут” із залізним кільцем (“калаколом”), яке чіпляли за гак. Останній знаходився переважно біля головки полоза зі зовнішнього боку й увінчував залізну шину, один кінець якої прибивали безпосередньо до головки, а другий — до переднього копила або до основи полоза біля нього. Монтували гаки також на “попередню”, що з’єднував головки полозів (сс. Велика Чернігівка, Гошів, Давидки, Залісся, Красилівка, Мала Чернігівка, Норинці). Специфічність такого волового дишла полягала в тому, що задні кінці його розвилки були значно коротшими (до одного метра), ніж традиційного зразка. Це дозволяло використовувати один і той же

пристрій не тільки на санях, а й на колісному транспорті.

Паралельно ж побутували й інші модернізовані системи кріплення приладу до ходу господарських саней. Зокрема, селяни Красилівки за допомогою тих же металевих кілець чіпляли його за гаки, які знаходилися на самих копилах спереду або на полозах біля них. Натомість у кількох селах замість них монтували на задніх кінцях пристрою спеціальні “хамути”. Робили їх із суцільної залізної “шинки” або з окремих елементів. У першому випадку вигинали “хамут”, який кріпили до дерев’яної основи двома поперечними металевими прогонами (сс. Бондарі, Залісся). У другому випадку “хамут” утворювали дві бокові залізні рейки, прикріплені до кожного кінця штучної розвилки так само. Проте на обох протилежних кінцях боковин цього з’єднуючого вузла просвердлювали суміжні горизонтальні отвори для окремого металевого прогону (сс. Велика Чернігівка, Жерев, Новий Дорогинь). “Хамути” накладали на передні копили саней. Зазначений спосіб порівняно з двома попередніми найкраще відображає традиційний принцип кріплення волового дишла-трійні безпосередньо до ходової частини полозного транспорту. Крім того, при розгляді їх у сукупності та у зворотній послідовності чітко простежується послідовність модернізації самого з’єднуючого вузла.

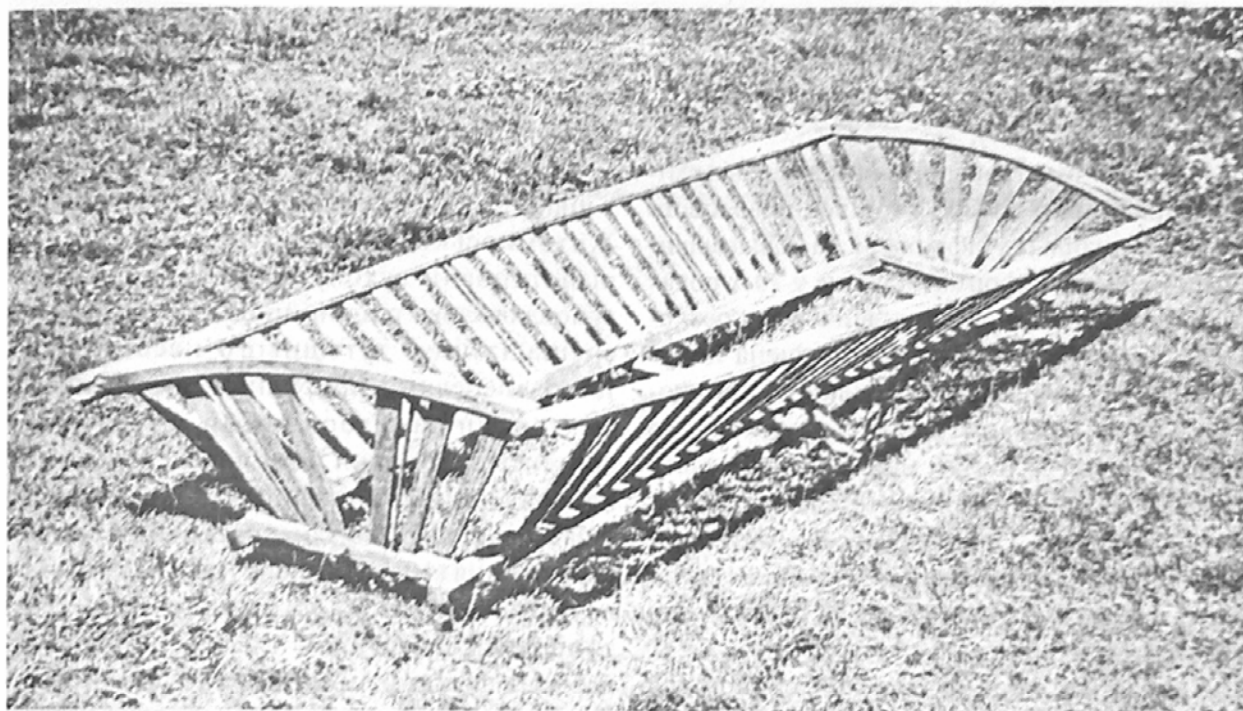
Порівняно з поданими вище, традиційні методи кріплення тяглового приладу на пару упряжних волів до ходу саней господарського призначення відзначалися суттєвою особливістю. Зокрема, задні кінці розвилки трійні були таких розмірів, що самі становили невід’ємний компонент відповідної з’єднуючої системи. Їх прикладали безпосередньо до вдовбаних у полози стояків зі зовнішнього боку, а саму розвилку розміщували між головками полозів. Перші прив’язували до копилів гужвою. Найцікавіше, що в минулому на дослідженій території побутувало кілька варіантів застосування гужви як основного з’єднуючого засобу.

Так, жителі населених пунктів Думинського, Залісся, Радчі і Рудні для цього на обох

кінцях розвилки просвердлювали по два поперечних горизонтальних отвори на такій відстані один від одного, щоб між ними розташовалося копило. В задній отвір із зовнішнього боку просували тонший кінець гужви, яким спочатку обводили стояк, а потім просували у другий отвір. Щоб гужва не витягалася, цей кінець прив’язували до основи розвилки додатковою гужвою, ликом, мотузкою тощо. Експлуатаційну надійність з’єднуючого вузла забезпечував другий кінець гужви, який мав природне потовщення. У зв’язку з цим поліщуки спеціально її виготовляли зі стовбура з відземком молодого дуба, рідше берези, попередньо обробивши його прикореневу частину. Якщо ж гужва була занадто короткою, а товстіший кінець без головки, тоді обидва кінці з’єднуючого вузла плішили дерев’яними клиночками (с. Рудня). Тонший кінець гужви-“дубчака” не обов’язково прив’язували до розвилки, ним могли один-два рази обвити разом копило і кінець волового дишла (сс. Думинське, Рудня). У с. Норинську замість двох отворів просвердлювали тільки один — задній. Просунувши крізь нього тонший кінець гужви, ним обв’язували копило кілька разів на зразок скрученої витки. Так чи інакше, але всі подані вище зразки належать до однієї за походженням з’єднуючої системи, яка в минулому застосовувалась населенням інших регіонів України<sup>8</sup>. Показовим у цьому плані є й те, що тягловий прилад, який приєднували до ходової частини господарських саней таким способом, називали тільки терміном “війє” або його похідними.

Під час польових досліджень інформатори згадували про побутування в минулому й іншої з’єднуючої системи. Її характерною рисою було те, що, на відміну від попередньої, отвори на задніх кінцях волового приладу не просвердлювали. Натомість самі вони закінчувалися природним потовщенням-головкою (сс. Клинець, Лучанки), або на них вирізали спеціальний рівчак, так звану “зарубину” (сс. Гладковичі, Дівошин, Магдин, Норинськ, Полохачів). Старожили зі с. Збраньок стверджували, що у випадку коли кінець розвилки був без потовщення, а “зарубину” не виріза-





21. “Ящик” виїзного воза (с. Гошів). Фото автора

ли, то замість них просвердлювали за 10–15 см від торця вертикальний поперечний отвір, в який вгнали кілок відповідної довжини. В усіх же випадках такий додатковий елемент виконував однакову функцію — затримував кінець тяглового дишла під час пересування полозного транспорту. Основним з’єднуючим засобом служила та ж сама дерев’яна гужва, якою кілька разів обв’язували кожний кінець трійні з відповідним копилом.

Як засвідчує порівняльний аналіз, аналогом даної з’єднуючої системи місцевим поліщукам послужив метод кріплення однокінних “оглобель”. Щоправда, в останньому випадку з “дубця” виготовляли кільце заздалегідь. Насадивши його на передне копило, в кільце просували із заднього боку ходової частини саней товстіший кінець жердини, її перекручували в напрямку передка транспортного засобу на 180 градусів, тобто так, щоб тонший кінець голоблі виконував своє пряме призначення — служив тягловим приладом. Внаслідок цієї технологічної операції скручена гужва набувала форми вісімки і тим самим надійно утримувала однокінні голоблі з ходом саней. Мабуть, саме з цієї причини відповід-

ний спосіб їх кріплення застосовували й інші етноси Східної Європи<sup>9</sup>.

У дослідженому краї побутував ще один варіант народного методу кріплення волового дишла до полозного транспорту. Його технологічна суть полягала в тому, що на кожному кінці задньої розвилки продовжували горизонтальний прямокутний отвір завдовжки до 10 см і завширшки до 5 см. Обидва кінці розвилки прилаштовували до передніх копилів так, що останні знаходилися навпроти підготовлених дірок. Гужвою обв’язували верхню частину кінця розвилки і вертикальний стояк, просовуючи її в отвір до тих пір, доки дозволяли його розміри. Внаслідок цього гужва набувала форми своєрідного кільця. Це знайшло відображення у народній термінології: “калач”, “калачик”, “калачка”. Серед обстежених населених пунктів зазначену з’єднуючу систему застосовували мешканці західної частини Овруччини — Бігуня, Словаччина, Тхорина, Лучанок, Возничів, Дівочина, Левковичів, Листвина, Янової Рудні тощо, тобто за умовною лінією Виступовичі — Овруч — Коростень. Цікаво, що межі розповсюдження даної системи майже абсолютно

співпадають з теренами поширення в минулому маловідомої не тільки в Україні, а й на Поліссі народної назви пристрою-трійни — “розкіп” (“розкеп”).

На колісному транспорті на відміну від сандного традиційні способи кріплення волового дишла були більш уніфіковані. За повідомленнями окремих інформаторів, ще у 20-х роках ХХ ст. з'єднуючим вузлом “війя” або “розкопу” служила безпосередньо потовщена частина кожного кінця його розвилки. У ній продовжували горизонтальний отвір такого діаметра, щоб засіб тяги можна було закласти на кінці передньої осі воза (с. Бігунь, Левковичі, Норинськ, Приходське). Завдяки такій з'єднуючій системі трійня рухалась вниз-вверх і тим самим стабілізувала перетягання літнього транспорту.

Найчастіше у цей час для кріплення тяглого приладу до ходу колісного транспорту застосовувались новітні системи із залізними елементами. Зокрема, на обох задніх кінцях розвилки монтували металеві “штаби”, “хамутіки”, “петлі” або “калакола”, які чіпляли за гаки (“крючки”, “кручки”, “круччя”). Останні знаходились на нерухомій подушці передка або на поперечному бруску (“тязі”, “штельвазі”) воза (с. Велика Чернігівка, Гошів, Красилівка, Липлянщина, Листвин, Магдин, Піхоцьке, Полохачів, Рудня, Селець та ін.). Так само приєднувались однокінні глоблі “грабарки”. Невід'ємну складову даного тяглого засобу становили “отоси” (“оту-

си”) з волової шкіри, лика, товстої мотузки або зі залізного дроту. Їх задні кінці чіпляли за осі із зовнішнього боку коліс, а передні кріпили до передка жердин.

Отже, в минулому на теренах Овруччини і північної частини Народицького району Житомирської області використовували різнотиповий сухопутний транспорт, що зумовлювалося традиційною господарською спеціалізацією тутешнього населення, а також місцевими природно-географічними факторами та історичними умовами. У контексті з'ясування його первісних зразків наукову цінність становлять насамперед зафіксовані відомості про примітивні засоби пересування (так звану “бичугу” і ручні сани-волокуші), господарські сани і віз традиційних конструкцій, тяглові прилади та народні системи їх кріплення до ходової частини, а також багата транспортна термінологія, яка приховує чимало властивих до ХХ ст. архаїзмів і локальної специфіки у даній галузі народної культури. Дослідження підтвердило загальну для сухопутного транспорту тенденцію, характерну з 20-х років ХХ ст. І для інших регіонів України — активне витіснення засобів пересування традиційної будови сучаснішими моделями, розповсюдження нових зразків полозного і колісного транспорту, окремих вузлів і деталей їх ходу та кузова, які у минулому для даної території не були властиві (“подсанки”, “мажа” тощо).

1. Глушко М.С. Волокуші як засоби транспорту в українських Карпатах // Народна творчість та етнографія.— 1986.— № 4.— С. 61–64.

2. Зап. 18.07.1995 р. у с. Закусила Народицького р-ну від Смик Валентини, 1931 р. народж.

3. Зап. 13.07.1995 р. у с. Норинську Овруцького р-ну від Мороза Віктора, 1903 р. народж.

4. Глушко М. Традиційний сухопутний транспорт // Полісся України: Матеріали історико-етнографічного дослідження.— Львів, 1997.— Вип. 1. Київське Полісся. 1994.— С. 35–36.

5. Там само.— С. 39.

6. Słownik terminologiczny sztuk pięknych.— Warszawa, 1976.— S. 131.

7. Вийрес А.О. Традиционный сельскохозяйственный транспорт народов Прибалтики. (К вопросу об историко-культурных взаимосвязях).— Москва, 1964.— С. 4–5.

8. Глушко М.С. Шляхи сполучення і транспортні засоби в українських Карпатах другої половини ХІХ – поч. ХХ ст.— К., 1993.— С. 92 (Рис. 10/в, 10/г; його ж. Невідомі аспекти тяглових засобів полозного транспорту населення Центрального Полісся // Народознавчі Зошити.— 1996.— № 2.— С. 114–115.

9. Viires A. Talurahva veovahendid: Baltimaade rahvapäraste põllumajanduslike veokite ajalugu.— Tallinn, 1980.— P. 32–33 (Foto 41), 73 (Joon. 17).