

## СУХОПУТНИЙ ТРАНСПОРТ ПОЛІЩУКІВ

---

Сфера застосування традиційного сухопутного транспорту у господарстві поліщуків дослідженого регіону Житомирщини була значно ширшою, ніж водного. Крім перевезення різних вантажів, він використовувався також для виїзду. Загалом етнографи поділяють його на дві великі групи — полозний і колісний. Водночас кожному з названих груп цього транспорту можна розглядати в різних ракурсах — залежно від функціонального призначення конкретного засобу пересування, конструкції його ходової частини і кузова, виду тяглової сили, за допомогою якої він приводився в рух, тощо. Відповідні аспекти різних типів і варіантів полозного та колісного транспорту тутешніх автохтонів і перебуватимуть у центрі нашої уваги.

Забігаючи наперед, зазначимо, що під час польової експедиційної праці автор пропонованої статті зіткнувся з певними труднощами щодо виявлення і фіксації типових для Полісся моделей сухопутного транспорту — більшість з них уже не побутує нині. Достатньо вказати на такий факт: за час науково-пошукової роботи в 1996 р. (два етапи експедиції) детальну інформацію про них було почерпнуто тільки в одного старожила з с. Великої Рачі Радомишльського району<sup>1</sup>. Особливості конструкції ходової частини і кузова та локальну специфіку традиційних засобів пересування по суші довелось реконструювати на основі аналізу їх окремих компонентів, а також зафіксованої народної транспортної термінології, яка, на щастя, збереглася краще.

Головне значення у господарстві мешканців регіону межиріччя Ужа і Тетерева, що охоплює значну частину теренів сучасної Житомирщини, мали транспортні засоби із запрягом робочої худоби — волів та коней. Воли служили тягловою силою переважно до 30-х років ХХ ст. Спородично запрягають їх і тепер, зокрема, у селах Меделівці і Мірчі Радомишльського району. У першому з названих населених пунктів один із господарів утримує їх пару, у другому — лише одного вола. Цей вид тяглової сили обидва поліщуки запрягають тільки в колісний транспорт для перевезення різних сільськогосподарських вантажів. Натомість за допомогою волів уже не орють, а також не запрягають їх у санний транспорт, для цього служать коні. В роки воєнного лихоліття спородично використовували як тяглову силу корів (с. Вишів Малинського району; с. Кухарі Іванківського району).

Під час експедицій зафіксовано також традиційні вимоги поліщуків до тяглових тварин. Так, бичка зазвичай кастрували ("харашили") в півтора-два роки. Цим відповідальним "ремеслом" займалися спеціалісти — "коновали". Кастрованого бичка утримували два-три тижні у хліві, поки він не переболів. До роботи привчали молодого вола в парі зі старим, причому в міжвоєнний період селяни вже не дотримувалися давніх вимог стосовно його віку, — це міг бути не тільки трилітній віл, а й молодший. Слабо збереглися також відомості щодо самої процедури привчання вола-"неука" до роботи. Одні з інформаторів наголошували, що це не мало важливого значення, інші згадали деякі

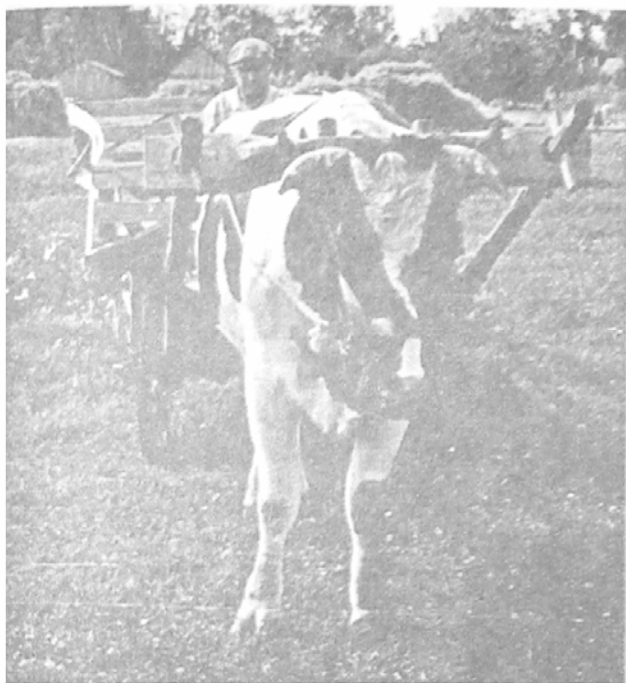
призабуті нюанси такої науки. Зокрема, спочатку молодому воліві в парі зі старим “обдавлювали” ярмом шию (один-два рази на тиждень упродовж півроку). Потім чіпляли до ярма “дерев’яку” (колоду), яку тварини волочили одну-дві години кілька днів, а відтак запрягали їх протягом кількох днів у порожній віз або в борону. Аж після цього волами перевозили вантаж (переважно гній) або орали (сс. Велика Рача, Меделівка; с. Граби Коростенського району). Жвавішого, рвучкішого, сильнішого вола запрягали з правого боку, спокійнішого, лагіднішого та слабшого — зліва. Місцезнаходження цих робочих тварин знайшло відповідне відображення у загальній народній термінології, яку вживали на їх означення під час праці: “борозенний” і “подручний”, що властиво багатьом

іншим етнографічним районам України. У хліву вони стояли так само: “борозенний” віл — справа, “подручний” — зліва. До речі, за інформацією Максима Ровенка (1906 р. народж.), ще на початку ХХ ст. у с. Великій Рачі побутував цікавий народний звичай, пов’язаний з волом як тягловою силою: якщо в різдвяні дні хто-небудь викраде його з хліва і заведе до своєї господарської будівлі, то власник тварини, виявивши її в чужому хліві, мав виставити “кривдникові” могорич. Відомо, що в інших регіонах Середнього Полісся вперше молодого вола часто запрягали з досвідченим у транспорт (у сани) на різдвяні свята<sup>2</sup>.

Запрягали волів і коней двояко — парово та одну тяглову тварину. Перший спосіб запрягу мав загальне розповсюдження і у відсотковому



Запряг пари волів (с. Меделівка). Світлина автора



Запряг одного вола (с. Мірча). Світлина автора

співвідношенні значно переважав другий. Стосується це не тільки волів як робочої худоби, а й коней — праця парою робочої худоби продуктивніша; нею можна обробити більшу площу ріллі і перевезти за один раз більше вантажу (збіжжя, сіна, гною, будівельного матеріалу тощо).

Щодо використання однієї тварини як тяглової сили, то етнографічні дослідження не виявили подібної однаковості. Так, за згадками старожилів, у 20-30-х роках ХХ ст. одного вола запрягали у віз чи сани лише спорадично, як правило, найбідніші селяни (сс. Буки, Скурати Малинського району; с. Вишевичі Радомишльського району). Натомість поїздка одним конем була в цей час досить поширеним явищем, хоча значно менше, ніж парою. Для виконання найважчих і найвідповідальніших робіт власник лише однієї штуки робочої худоби об'єднувався з іншим аналогічним господарем — “спрягав” свого вола чи коня з чужим.

Іноколи селяни запрягали трьох коней одночасно: двох як основну тяглову силу і третього — як допоміжну. Останнього “припрягали” з лівого або з правого боку в тому випадку, коли пара коней не могла витягнути перевантаженого воза з болота, подолати підйом тощо. Тобто функція додаткової упряжної тварини була тимчасовою. Систему, за допомогою якої третій

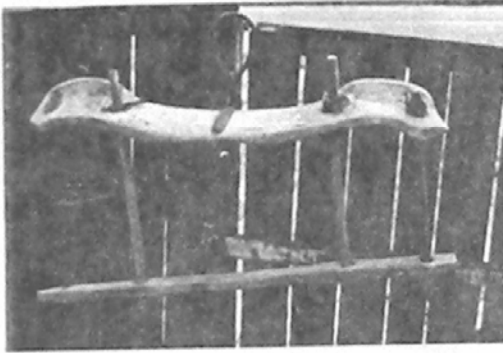
кінь допомагав долати природні перешкоди основній парі тяглових тварин, поліщуки називали “на орчик” (с. Рубежівка Народицького району; с. Каленське Коростенського району).

Четверо коней в одному запрягу практикувала лише заможна верхівка українського суспільства кінця ХІХ — початку ХХ ст., зокрема й поліського краю, у виїзному транспорті (с. Іванівка Малинського району; с. Каленське). Притому основна пара тяглових тварин цього виду знаходилася при дишлеві, додаткова — попереду першої, тобто “у стяж” (с. Каленське). Коні “у стяжі” допомагали перетягати транспортний засіб за допомогою “коромисла” — поперечного дерев'яного бруска з гаками, за які чіпляли барки (“орчики”).

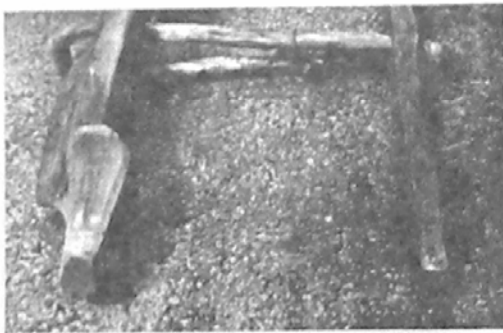
Залежно від способу запрягу великої рогатої худоби використовували два різних типи волової упряжі — парне та одинарне нашійне ярмо. На дослідженій нами території побутувала традиційна в Україні модель парного ярма. Основу його конструкції становила нашійна деталь — “ярмо” (у більшості сіл), “чашка” (с. Любовичі Малинського району), “шийка” (с. Велика Рача). Виготовляли її лише з дерева м'якої породи — липи, верби, вільхи, в'яза, осики, берези, тобто з “легкого”, як висловився один з інформаторів, дерева. Під шиями волів знаходилася пряма суцільна дерев'яна планка — “пудгорло” (сс. Кухарі, Любовичі), “пудгорле” (сс. Вишевичі, Потіївка Радомишльського району), “подгарле” (с. Іванівка), “подгорле” (с. Велика Рача), “пудгорлиця” (с. Граби). Разом їх з'єднувала пара круглих вертикальних палиць — “снози” (сс. Велика Рача, Кухарі, Любовичі, Меделівка; с. Осика Народицького району), “снужи” (с. Рудня-Калинівка Малинського району). До речі, польові



Нашійна частина парного ярма загальноукраїнського типу (вигляд зверху) (с. Велика Рача). Світлина автора



4. Парне ярмо загальноукраїнського типу (с. Велика Рача). Світлина автора



Фрагмент загальноукраїнського парного ярма із мутуою "снозою" (с. Любовичі). Світлина автора

етнографічні дослідження засвідчили, що в минулому "снозою" служив тут довгий стовбурець молодого дерева (берези, ясеня, дуба, граба) — "дубчак", який попередньо розпарювали, а відтак просували його тонший кінець у просвердлені відповідно в підгорлиці та нашійнику отвори знизу, перегинали через "чашину" і з'єднували за допомогою мотузки з основою (з товщим кінцем "дубчака") біля "пудгорла" (сс. Велика Рача, Любовичі, Рубежівка). Ця примітивна деталь і технологія кріплення за її допомогою компонентів парного ярма відзначалися деякими виробничо-експлуатаційними перевагами — дозволяли швидко замінити пошкоджену "снозу", зокрема і в дорозі. Дві бокові дерев'яні палиці з потовщенням або з розвилкою на верхньому кінці — "занози" — вставляли у крайні отвори нашійної і підшийної частин ярма після того, як упряж наклали на ший волів.

Одинарне ярмо було виявлено безпосередньо лише в одному населеному пункті до-

слідженого краю — у Мірчі. Старожили зі сіл Велика Рача, Вишів і Рубежівка менш-більш докладно описали його будову та зовнішній вигляд. В інших поселеннях, мешканці яких згадували про запряг одного вола, відомості про конструкцію цієї упряжі виявилися скупими або й зовсім відсутні. І все ж, зафіксовані етнографічні періоджерела дозволяють однозначно стверджувати, що, на відміну від Київського Полісся, а також від Овруччини Житомирської області<sup>1</sup>, у регіоні межиріччя Ужа і Тетерева скрізь побутувала лише одна модель цього одноволового приладу. Зокрема, його основу становили нашійна ("ярмо", "чашка") і підшийна ("пудгорло") дерев'яні частини, які з'єднувалися разом за допомогою двох вертикальних палиць: одна з них кріпилася в обох названих деталях нерухомо, інша — служила "занозою". Тобто прототипом описаного одинарного ярма послужило парне. Під час науково-пошукової праці було також з'ясовано, що тутешні жителі означували його традиційним для Полісся терміном "бовкун" (сс. Велика Рача, Вишевичі, Кухарі, Любовичі, Рубежівка) чи "болкун" (с. Осика). Поліщуки сіл Осика, Розсохівського і Рубежівки Народицького району вжили відповідну лексему і на означення одного вола як упряжної тварини.

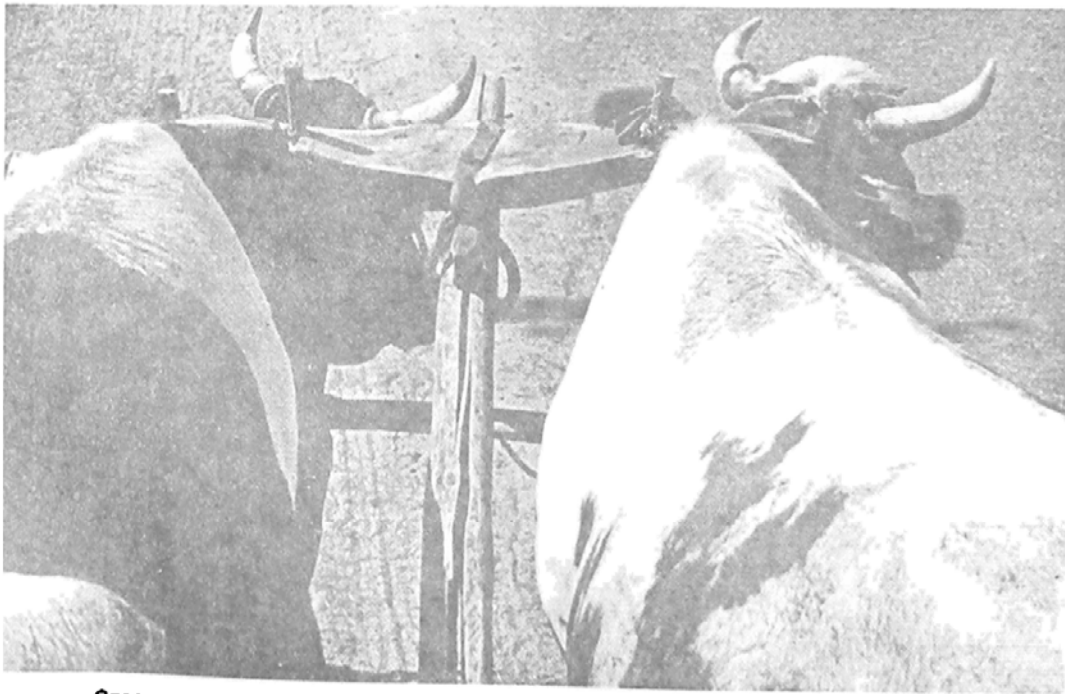
Невід'ємним компонентом конструкції будь-якого типу ярма була з'єднувальна система, за допомогою якої упряж кріпили до тяглового приладу. Ще до проведення колективізації основним з'єднувальним елементом парного ярма служила березова, дубова чи з дерева іншої породи гужва, з якої виготовляли кільце таких розмірів, щоб можна було вільно просунути крізь нього передній кінець волового дишла. У народнорозмовній мові жителі дослідженого краю означали його двояко: "каблучка" (сс. Вишевичі, Любовичі; с. Заруддя Іванківського району) і "кольцо" (сс. Кухарі, Меделівка; с. Великий Ліс Коростенського району). Правда, лексему "кольцо" інформатори зазначених сіл вжили переважно на означення залізної деталі відповідних розмірів, яка в повоєнний період замінила дерев'яну "каблучку". Так чи інакше, але цю складову обох типів обов'язково прив'язували до нашійника ярма. Для цього в



останньому продовбували посередині вертикальний наскрізний отвір прямокутної форми. Приставивши дерев'яну "каблучку" чи залізне "кольцо" до ярма з тилового боку, разом їх сполучали аналогічною гужвою або іншими засобами — мотузкою, сиром'ятним ремінцем тощо. На жаль, жоден із старожилів не зміг згадати традиційного терміна, яким означували цей елемент з'єднувальної системи ярма в минулому. Тому, мабуть, що у 40-50-х рр. ХХ ст. майже повсюдно у дослідженому регіоні його витіснила масивна залізна деталь, яку часто прибивали до нашійника зверху. В цьому випадку отвір у ярмі вже не продовбували.

Стосовно з'єднувальної системи одинарного ярма, за допомогою якої упряж кріпили до тяглового приладу (голубель), то інформація про неї ще скупіша. З'ясовано, що у с. Вишеві на кожному кінці нашійника "бовкуна" монтували по одному залізному кільцю, в які просували передні кінці голубель. Натомість у с. Мірчі голублі вставляли у продовбані на кінцях самого дерев'яного нашійника одинарного ярма отвори.

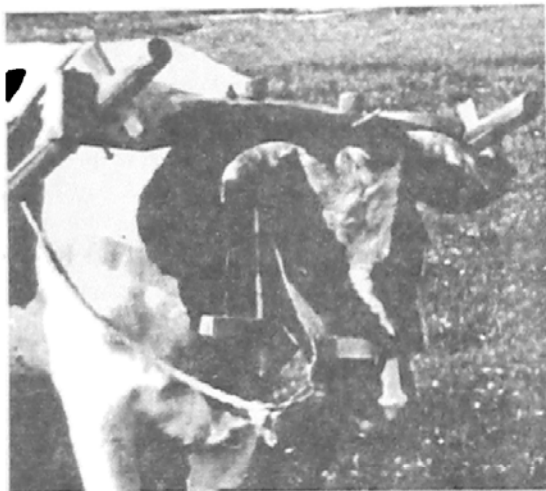
З'єднувальним елементом, який утримував парне ярмо безпосередньо з тягловим засобом ("війем"), у минулому служив дерев'яний брусок — "притика" (сс. Буки, Велика Рача, Вишевичі, Вишів, Іванівка, Кухарі, Любовичі, Меделівка, Потіївка, Скурати; с. Недашки Малинського району; сс. Злобичі, Обиходи Коростенського району). У передвоєнні роки подекуди його замінив залізний "шворень" (с. Рудня-Калинівка). Брусок виготовляли обов'язково із дерева твердої породи, переважно із дуба. На дослідженій території він був завдовжки в середньому 25-30 см. Крім того, на передку волового тяглового приладу спеціально продовбували один-два отвори прямокутної форми. При наявності кількох таких дірок регулювалася відстань між волами і ходом засобу пересування під час поїздки: при спуску схилами гористої місцевості ярмо чіпляли за дальній отвір, на підйомі — за ближній. У першому випадку передок сухопутного транспорту (воза) менше наїжджав на волів, у другому — вони легше долали природну перешкоду. Наклавши "каблучку" ("кольцо") на передок



Сполучення парного ярма загальноукраїнського типу з тягловим приладом — "війем" (с. Меделівка). Світлина автора

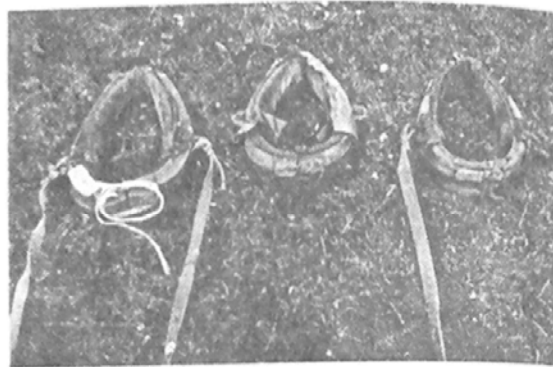
тяглового приладу, її зістиковували з одним із цих отворів і вставляли згаданий брусок. Щоб “притика” не випадала, зверху її викінчували потовщенням різної форми.

Аналогічним способом кріпили до голобелі “бовкуна” жителі с. Вишева, з тією лишень різницею, що на передку тяглового засобу робили не дві дірки, а одну. Коротшими від “притики” парного ярма були в цьому випадку також з’єднувальні бруски. Натомість у с. Мірчі, де голоблі вставляли у продовбані на кінцях нашійника “бовкуна” отвори, упряж з кожною частиною тяглового засобу утримували два коротких бруски, які вставляли у дві поруч продовбані в кожній голоблї дірки.



Сполучення одинарного ярма з голоблями (с. Мірча). Світлина автора

Щодо кінної збруї, яку застосовували поліщуки дослідженого регіону Житомирщини в минулому, то вона теж не відзначалася однаковістю. Незалежно від способів запрягу коней (парний чи одинарний), у ХХ ст. головним компонентом такої упряжі був хомут (“хамут”) або “шлея”. Правда, хомут частіше використовували при одноосібному веденні господарства, шлею — після колективізації. Зафіксовані нами етнографічні джерела засвідчують також те, що кожний з названих компонентів кінної упряжі був різного типу. Так, основу хомута завжди становили дерев’яні “клещі” (сс. Каленське, Рубежівка), але внизу з’єднували їх двояко: стягували сиром’ятним ремінцем — “супонею” (сс. Обиходи, Рубежівка) або кріпили за допо-



Хомути східноєвропейського типу (с. Великі Міньки). Світлина автора

могою рухомої металевої антабки. Отже, вже з цього погляду мова може йти про два різних за походженням типи хомута — традиційний східноєвропейський, характерний для однокінного запрягу, і центральноєвропейський, який в Україні набув поширення синхронно з розповсюдженням запрягу двох коней разом. Зверху кліщі хомута покривала м’яка прокладка зі соломи або шерсті — “лямець”, який обшивали шкірою (с. Рубежівка). Складову хомута зі “супонею” становили також два сиром’ятних “гужі” (по одному з кожного боку), за допомогою яких упряж чіпляли за голоблі, натомість у хомута з антабкою замість них кріпили металеві кільця, за які чіпляли інший важливий компонент кінної упряжі цього типу — конопляні або сиром’ятні “посторонки” (сс. Велика Рача, Вишів, Іванівка, Любовичі, Обиходи, Потіївка; с. Межиліска Народицького району; сс. Каленське, Сарновичі Коростенського району та інші).

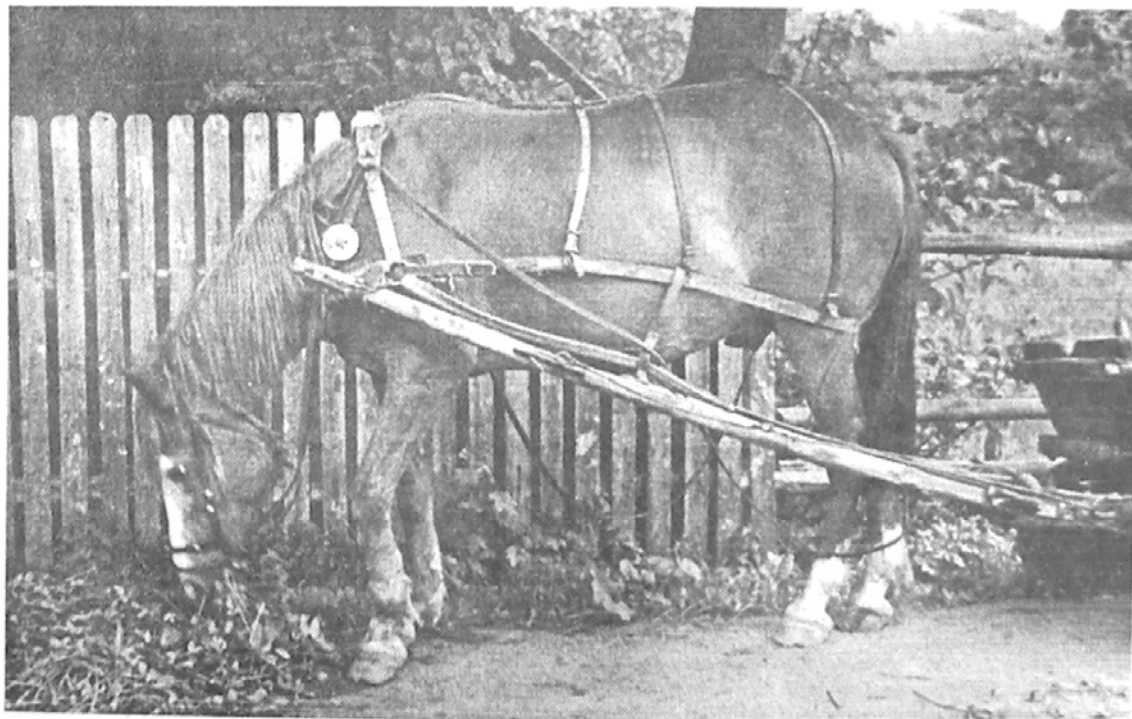
Правда, про запряг коня в хомут східноєвропейського типу і дугу місцеві старожили згадували вже як про давнє і спорадичне явище. За їх твердженням, кінну упряж цього типу використовували хіба-що деякі діди, а також євреї-купці і росіяни-“грабарі” (сс. Вишів, Граби, Межиліска, Потіївка). Останні доставляли будівельний матеріал (пісок, каміння, ліс тощо) під час прокладання шосейних доріг. Натомість у 30-х роках ХХ ст. і пізніше при запрягу коня в хомут зі “супонею” обов’язковими елементами кінної збруї були згадані вище “посторонки”, а також дерев’яний барок — “орчик” (сс. Велика Рача, Вишевичі, Вишів, Іванівка, Каленське,

Любовичі, Обиходи, Потіївка, Рубежівка, Сарнівчичі та інші), “обарок” (с. Сарнівчичі). В цьому випадку голоблі виконували лише гальмівну і скеровуючу функції, а транспортний засіб кінь перетягав за допомогою посторонок і барка.

Шля була також двох типів: “звичайна” і так звана “німецька”. Першу з них шили переважно із сиром’ятної шкіри, другу — із виправленої шкіри. Крім того, вони відрізнялися одна від одної наявністю деяких елементів. Зокрема, нагрудну частину “німецької” шлеї робили значно ширшою, ніж “звичайної”. Її обов’язково доповнювали шкіряні “наритники” (сс. Буки, Іванівка, Рубежівка), які накладали на спину і круп тяглової тварини. У деяких селах (Буки, Граби, Іванівка, Потіївка) всі компоненти цієї кінної упряжі поліщуки означували одним загальним терміном — “повшори” (“полшори”, “пувшори”). До речі, “наритники” становили також невід’ємний елемент при запрягу коня в хомут і дугу, тобто кінної упряжі східноєвропейського типу. Адже при їх наявності коневі легше було стримувати транспортний засіб (воза) під час спуску схилами гористої місцевості.

При відсутності “наритників”, а також при запрягу двох коней у хомуті чи сиром’ятні шлеї цю функцію виконував сирцевий ремінь-нашийник — “нашилник” (сс. Велика Рача, Буки, Граби, Іванівка, Любовичі, Потіївка та інші), який надівали безпосередньо на шию кожної упряжної тварини. До цього ж нашійника прикріплювали ще ланцюг з масивним залізним кільцем, яке накладали на передній кінець дишла. Тут його утримував природний боковий відросток або допоміжний металевий прогон завдовжки до 15 см, який кріпили в дишлеві за 0,2-0,5 м від його торцевого перерізу. Як і при запрягу коня в голоблі без дуги, в даному випадку упряжна тварина перетягала транспортний засіб (віз чи сани) за допомогою “посторонок” та “орчика”.

Незалежно від способів запрягу коней обов’язковими компонентами кінної збруї були вуздечка — “кантарка” з “пгуздечкою” (с. Любовичі), “кантарка” зі “зубилами” (с. Рубежівка), “пгуздечка” з “цуглями” (с. Іванівка), “кантарка” (сс. Велика Рача, Каленське), “обротъ” з “уздечкою” (с. Потіївка) та інші — і віжки (“вужки”, “віжки”). На дослідженій території



Запряг коня у “повшори” (с. Українка). Світлина автора

Житомирщини кожна з названих частин відзначалася однотипністю. Нічим не відрізнялися вони від аналогічних компонентів кінної упряжі, які побутували в інших регіонах Середнього Полісся<sup>4</sup>.



Запряг коня у шлею (с. Слобода Кухарська).  
Світлина автора

Полозний транспорт поліщуків поділяється на волокуші і сани. Правда, інформація про волокуші виявилася скупою, що можна пояснити або їх спорадичним використанням у регіоні межиріччя Ужа і Тетерева в минулому, або остаточною відмовою від них уже до 40-50-х років ХХ ст. На нашу думку, найбільш правдоподібна друга версія, оскільки до проведення на теренах Середнього Полісся меліоративних робіт багато прирічкових ділянок басейнів рік Ужа і Тетерева були заболоченими.

Серед наявних ще в довоєнний період у тутешніх поліщуків примітивних засобів пересування на увагу заслуговує передовсім Л-подібна волокуша<sup>5</sup>, за допомогою якої в лісі волочили на доступне для вивезення возом або саньми місце товсті довгі колоди. Її основу становили два полозоподібних бруски із дерева твердої породи (переважно з граба) завдовжки до 1,5 м кожний, передні кінці яких були з'єднані разом, а задні розведені в боки. Крім того, передок цієї волокуші оковували знизу залізною бляхою. Натомість на задніх кінцях брусків-полозів спочатку робили зарізи, а потім безпосередньо в них кріпили окремих поперечний брусок ("оплень"). Тобто описаний засіб пересування, на відміну від саней, не мав жодних задовбаних у полозах вертикальних стояків

("копил"). Товщий кінець колоди промошували на згаданому "оплені" і прив'язували його ланцюгом або товстим канатом. Перетягав волокушу один кінь. Для цього на передку даного транспортного засобу монтували залізний гак, за який чіпляли "орчик" (с. Вишевичі).

Санний транспорт, порівняно з волокушами, посідав у виробничо-господарському побуті поліщуків значно важливіше місце. За функціональним призначенням він поділяється на три типи: звичайні господарські сани, вантажні (для перевезення лісоматеріалів) і виїзні.

Найчастіше побутував перший тип зимового транспорту, яким тутешні мешканці перевозили гній, сіно, дрова тощо. Для його означення вони вживали загальний термін "сани". Крім того, на досліджених теренах Житомирщини побутувала низка інших народних назв, за допомогою яких вирізняли їх з-поміж інших типів полозного транспорту: "гринджола" (сс. Велика Рача, Вишевичі, Вишів, Іванівка, Каленське, Кухарі, Меделівка, Потіївка, Розсохівське, Рубежівка, Сарновичі; с. Недашки Малинського району; с. Чоповичі Коростенського району), "гринджоли" (сс. Буки, Великий Ліс, Граби, Межиліска, Обиходи, Рудня-Калинівка; с. Чудин Радомишльського району), "копильчасті сани" (с. Граби).

Основу будь-якого типу санного транспорту становлять два полози. У виробничій практиці населення дослідженого краю застосовувалися "полози" двох зразків — натуральні (природні) і гнуті, причому перші з них у минулому були основним компонентом саней не тільки господарського призначення, а й виїзних. Про спорадичне застосування полозів другого зразка на виїзних санях згадали інформатори лише кількох населених пунктів — Великої Рачі, Грабів, Рубежівки, Чопович.

Для виготовлення натуральних полозів дерево (граб, береза, дуб, ясен) викопували разом із корінням, а заготівку діаметром 20-25 см і завдовжки 2,5-3 м попередньо обробляли: очищали від кори, розрізали або розколювали поздовж на дві рівні половини, сушили протягом кількох місяців у затінку тощо. За твердженням Олександра Конюха (1910 р. народж.) з с. Рубежівки, декотрі майстри кидали сирі за-

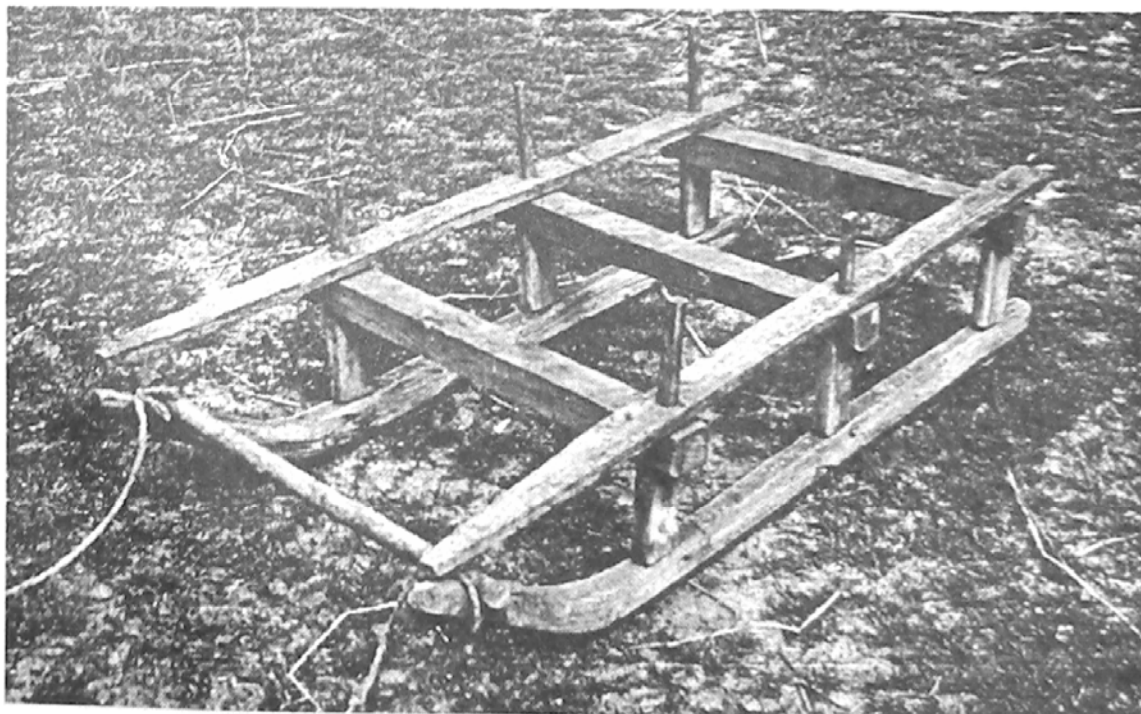


готівки на один місяць і більше у воду, в якій вони “вимокали”, — виготовлені з них полози зимового транспорту довговічніші й надійніші в експлуатації.

Полози саней з'єднували за допомогою системи з вертикальних стояків — “копил” (скрізь на дослідженій території) — і поперечних перекладин. Кількість кожного з названих елементів залежала від традиційної будови ходу, а також від функціонального призначення конкретного типу транспортного засобу. У другій половині ХХ ст. на досліджених теренах Житомирщини вона була вже різною, особливо в господарських саней. Такий стан спричинили різні фактори, але передовсім втрата давніх народних вимог щодо дотримання усталеної конструкції їх ходу, остаточне витіснення гнутих поперечин довбаними брусками тощо.

Як засвідчують зафіксовані польові етнографічні матеріали, в зазначений період у польських селах межиріччя Ужа і Тетерева майстри задовбували у полози господарських саней переважно дві пари копил (сс. Буки, Вишевичі, Вишів, Іванівка, Кухарі, Любовичі, Меделівка, Межиліска, Недашки, Осика, Потіївка, Рубежівка, Рудня-Калинівка, Сарновичі, Чоловичі;

с. Вила Народицького району). Водночас ще напередодні Другої Світової війни побутували сани з трьома парами копил (сс. Буки, Великий Ліс, Вишевичі, Обиходи, Осика, Розсохівське, Рубежівка, Сарновичі, Скурати, Чоловичі, Чудин; с. Недашківка Народицького району; с. Злобичі Коростенського району). Нарешті, старожили деяких населених пунктів (Велика Рача, Граби, Каленське, Обиходи) констатували, що “гринджоли”, якими користувалися їхні рідні (батьки й діди), були з чотирма парами вдовбаних у полози вертикальними стояками. Цікаво, що вже тоді копили місцевих господарських саней не відзначалися однотипністю. Зокрема, в зимового транспорту з двома парами копил останні робили заввишки в середньому 30 см та із завершуючою головою (“чопом”) для набивання поперечини, натомість у саней інших варіантів (з трьома і чотирма парами копил) вони були вищими на 10 см і більше, тобто виступали над ходовою частиною засобу пересування, а також завершувалися плавним звуженням угору (сс. Велика Рача, Граби). Подібні копили спорадично застосовують і досі на ручних господарських санчатах — “самотужках” (с. Візня Малинського

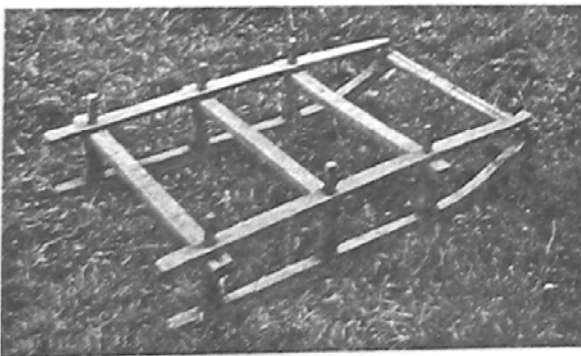


Ручні санки (с. Ганнівка). Світлина автора

району; сс. Злобичі, Обиходи, Осика, Розсохівське та інші).

Різні розміри і відмінність зовнішнього вигляду вертикальних стояків саней спричинили різні з'єднувальні перекладки, які використовувалися у ХХ ст. Зокрема, короткі копилі (перший варіант) застосовували в тому випадку, якщо їх з'єднували разом за допомогою прямих брусків, високі (другий варіант копилі) — за допомогою гнутих перекладин, тобто в'язової системи. Брусок з продовганими на кожному його кінці отворами накладали на головки двох сусідніх стояків зверху, натомість гнуту поперечину виготовляли із довгої дерев'яної заготовки (переважно з дуба або берези), кінці якої запарювали у гарячій воді або пропікали над вогнем. Потім ці кінці загинали на 180 градусів навколо сусідньої пари копилі. Для полегшення відповідної технологічної операції на місцях згину в заготівці вирізали невеликі виїмки.

Отже, під час науково-пошукової праці в регіоні межиріччя Ужа і Тетерева з'ясувалося, що частину ходу господарських саней з двома парами копилі становили лише довбані бруски, тоді як полозного транспорту з трьома і чотирма парами копилі — спорадично також гнуті поперечини, що підтверджує і зафіксована традиційна термінологія. Так, довбані бруски тутешні поліщуки означали по-різному: “бабки” (сс. Великий Ліс, Межиліска, Недашки, Недашківка, Обиходи, Осика, Розсохівське, Рубежівка, Сарновичі), “оплені” (сс. Буки, Потіївка), “оплені” (сс. Вишевичі, Вишів, Чоповичі), “опліні” (сс. Велика Рача, Іванівка, Любівичі), “надовбки” (с. Граби). Стосовно гнутих перекладин, то жителі означували їх лише одним тер-

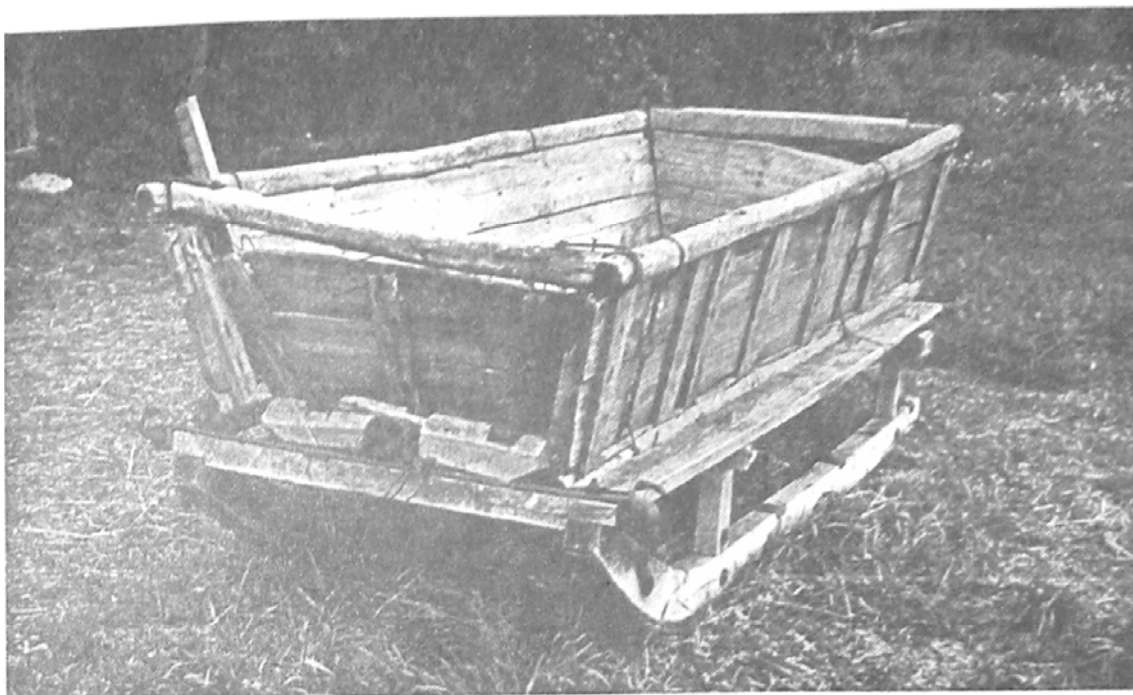


Ручні “сані” (с. Злобичі). Світлина автора

міном — “в'язки” (с. Злобичі), “в'язя” (с. Каленське). Згадали про використання у 20-30-х рр. ХХ ст. саней з гнутими поперечинами також старожили с. Великого Лісу Коростенського району, хоча народну назву цієї деталі вони вже забули. Отже, з'ясувавши географію побутування зазначених вище лексем, можна досить точно встановити і межі розповсюдження в минулому в дослідженому краї кожної з відповідних моделей господарських саней. Правда, тепер брускова система з'єднання полозів витіснила в'язову вже скрізь, у тому числі й у тих селах (Злобичі, Каленське), де найдовше збереглася назва “в'язки”.

Водночас стає очевидним й інше, більш суттєве: серед різних типів полозного транспорту “гринджоли” з довганими брусками набули тут поширення недавно, переважно у 20-30-х рр. ХХ ст. Незаперечним доказом цього є ще один невід'ємний елемент будови їх ходу — два паралельні полозам поздовжні бруски (“наморожні”), які набивали на головки копилі поверх з'єднувальних перекладин. Під час етніографічних експедицій також з'ясувалося, що, незалежно від моделі господарських саней (з двома чи чотирма парами вертикальних стояків і двома чи чотирма поперечинами, з довганими брусками чи гнутими “в'язками”), у другій половині ХХ ст. “наморожні” обов'язково монтували на санях у більшості населених пунктів Народицького, Малинського і Коростенського районів (сс. Буки, Великий Ліс, Іванівка, Злобичі, Недашки, Обиходи, Осика, Розсохівське, Рубежівка, Сарновичі, Скурати та інші), натомість їх уже не застосовувало населення Радомишльського району, а також сусіднього з ним Іванківського району, що на Київщині (сс. Заруддя, Кухарі). Отже, можемо констатувати, що в басейні р. Тетерева “гринджоли” новітньої конструкції витіснили господарські сани традиційної будови значно швидше, ніж у басейні р. Ужа.

Складову будови ходу полозного транспорту будь-якої моделі становив ще додатковий дерев'яний брусок — “крижовниця” (сс. Великий Ліс, Граби, Іванівка, Каленське, Любівичі), “крижівниця” (с. Кухарі), “поперечка” (сс. Вишків, Межиліска, Осика), яка з'єднува-



Виїзні сани (с. Рудня-Калинівка). Світлина автора

ла головки полозів, внаслідок чого сани набували більшої експлуатаційної стійкості. Особливо це було суттєвим при одіотваринному (кінному чи воловому) запрягу, коли тягловий прилад ("оглоблі") постійно спирався під час маневрування вправо-вліво на головки полозів, що могло завдати шкоди транспортному засобу в цілому. Тобто "крижовниця" в цьому випадку служила своєрідним модератором — захищала хід саней від надмірних перевантажень. Натомість при парокінному запрягу функція цієї поперечини була іншою, вона служила насаперед опорою для заднього кінця дишла.

Аналогічної конструкції був хід ручних господарських і дитячих санок ("самотужок"), виїзних саней, з тією лише відмінністю, що полози перших і других з'єднували переважно дві пари копил і відповідна кількість поперечин ("опленів", "бабок"), третіх — три (рідше дві) пари стояків і два горизонтальних бруски. У зв'язку з цим загальна довжина цих засобів пересування була значно меншою, ніж господарських саней із запрягом тяглових тварин: виїзних саней — до двох метрів, ручних господарських сагчат — до півтора метра, дитячих — до одного метра. Крім того, полози виїзного

зимового транспорту часто підшивали металевими шинами, що збільшувало їх довговічність, а також швидкість під час поїздки.

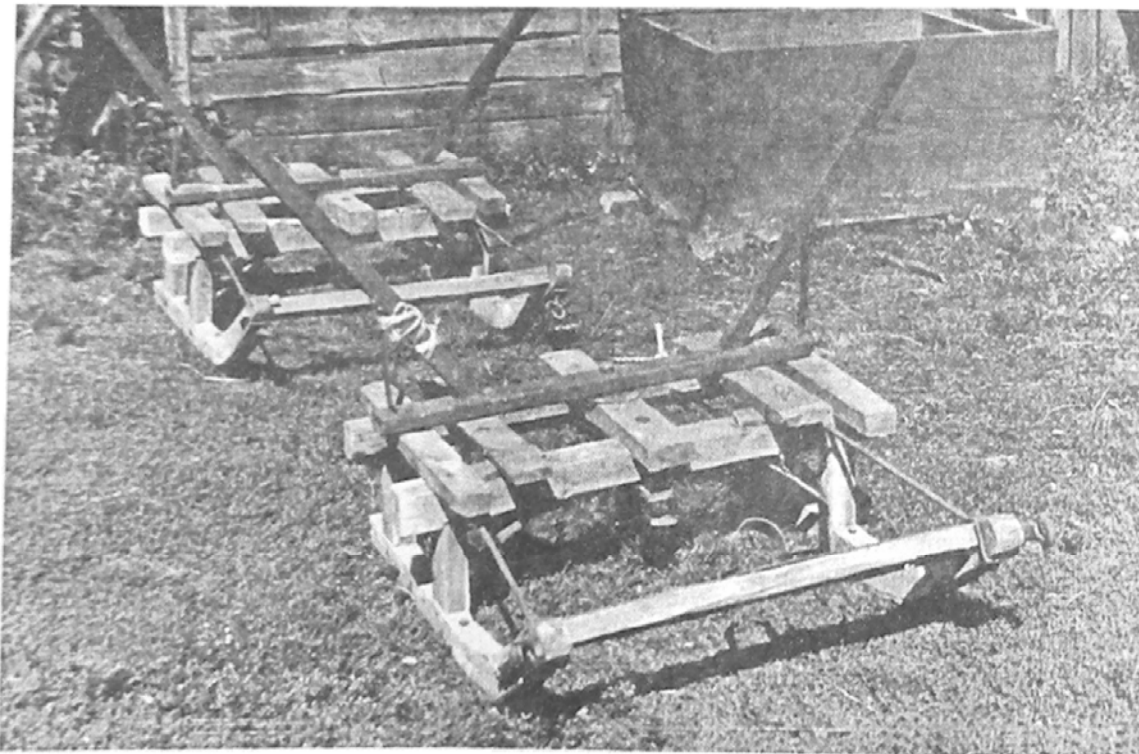
На початку ХХ ст. спорадично, а у 30–40-х рр. майже повсюдно у дослідженому краї набула розповсюдження нова модель полозного транспорту — вантажні сани для перевезення лісу: "повсанки" (сс. Кухарі, Недашки, Недашківка, Осика, Потіївка, Рубежівка, Рудня-Базарська), "полсанки" (сс. Великий Ліс, Вишів), "подсанки" (сс. Каленське, Любовичі, Обиходи, Рубежівка, Рудня-Калинівка, Чудин), "пудсанки" (сс. Вишевичі, Граби, Любовичі, Сарновичі). На перших порах засіб пересування застосовувався як окремий хід-задок у парі з господарськими саньми. Його полози були завдовжки до півтора метра, з'єднувалися вони між собою за допомогою лише двох пар копил і двох поперечних брусків ("бабок", "опленів"), причому всі елементи ходу цих саней, порівняно зі складовими частинами конструкції ходу інших моделей тогочасного зимового транспорту, робили масивнішими. Пізніше, особливо у повоєнний період, населення регіону межиріччя Ужа і Тетерева почало використовувати тільки лісовози з двох окремих "повсанок", з'єдна-

них між собою за допомогою двох перехресних ланцюгів, які чіпляли за гаки (с. Великі Міньки Народицького району). Водночас зазнала деяких змін і конструкція ходу цього транспорту. Зокрема, на кожній ходовій частині “повсанок” між поперечинами, що з’єднували копили, ще монтували посередині паралельний до полозів масивний брусок — “подушку” (“бабку”). На цьому бруску примощували і кріпили вертикальним залізним прогоном (“шворнем”) дерев’яну поворотну подушку (“опліль”, “бабку”) з трьома виїмками (с. Любовичі), в яких розміщувалися під час транспортування колоди.

Саме завдяки наявності двох поворотних подушок і зазначеної вище системи з’єднання обох частин ходу сани нової моделі відзначалися значно більшою мобільністю і маневровістю, ніж попередні типи полозних засобів пересування. Транспортно-експлуатаційні переваги модифікованих лісовозів були такими очевидними, що місцеві селяни дуже швидко їх пристосували для щоденних виробничо-господарських потреб. Більше того, тепер у багатьох селах регіону межиріччя Ужа і Тетерева від-

повідні “лісовози” витіснили традиційні сани господарського призначення — “гринджолі”. Правда, кожну поворотну подушку цих “повсанок” дообладнують ще одним елементом — вдовбують на її кінцях високі вертикальні стояки (“ручниці”, “паплески”).

Специфіка конструкції ходу і конкретне функціональне призначення господарських саней та лісовозів безпосередньо вплинули на форми їх кузовів. Особливо це стосується транспортного засобу першого типу (“гринджол”), яким перевозили різноманітні сільськогосподарські вантажі. Так, для сіна на ходовій частині засобу пересування традиційної будови монтували спеціальну платформу — “площадку” (с. Потіївка, Рудня-Калинівка), “поддоннік” (с. Рубежівка), “настил” (с. Обиходи), “помост” (с. Каленське) — із дощок. За твердженням інформаторів, у минулому у селах Грабах та Обиходах Коростенського району платформу формували також із поздовжніх і поперечних жердок, які прив’язували за допомогою підручних матеріалів (мотузок, переслів тощо) до основи ходу саней.



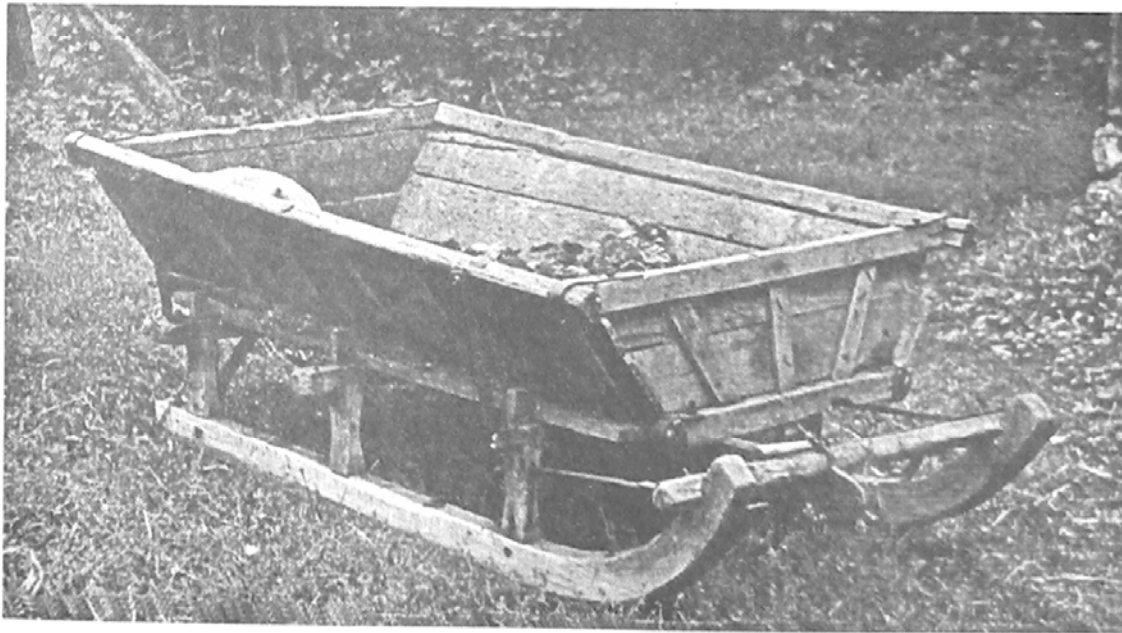
“Полусанки” (с. Великі Міньки). Світлина автора



Пересування сіна під час руху запобігали або верхні головки копил, які виступали на 10–15 см над ходовою частиною саней, або вдовбані на краях кожного поперечного бруска, що з'єднував сусідню пару копил, вертикальні стояки, які виконували аналогічну функцію. Цікаво, що після колективізації у 30-х рр. ХХ ст. на дослідженій території Житомирщини, на відміну від Овруччини, а також Київського Полісся, частіше застосовували вдовбані стояки. Означували їх тут переважно терміном “рожни” (сс. Буки, Вишевичі, Вишів, Іванівка, Кухарі, Потіївка, Чудин). Синхронно місцеві поліщуки вживали для означення цього елемента інші синонімічні назви: “паплески” (сс. Велика Рача, Кухарі), “папліски” (с. Чудин), “ручиці” (сс. Межиліска, Обиходи, Сарновичі, Скурати). Як з'ясувалося під час докладного опитування тутешніх старожилів, різні лексеми приховували різні варіанти вдовбаних у поперечини “гринджол” стояків. Зокрема, “рожен” завжди був високим (1–1,5 м) і мав загострений угорі кінець. Використовували його для перевезення, власне, сіна; щоб воно не пересувалося, сіно і настромлювали на загостренні “рожни”. Натомість, якщо саями доставляли дрова або гній, у просвердлені отвори поперечини вставляли “ручиці”

(“паплески”) — стояки заввишки 0,5–1 м (їх висота залежала від виду вантажу) з тупими кінцями. Правда, терміном “ручиця” означували також стояк для перевезення сіна, але тоді він за формою і висотою нагадував “рожен”. У цілому зафіксовані у регіоні межириччя Ужа і Тетерева польові етнографічні матеріали засвідчують, що для санного транспорту господарського призначення південної частини Малищини й особливо Радомишльського району характерні також елементи, передовсім “рожни”, які в минулому становили невід'ємний компонент полозного транспорту історико-етнографічної Волині і Поділля. На нашу думку, сюди вони проникли в період пожевлення внутрішньоекономічних зв'язків, але не швидше, ніж у другій половині ХІХ — на початку ХХ ст.

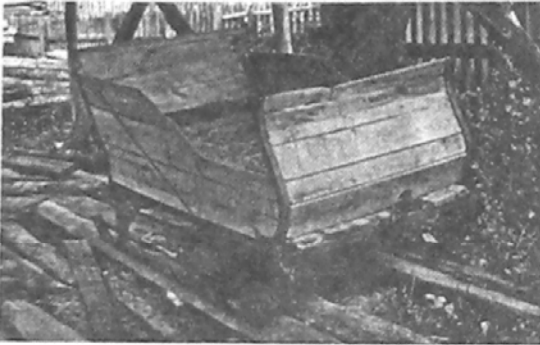
Кузовом “повсанок” як господарського транспорту тепер служить переважно “васаг” (сс. Буки, Іванівка, Рубежівка) чи “ящик” (сс. Велика Рача, Вишевичі) від воза, що зумовила довжина ходової частини нової моделі зимового засобу пересування (сягає до 4 м — стільки ж, приблизно, як і воза). Зазначена обставина спричинила і те, що місцеві поліщуки відмовились від традиційних “гринджол” і по-



Візні сани (с. Сарновичі). Світлина автора

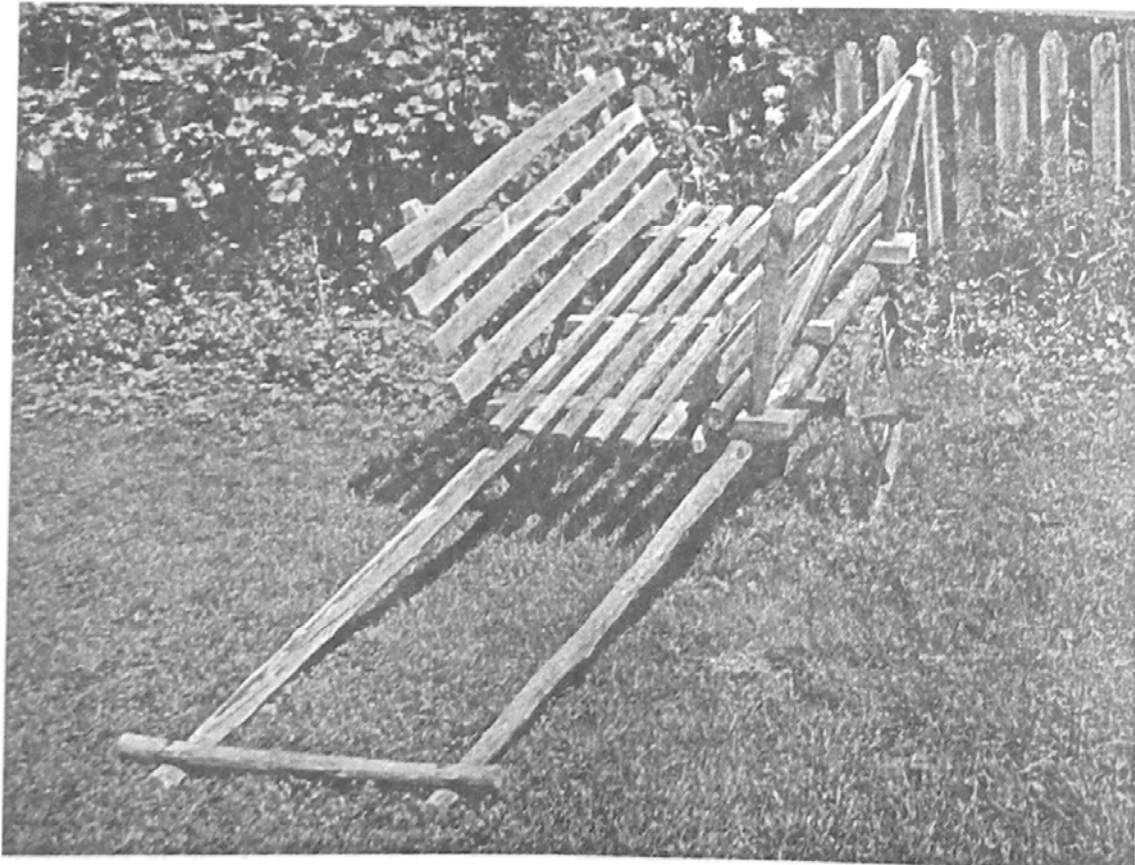
чали використовувати колишні лісовози при господарських потребах, оскільки однаковий кузов можна було пристосувати для різних видів сухопутного транспорту.

Для поїздок на ярмарки, торги, в гості тощо служили виїзні сани, які означували на дослідженій території по-різному: “вїзніє сани” (с. - Сарновичі), “вїзні сани” (с. Шершні Коростенського району), “красиловські сани”



Виїзні сани (с. Шершні). Світлина автора

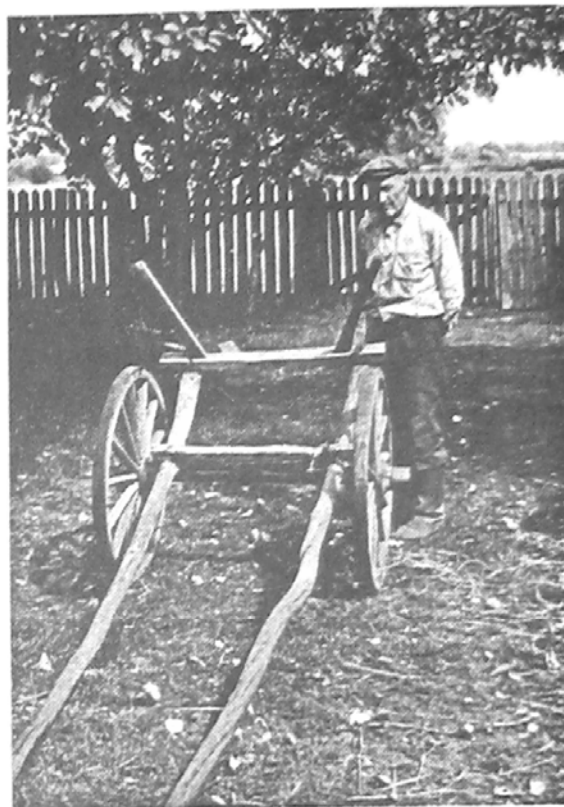
(с. Недашки), “сани з козирком” (с. Буки), “козирки” (с. Вишевичі), “глабчастіє сани” (сс. Граби, Обиходи), “обшитіє сани” (сс. Осика, Рубежівка, Рудія-Калинівка), “обшивастіє сани” (с. Каленське), “ошальованіє сани” (с. Межиліска), “латаніє сани” (с. Сарновичі), “каре́та” (с. Вишевичі), “бричка” (сс. Кухарі, Потіївка, Чудин) тощо. Для цього засобу пересування характерним було і те, що простір між високими, плавно загнутими вперед, головками полозів старанно обшивали дошками, формуючи так званий “козирок” (сс. Буки, Каленське, Обиходи), що і знайшло відображення в загальних назвах транспорту. Кузов виїзних саней виготовляли із тоненьких дощечок завширшки переважно 10-15 см і завтовшки 1,5 см — “лапші” (сс. Кухарі, Обиходи), “шальовки” (сс. Сарновичі, Чудин), якою обшивали його каркас (боковини і задок) зсередини. За свідченнями Василя Горобенка (1924 р. народж.) зі с. Чудин, ще на початку ХХ ст. та-



“Возок” (с. Злобичі). Світлина автора

ким матеріалом служила також липова кора. Каркас кузова цього транспортного засобу монтували із двох бокових та однієї задньої драбинок різних конфігурацій. Крім того, задня спинка зазначеного кузова була дещо ширшою і вищою, ніж боковини і персдок (“козилок”). Монтували її до основи ходу виїзних саней під незначним нахилом назад, щоб було зручніше сидіти під час поїздки. Вздовж бортів кузова кріпили також дерев'яні рейки — “крила” (сс. Буки, Велика Рача, Каленське, Любовичі, Обиходи, Потіївка, Рубежівка, Сарновичі, Чудині), які захищали транспортний засіб на крутих поворотах від перекидання. Кузов виїзних саней часто розфарбовували синьою чи червоною фарбою, оздоблювали аплікацією з дерева. З 30-х рр. ХХ ст. верхні краї боковин і спинки зимового виїзного транспорту почали прикрашати так званими “баранчиками” із металу (с. Недашки). Загалом в оформленні окремих частин і деталей “обшиваних саней” кожний майстер вносив щось своє, індивідуальне.

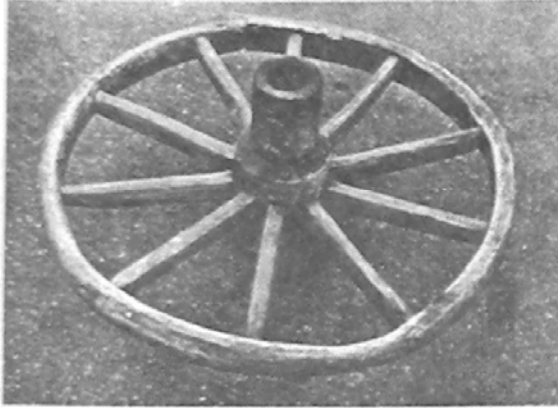
Серед літніх засобів пересування головне місце у виробничо-господарській сфері посідав чотириколісний (двоосьовий) віз, який тутешні поліщуки називали переважно двояко: “воз” чи “вуз” (сс. Велика Рача, Іванівка, Любовичі та інші) і “грабарка” (сс. Велика Рача, Буки, Граби, Каленське, Любовичі, Межиліскі та інші). Крім того, на дослідженій території ми зафіксували ще низку термінів, якими означували цей вид колісного транспорту — “безтарка” (сс. Вишевичі, Потіївка), “бендюга” (сс. Буки, Іванівка), “мажара” (с. Кухарі) і “гарба” (с. Любовичі). Як було з'ясовано під час етнографічних мандрівок, кожна з названих лексем відображала специфіку його функціонального призначення, а також специфіку конструкції кузова і ходу. Так, звичайний віз призначався передовсім для транспортування сільськогосподарських вантажів (збіжжя, соломи, сіна тощо), “грабарка” — будівельних матеріалів (піску, каміння, глини тощо). “Мажарою” селяни перевозили насамперед снопи, “безтаркою” — зерно, “гарбою” — полову, а “бендюгою” користувалися візники, котрі доставляли важкі вантажі (товари) у кінцевий пункт призначення. Термін “бендюга” вживався також



Двоколісний візок (с. Розсохівське).  
Світлина автора

для означення воза, який був у поганому стані: “Це не вуз, а бендюга”<sup>6</sup>. У віз, “безтарку” і “гарбу” запрягали пару волів або коней, у “бендюгу” — пару або четверню сильних коней, натомість у “грабарку” — лише одну тяглову тварину (коня, спорадично одного вола). З-поміж них домінував звичайний віз — найбільш практичний для селянина літній транспортний засіб. Синхронно у регіоні межиріччя Ужа і Тетерева побутував двоколісний візок — “біда” (с. Недашки), “тачка” (с. Вишевичі). Стосовно одноколісного засобу пересування (“тачки”), то місцеві старожили заперечували його використання до жовтневого 1917 р. перевороту (с. Рудня-Базарська).

Основу будь-якого виду літнього транспорту становлять колеса. За свідченнями старожилів, ще у 20-30-х рр. ХХ ст. населення дослідженого регіону спорадично застосовувало колесо традиційної конструкції, тобто без металеві шини та інших допоміжних елементів. Його основу становила дубова маточина, яку



Колесо з гнучим ободом (с. Савлуки).  
Світлина автора

називали двояко: “колодка” (сс. Вишевичі, Заруддя, Іванівка, Любовичі, Недашки, Обиходи та інші) і “маточина” (с. Недашки). У “колодку” адовбували дубові “спиші” (“шпиші”): на колесах передка воза або “грабарки” переважно 10 (спорадично 11) штук, задка — 11-12 штук. Невід’ємну складову будь-якого колеса становила ще одна деталь — дубовий або ясеневий “обод” (скрізь у досліджених селах). Ще напередодні Другої Світової війни тут використовували сушільний обід з одного куска дерева, який після попередньої обробки розпарювали у парні, а потім гнули його на спеціальному станку — “бабі” (с. Вишевичі), “колодші” (с. Недашки), “крузі” (с. Іванівка). У другій половині ХХ ст. цей тип обода повсюдно витіснив обід з окремих секцій, а колесо новітньої конструкції доповнили інші елементи, які виготовляли вже із металу. Так, обід обов’язково обшивають зовні “шиною” (“шиною”), на маточину набивають обручі двох різновидів: “рихви” (“обручки”) біля шпиші і “хамути” на кінцях деталі. Крім того, у горизонтальний отвір “колодки” вставляють чавунну трубку конусоподібної форми — “втулку” (сс. Іванівка, Недашки), “отулок” (с. Вишевичі), “овтулок” (с. Любовичі), а щоб у середину цієї деталі не потрапляли пісок чи глина, при кінцях її прикривають металеві “каптурі” (с. Іванівка) чи “запесочники” (с. Недашки). Під час експедицій також встановлено, що у ХХ ст. колеса передка воза були менших розмірів, ніж колеса його задка.

Конструкція літнього транспорту, насамперед його ходової частини, зазнала протягом

останнього століття значних змін. Зокрема, жоден з інформаторів досліджених теренів не зміг згадати про побутування тут у минулому воза з масивними дерев’яними осями, для кожної з яких було характерне потовщення посередині. Причиною цього стало, мабуть, те, що серед різних видів сухопутних засобів пересування віз усупільнили у 30-х рр. ХХ ст. в першу чергу. Це призвело до того, що традиційну для нього в минулому сушільну подушку-вісь (“ось”, “ись”, “вось”, “гисть”) скрізь швидко витіснила залізна, яку доповнив окремий дерев’яний брусок — “подоснік” (сс. Іванівка, Меделівка), “гудосник” (с. Обиходи), “подушка” (сс. Кухарі, Любовичі, Рудня-Калинівка). Крім того, на цей брусок тепер накладають ще один, який місцеві полішуки означають переважно терміном “подушка”, спорадично — терміном “оплінька” (с. Іванівка). Всі названі вище частини з’єднують разом однією-двома парами металевих стрем’янок, які населення дослідженого регіону означає двояко: “хамути” і німецьким за походженням словом “трайринки” (с. Меделівка).

Між обома подушками передка ходу цього воза видовбують три горизонтальних отвори: два косих з боків для кріплення штучної розвилки (“сниць”, “сниц”) і центральний для вставлення передка поздовжньої з’єднувальної лисиці (“розвори”). Задні кінці зазначеної розвилки з’єднує поперечний брусок — “підгейма” (с. Недашки), що підтримує лисицю та захищає шворінь від перевантажень на поворотах. На “грабарші” відповідних отворів не робили зовсім. Натомість на нерухомій “подушці” її передка монтували залізного “круга”. Шоправда, абсолютна більшість сучасних інформаторів регіону межиріччя Ужа і Тетерева вже не змогла згадати способу його кріплення, а деякі з них навіть заперечили наявність цієї деталі на засобі пересування.

Важливу складову передка ходу будь-якої моделі літнього чотириколісного транспорту становить поворотна подушка. У дослідженому краї скрізь її означають терміном “оплінь” (“оплінька”, “оплень”, “оплень”). На возі данний елемент мав форму прямокутного бруска. На “грабарші” — також, але був масивнішим і

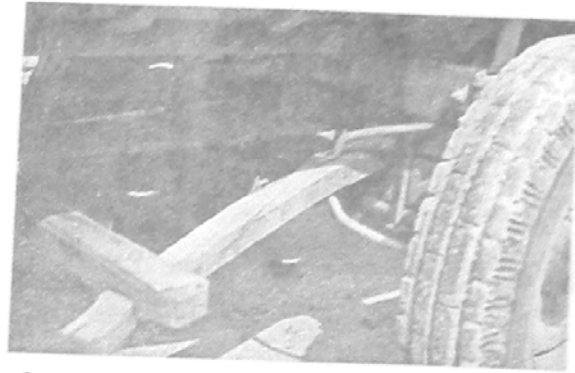


овішши розмірів (вищим), ніж попередній. По краях цього бруска задовбували вертикальні стояки заввишки 60-70 см — "ручиці" (сс. Велика Рача, Вишевичі, Іванівка, Каленське, Любовичі, Обиходи та інші), які підтримували боковини кузова (драбини, дошки тощо). Поворотну подушку кріпили на верхній нерухомій подушці за допомогою металевого прогону — "швореня" ("шнірня"), що пропизував інші частини передка ходу воза чи "грабарки" через просвердлений посередині у кожній з них наскрізний вертикальний отвір.

Задок ходу двоосьового засобу пересування складався з тих же частин, що і його передок, за винятком поворотної подушки та елементів, які служать її опорою ("сниць" воза і "круга" грабарки). Крім того, "ручиці" вдовбували безпосередньо у верхню нерухому подушку.

Передок і задок ходу двоосьового колісного транспорту будь-якого типу обов'язково з'єднує поздовжня лисиця. На жаль, репрезентанти похилого віку не згадали форми і технології кріплення цього компонента "грабарки". Набутком історії стало навіть традиційне для Полісся її означення — "тройня". Все це засвідчує, що на досліджених у 1996 р. теренах Житомирщини "грабарка" зникла значно швидше, ніж у віддалених північних районах Полісся України.

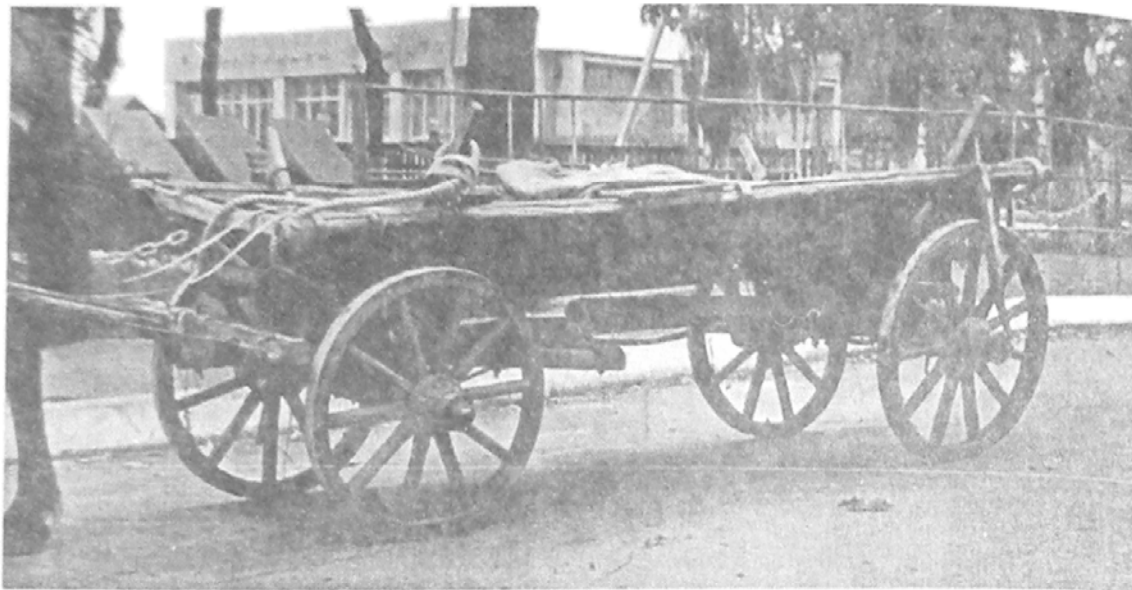
Стосовно поздовжньої лисиці воза, то в наш час застосовується один з її модерних зразків. Зокрема, основу цього пристрою становить пряма жердина завдовжки 3-5 м ("розвора") та окрема коротка (1-1,5 м) розвилка, яку задовбують нерухомо між брусками задка ходу. Довгу жердину як невід'ємний елемент поздовжньої з'єднувальної лисиці місцеві жителі означають тепер двояко: термінами "пудгейстер" (сс. Любовичі, Кухарі, Недашківка) і "розвора" (сс. Велика Рача, Вишевичі, Граби, Каленське, Мелелівка, Межиліска, Обиходи, Рубежівка, Рудня-Калинівка) чи "розворка" (с. Обиходи), "розвірка" (сс. Буки, Іванівка), розвилку — термінами "підгейстер" (с. Недашківка), "подтока" (сс. Буки, Велика Рача, Граби, Іванівка, Любовичі, Обиходи), "пудтока" (сс. Каленське, Кухарі), "підтока" (с. Мелелівка), "тройня" (сс. Межиліска, Рубежівка).



Спосіб сполучення "розвори" з передком воза (с. Велика Рача). Світлина автора

Вживання на означення різних елементів поздовжньої з'єднувальної лисиці однакових термінів і, навпаки, означення одного і того ж її елемента різними лексемами засвідчує значну зміну конструкції складової частини ходу місцевого воза впродовж ХХ ст. Зокрема, давніший за походженням суцільний "подгейстер" з розвилкою на задньому кінці витіснила "розвора" та окрема розвилка. Крім того, зафіксований нами польовий етнографічний матеріал дозволяє констатувати, що в минулому "подгейстер" виконував зовсім іншу функцію — лише підсилював з'єднувальну систему передка і задка воза, а основним з'єднувальним елементом служила довга суцільна "тройня" або "розвора" з "подтокою". До цього висновку спонукають нас свідчення інформаторів зі сіл Велика Рача і Кухарі про те, що колись "розвору" і "подтоку" обов'язково доповнював "подгейстер", передній кінець якого притримував "шворінь" передка двоосьового транспортного засобу знизу<sup>4</sup>. Задок ходу воза утримувався на розворі ("подгейстрі") дерев'яним кілком або металевим прогоном ("загвоздкою", "льоніком"), який вставляли в одну з просвердлених у шій жердині дірок. Таким способом можна було збільшити або зменшити загальну довжину транспортного засобу, тобто його "розворити".

Типи і форми кузова літнього транспорту залежали, з одного боку, від виду вантажу, з іншого — від народної традиції. На дослідженій території Житомирщини побували вози з різними за зовнішнім виглядом і функціональним призначенням кузовами. Найчастіше тут



Господарський віз (с. Любовичі). Світлина автора

драбини становлять дві поздовжні жердини — “полудрабки” (сс. Велика Рача, Вишевичі, Іванівка, Любовичі, Обиходи, Чудин), “била” (с. Вишевичі), що сполучаються разом двома-трьома десятками плоских дощочок або круглих паличок із дерева твердої породи — “щелями” (“шаблями”). Для диференціації плоских дощочок і круглих паличок у с. Чудині місцеве населення і досі вживає два різних терміни — відповідно “стяглі” і “шаблі”, перший з яких означає, фактично, основну функцію цього елемента — “стягувати” (з’єднувати) два “полудрабки” разом. Нижні “полудрабки” драбин спираються на поворотну подушку передка і нерухомий брусок задка ходу, а верхні з них підтримуються комплексом додаткових засобів. З-поміж останніх першорядну роль відіграють “ручиці” поворотної подушки і стояки, задовбані безпосередньо у нерухому подушку задка. В минулому під час перевезення снопів широко використовувалися також “люшні”: на задку ходової частини воза обов’язково, на передку — залежно від потреби і місцевої традиції.

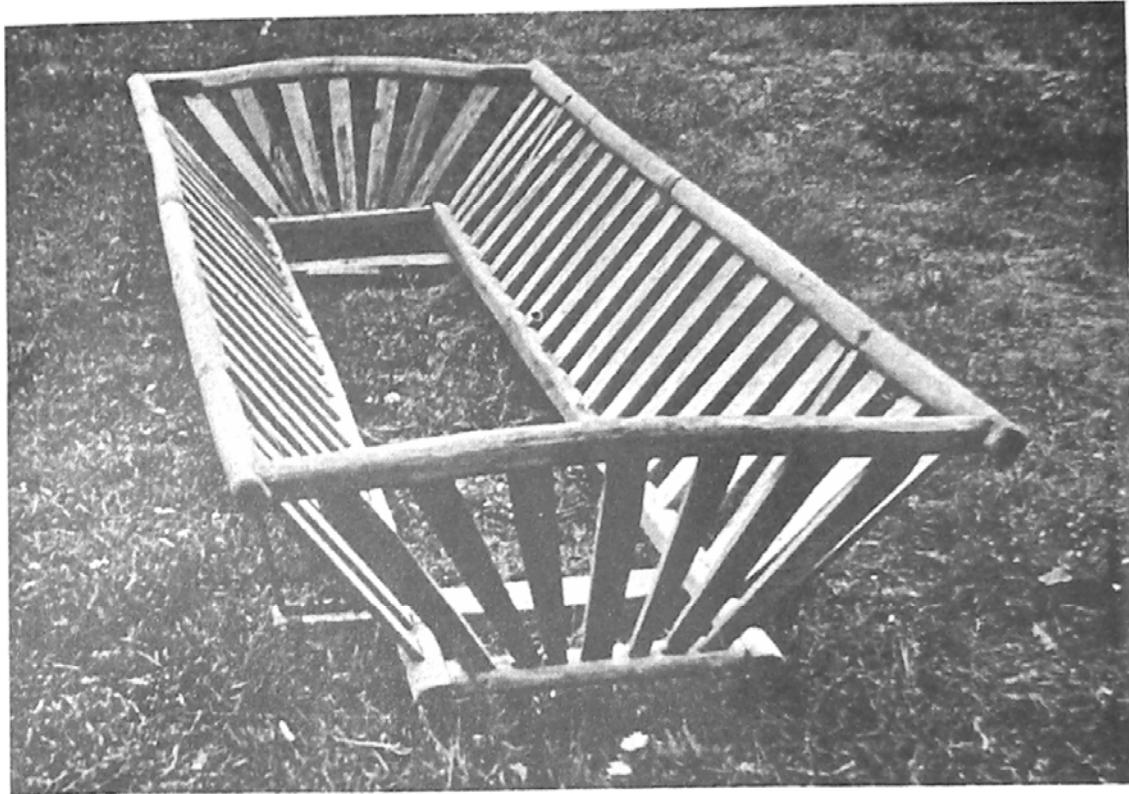
Розміри драбин залежали передовсім від їх функціонального призначення, але в середньому вони були завдовжки 3,5-5 м і заввишки 0,6 м. Для перевезення збіжжя полішки регіону межиріччя Ужа і Тетерева виготовляли драбини заввишки один метр і більше. Крім того, верхні

жердини цього кузова часто дообладнували додатковим елементом — брусками, які через продовбані на їх кінцях отвори з’єднували кінці “полудрабків”. Місцеві жителі називали ці бруски по-різному: задній і передній “задки” (с. Любовичі), “заднік” і “переднік” (с. Обиходи), “крижовниці” (сс. Іванівка, Потіївка), “попередні” (с. Велика Рача). Як уже відомо, віз з описаними вище драбинами тутешні жителі називають також “мажарою”. Вантаж (снопи, сіно тощо) на цьому транспортному засобі притискали поздовжньою жердиною — “рублем”.



“Попередень” від кузова (с. Велика Рача). Світлина автора

Драбини становили основу інших поліських типів кузова — “васага”, “васажка” (сс. Буки, Іванівка, Потіївка, Чудин) і “ящика” (сс. Велика Рача, Каленське, Чудин). Ці кузова об’єднуюте, що, крім двох бокових драбинок, їх каркас обов’язково доповнювали ще дві стаціонарні —



“Ящик” для воза (с. Великі Міньки). Світлина автора

передня і задня. “Шаблі” для відповідних кузовів виготовляли лише у формі плоских дощечок. Крім того, “васаг” і “ящик” обшивали зсередини тоненькими дощечками (“лапшою”, “шаловкою”) або драницею. За твердженням Василя Горобенка (1924 р. народж.) з с. Чудина та Максима Ровенка (1906 р. народж.) з с. Великої Рачі, в минулому таким матеріалом служила тут також липова або в'язова кора. Відрізнявся “васаг” від “ящика” тим, що перший використовували як для виїзду, так і для перевезення сільськогосподарської продукції (передовсім коренеплодів), тоді як “ящик” служив лише для виїзду, тому відзначався делікатністю та елегантністю. Виготовляли його, на відміну від “васага”, із старанно оброблених жердинок і з'єднувальних дощочок (“шаблів”). Він був також менших розмірів — завдовжки 2,5-3 м.

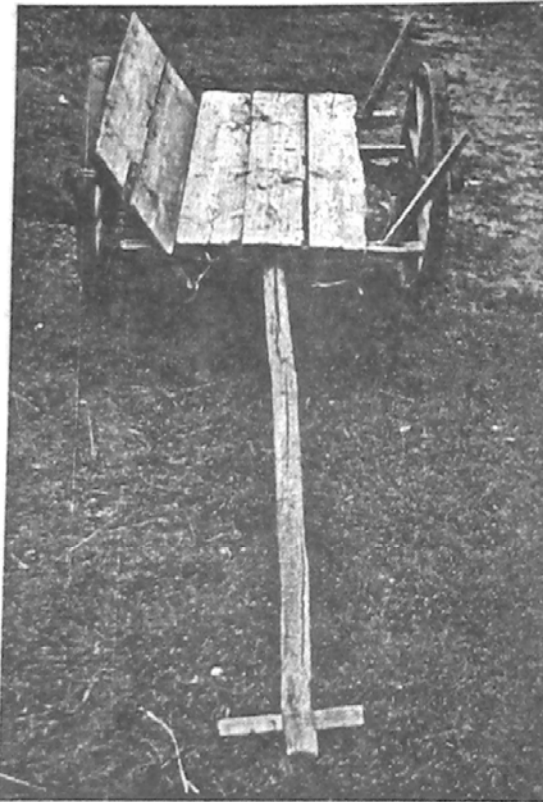
Крім згаданих вище типів кузова у дослідженому краї побутовували ще один — виплетений із лози суцільний “кош” (с. Велика Рача, Меделівка, Чудин), який вставляли всередину ящика. В ньому перевозили різні сипучі матеріали

(насамперед полу) і дрібні речі. На увагу заслуговує і те, що цей кузов використовували лише на території Радомишльщини, тоді як в інших досліджених населених пунктах регіону межиріччя Ужа і Тетерева, а також у північних районах Середнього Полісся (на теренах Житомирщини і Київщини), він був не відомий зовсім<sup>9</sup>. У названих вище селах Радомишльщини “кош” як компонент кузова господарського воза набув розповсюдження, мабуть, тому, що в минулому місцеві селяни активно займалися випалюванням у тутешніх лісах, зокрема, в околицях с. Кримок того ж району, деревного вугілля та його транспортуванням на ринок у південні регіони України<sup>10</sup>.

У 30-40-х рр. ХХ ст., після колективізації, місцеві колгоспники почали застосовувати як кузов воза так звану “гару” — ящик із дощок (с. Меделівка, Потіївка), в якому перевозили коренеплоди (картоплю, буряки) і “пашню” (січку, полу). Тоді ж “васаг” традиційної конструкції замінив кузов із прямокутним отвором збоку, через який висипали зерно. Отвір зак-

ривала “откривачка” — дерев’яна рухома за-  
савка (с. Кух ірі). Загалом віз з кузовом цього  
зразка називали переважно “безтаркою”, про  
що вже була мова.

Для перевезення лісоматеріалів, зокрема  
довгих колод, кузов воза демонтували, а пере-  
док і задок його ходу роз’єднували. Дерево ван-  
тажили безпосередньо на поворотну подушку  
передка і нерухому подушку задка. Правда, в  
цьому випадку у названі вище деталі воза “ру-  
чиці”, як правило, не задовбували, бо вони за-  
важали б завантажувати транспортний засіб.



“Возок” (с. Заруддя). Світлина автора

Кузовом “грабарки” служили насамперед дві  
бокові та спідня дошки, що зумовлювалося  
основним призначенням цього засобу пересу-  
вання, а його бокові дошки підтримували тільки  
“ручиці”. У щоденному вигідничо-господарсь-  
кому побуті на ходову частину даного транс-  
порту ставили “васага” або “ящика”, а також  
драбини.

Репрезентанти похилого віку згадували та-  
кож про побутування у містах дослідженого

краю спеціального визного колісного транс-  
порту — “файтона” (с. Вишевичі), яким кори-  
стувалася заможна верхівка українського сус-  
пільства (“пани”) до жовтневого перевороту  
1917 р. Як твердили інформатори, цей засіб пе-  
ресування був обладнаний ресорами і до нього  
запрягали, як правило, четверо коней.

Важливий компонент конструкції будь-яко-  
го виду сухопутного транспорту (полозного і  
колісного) становив тягловий пристрій, за до-  
помогою якого він приводився в рух. У ХХ ст.  
поліщуки теренів межиріччя Ужа і Тетерева, як  
і інших регіонів Середнього Полісся, викорис-  
товували два основних його типи: у формі трійни  
та двох прямих паралельних жердин. Перший з  
них призначався для пари волів, другий — для  
однієї упряжної тварини (козя чи вола).

Воловий тягловий прилад у формі трійни  
місцеві жителі означували традиційним для цьо-  
го елемента терміном: “вое” (сс. Буки, Велика  
Рача, Вишевичі, Граби, Любівичі, Меделівка,  
Потівка, Скурати), “войє” (сс. Буки, Вишів,  
Граби, Заруддя, Злобичі, Іванівка, Кухарі, Ме-  
жиліска, Недашківка, Обиходи, Осика, Пе-  
тківка, Розсохівське). Крім того, у с. Недашках  
Малинського району відповідний пристрій на-  
звали “байловкою”, а у с. Рубежівці Народиць-  
кого району — “вайлом”. Стосовно тяглого  
приладу у формі паралельних жердин, то на  
його означення місцеві жителі вжили тільки  
один термін — “оглоблі”.

Значимі, однак, результати нашої науко-  
во-пошукової праці на теренах межиріччя Ужа  
і Тетерева щодо конструкції “войя” та “огло-  
бель”, традиційних способів їх кріплення до  
ходу зимового і літнього транспорту виявилися  
досить скупими. Докладні відомості з цих пи-  
тань були почерпнуті тільки в одного поліщу-  
ка-старожила — в уже згаданого Максима Ро-  
венка (1906 р. народж.) з с. Великої Рачі  
Радомишльського району. В інших випадках  
зафіксована інформація про ці типи місцевих  
тяглових пристроїв, передовсім про волове  
“войє”, є фрагментарною.

За свідченнями більшості респондентів, які  
використовували волів як тяглову силу, на  
дослідженій території Житомирщини “войє”  
виготовляли двох типів: із суцільної заготовки





Віз із воловим "войсом" (с. Українка).  
Світлина автора

задовжки 2,5-3 м, задній кінець якої розрізали на певну глибину, або із двох окремих прямих жердин, передні кінці яких збивали разом. Зокрема, про побудовані волового дишля-трійні першого типу згадували старожили таких населених пунктів: Буків, Великого Лісу, Вишевич, Заруддя, Іванівки, Каленського, Кухарів, Любович, Межилісок, Недашок, Обиходів, Осика, Потіївки, Розсохівського, Рубежівки, другого типу — Великої Рачі, Вишевич, Грабів. Цікаво, що задня розвилка "войя" першого типу часто становила тут 1/2 частину його загальної довжини, незалежно від призначення самого приладу — для саней чи воза (сс. Буки, Вишевичі, Заруддя, Любовичі, Обиходи, Рубежівка), що для північних районів Середнього

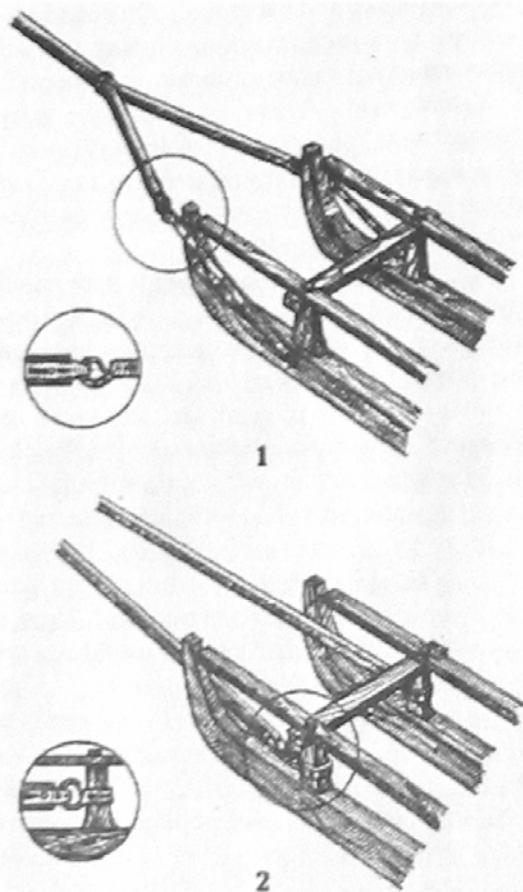
Полісся майже нехарактерно<sup>11</sup>. Стосовно волового тяглового приладу другого типу, то його використовували лише в санному транспорті<sup>12</sup>.

З'єднувальні системи, за допомогою яких полове "войе" прикріплювали до ходу саней і воза, були різними. Їх опис почнемо з тих, що належать до найсучасніших та стосуються зимових засобів пересування.

Так, у більшості згаданих вище населених пунктах старожили твердили, що у 20-30-х роках ХХ ст. воловий тягловий прилад кріпили переважно до головок полозів або до поперечного бруска, який їх з'єднував. Для цього на кожному задньому кінці розвилки "войя" монтували так званий "хамут" із залізним кільцем, яке чіпляли за гак. Останній знаходився переважно біля головки полоза зі зовнішнього боку й увінчував металеву шину, один кінець якої прибивали безпосередньо до головки полоза, а другий — до переднього копила або до основи полоза біля нього. Гаки для кріплення залізних кілець з'єднувальної системи волового дишля монтували також на "крижовниці", що сполучала головки полозів (сс. Великий Ліс, Вишевичі, Граби, Каленське, Кухарі, Любовичі, Меделівка, Межиліска, Осика, Рудня-Калинівка, Скурати).

Паралельно побутував й інший модерний спосіб прикріплення волового тяглового приладу до ходу господарських саней. Зокрема, селяни с. Іванівки замість "хамутів" з кільцями на кінцях його задньої розвилки робили із суцільної залізної "штаби" стаціонарну масивну петлю, яку накладали безпосередньо на передні копили транспортного засобу. Про метод кріплення волового "войя" до вдовбаних у полозах вертикальних стояків згадували також старожили сіл Буків, Заруддя і Кухарів, правда, вже забувши саму технологію його застосування. Так чи інакше, але в будь-якому випадку ці факти засвідчують, що в минулому у дослідженому регіоні Середнього Полісся побутував ще один спосіб кріплення волового дишля до ходу саней господарського призначення — традиційний. Про нього докладну інформацію почерпнуто лише у Максима Ровенка зі с. Великої Рачі.

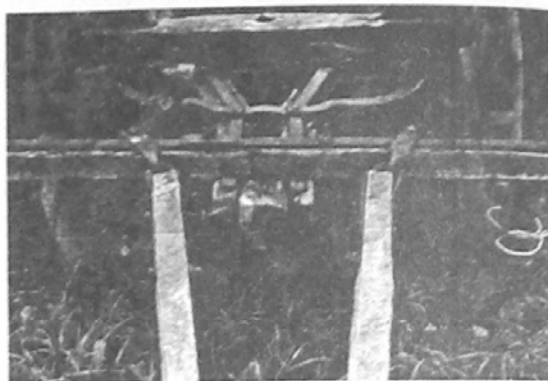
Порівняно з описаним вище, цей метод відзначався суттєвою специфікою. Зокрема,



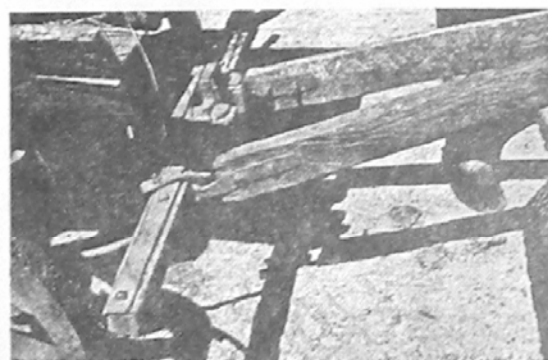
Новітні способи кріплення волового дишля ("війя") до ходу господарських саней східноєвропейського типу: межиріччя Ужа і Тетерева. Реконструкція автора, рис. В.Сивака

Задні кінці розвилки волового тяглого приладу були таких розмірів, що самі становили невід'ємний компонент з'єднувальної системи. Точніше, їх прилаштували безпосередньо до передніх копил із зовнішнього боку ходу саней, а саму розвилку розміщували між головками полозів. Кінці дишля-трійні прив'язували до стояків за допомогою гужви. Для цього на обох просвердлювали по два поперечних горизонтальних отвори на такій відстані один від одного, щоб вони знаходилися за копилами. У задній з цих отворів із зовнішнього боку ходу саней просували тонший кінець дерев'яної гужви, яким спочатку обводили стояк, а потім просували його у другий отвір. Щоб гужва не вирвалася з отвору, цей кінець гужви прив'язували до основи розвилки волового дишля та-

кож додатковою гужвою, мотузкою, ликом тощо. Експлуатаційну надійність описаного з'єднувального вузла забезпечував і другий кінець гужви, який мав, як правило, потовщення. Для цього жителі Великої Рачі спеціально виготовляли її із стовбура з відземком молодого дуба, спорадично берези, попередньо обробивши прикореневу частину дерева.



Сучасний спосіб кріплення волового "войя" до ходу воза (с. Українка). Світлина автора



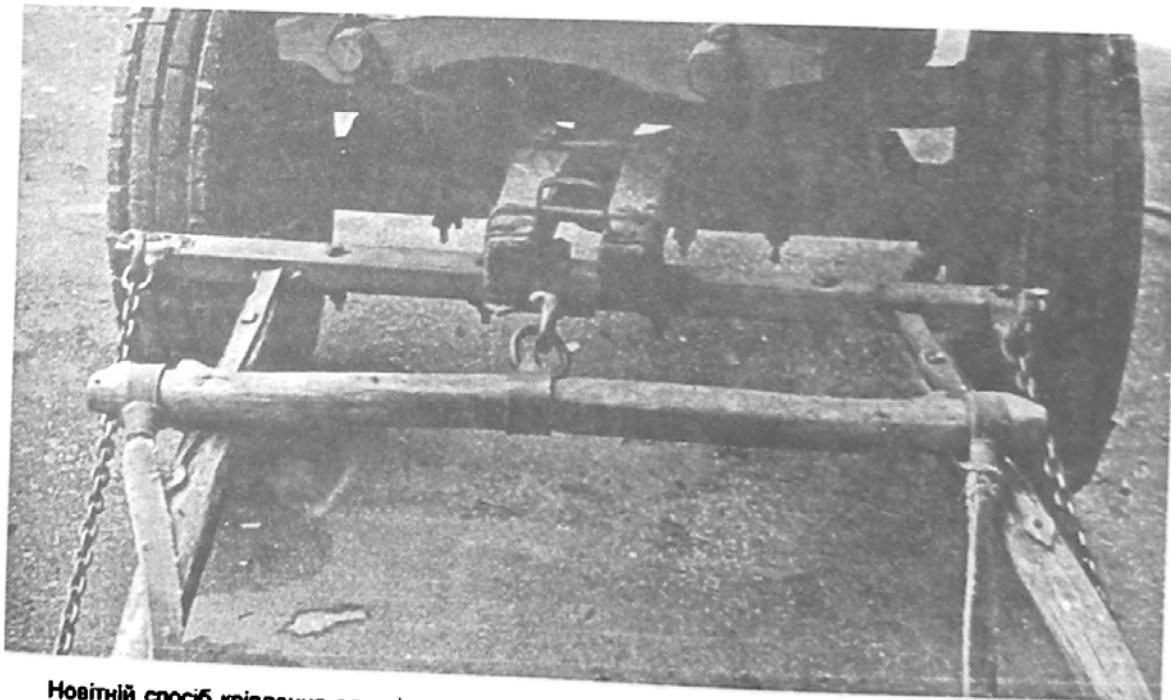
Сучасний спосіб кріплення волового дишля до ходу воза (с. Меделівка). Світлина автора

З'єднувальна система "войя" колісного транспорту, на відміну від санного, відзначалася більшою уніфікацією. Притому, за свідченнями старожилів регіону межиріччя Ужа і Тетерева, у ХХ ст. тут застосовували один із найбільш поширених в Україні новітніх її варіантів, для якого були характерні елементи із заліза. Зокрема, на обох задніх кінцях розвилки волового дишля монтували один стаціонарний металевий "хамут" із кільцем ("кольцом", "калаколом"). Ці кільця чіпляли за гаки, які знаходилися на нерухомій подушці передка або на

поперечному бруску (“стельвазі”, “крижовниці”) воза (сс. Вишевичі, Граби, Каленське, Кухарі, Любовичі, Межиліска, Розсохівське, Обиходи та інші). Аналогічно у ХХ ст. прикріплювалися однокінні голоблі “грабарки”. Однак у цьому випадку невід’ємну складову даного тяглового засобу становили “отоси” (сс. Вишів, Каленське).

Стосовно відомостей про традиційний (давній за походженням) метод кріплення волового дишля-трійні та однокінних голобел до ходу воза, то вони є також дуже скупими. Принаймні під час науково-пошукової праці автора на теренах Житомирщини про нього згадав лише той самий Максим Ровенко зі с. Великої Рачі. Головна суть цього методу полягала в тому, що з’єднувальним вузлом “войя” служила безпосередньо потовщена частина кожного кінця його задньої розилки. У ній продовжували горизонтальний отвір такого діаметра, щоб засіб тяги можна було закласти на кінці передньої осі воза. Завдяки наявності описаної з’єднувальної системи дишель-трійня рухався у вертикальній площині (вверх-униз), що тим самим стабілізувало перетягання літнього транспорту волами.

При запрягу у віз чи сани двох коней, замість описаних вище тяглових засобів, використовували одну пряму жердину — “дишель”, який виконував лише гальмівну і скеровуючу функції. Справа в тому, що пара коней перетягала сухопутний транспорт за допомогою посторонок і барків. Задній кінець дишля кріпили до передка саней або воза нерухомо. В санях він розміщувався на поперечині (“крижовниці”, “поперечці”), яка з’єднувала передки носків полозів, по-центру, і задовбувався у передній брусок (“бабку”, “оплень”), що сполучав сусідню пару стояків (“копил”). Якщо дишель служив скеровуючим і гальмівним засобом при запрягу в сани одного коня, тоді він розміщувався також на цій поперечині, але його задню частину задовбували вже у “бабку” біля одного з цих копил, як правило, біля правого. В обох випадках кінець кінного дишля також прошивали вертикальним металевим прогоном. Його нерухомість на поперечині-“крижовниці” забезпечувала і система з антабки, скоби та інших металевих елементів. Місцезнаходження гаків, за які чіпляють барки, залежить від способів запрягу коней: при наявності їх пари гаки монтують на головках полозів або на



Новітній спосіб кріплення однокінних голобел до ходу господарського воза: пристосування для запрягу пари та одного коня (с. Велика Рача). Світлина автора

кінцях поперечного бруска, що сполучає ці головки, при запрягу одного коня — на “крижовниці” по-центру.

У возі дишель кріпиться до його ходової частини також нерухомо. Для цього задній кінець жердини вставляють між виступаючими кінцями передньоївилки (“сниці”) транспортного засобу. Нерухомість скеровуючого і гальмівного засобу забезпечують металеві обручі, а також один-два горизонтальних залізних прогони, які пролизують кінці обох названих компонентів воза наскрізь. Щоб надати літньому транспорту поступального руху, на місці з’єднання дишля і “сниці” монтують зверху ще одну деталь — масивний брусок з гаками (“кручками”) на обох його кінцях — “крижовницю” (сс. Великий Ліс, Недашки, Розсохівське), “стельвагу” (сс. Велика Рача, Іванівка, Кухарі, Любовичі, Потіївка), “штельвагу” (с. Вишевичі), “коромисло” (с. Каленське). За гаки чіпляють барки. Від цих гаків до осі передка воза натягають також металеві стяжі (“линви”), які підсилюють зв’язок між названим вище бруском і передньою частиною його ходу і тим самим значно підвищують експлуатаційні можливості та мобільність транспортного засобу.

Отже, в минулому у регіоні межиріччя Ужа і Тетерева, який охоплює значну частину сучасної Житомирщини, використовували різно-типовий полозний і колісний транспорт, що

зумовлювалося традиційною господарською спеціалізацією місцевого населення, а також історичними і природними факторами. Особливу цінність для етнографічної науки становлять зафіксовані нами польові першоджерела про способи запрягу гужових тварин (передовсім волів) та упряж, про конструкцію ходу і типи кузова саней і воза господарського призначення, а також тутешня транспортна термінологія, народна семантика якої приховує характерні для цієї ділянки матеріальної культури поліщуків традиційні риси і локальну специфіку, які тепер уже зникли. Водночас дослідження підтвердило загальну для сухопутного транспорту ХХ ст. тенденцію — активне витіснення засобів пересування традиційної будови новітніми моделями, розповсюдження нових елементів і вузлів тощо, які до Першої Світової війни були не характерними для цієї території. Науково-пошукова праця автора засвідчила також, що для традиційного сухопутного транспорту населення південних сіл дослідженого регіону, насамперед Радомишльщини, були властиві деякі конструктивні особливості, які в сухопутних засобах пересування північних районах Середнього Полісся не спостерігалися. Це дає підстави для попереднього висновку про те, що у ХХ ст. тут проходила межа між дною частиною історико-етнографічної Волині і південними районами Середнього Полісся.

<sup>1</sup> Глушко М. У межиріччя Ужа і Тетерева // Народознавчі Зошити. — 1996. — № 6. — С. 388.

<sup>2</sup> Глушко М. Системи запрягу гужових тварин та упряж // Полісся України: Матеріали історико-етнографічного дослідження. — Львів, 1999. — Вип. 2: Овручина. 1995. — С. 79.

<sup>3</sup> Пор.: Глушко М. Традиційний сухопутний транспорт // Полісся України: Матеріали історико-етнографічного дослідження. — Львів, 1997. — Вип. 1: Київське Полісся. 1994. — С. 26-27; Його ж. Системи запрягу гужових тварин... — С. 81-82.

<sup>4</sup> Ширше про це див.: Глушко М. Системи запрягу гужових тварин... — С. 85; Його ж. Традиційний сухопутний транспорт. — С. 28.

<sup>5</sup> Описуючи конструкцію цього транспортного засобу, інформатор Ілля Поліщук (1911 р. народж.) з с. Вишевич Радомишльського району, на жаль, не зміг згадати його традиційної назви.

<sup>6</sup> Зап. 14.07.1995 р. у с. Іванівці Малинського р-ну від Содоля Василя, 1912 р. народж.

<sup>7</sup> Глушко М. Традиційний сухопутний транспорт. — С. 44; Його ж. Полозні і колісні засоби пересування // Полісся України: Матеріали історико-етнографічного дослідження. — Львів, 1999. — Вип. 2: Овручина. 1995. — С. 70.

<sup>8</sup> Зап. 23.08.1996 р. у с. Великій Рачі Радомишльського р-ну від Ровенка Максима, 1906 р. народж.; 17.08.1996 р. у с. Кухарях Іванківського р-ну від Лопушенка Івана, 1905 р. народж.

<sup>9</sup> Пор.: Глушко М. Традиційний сухопутний транспорт. — С. 47; Його ж. Полозні і колісні засоби пересування. — С. 71.

<sup>10</sup> Зап. 23.08.1996 р. у с. Великій Рачі Радомишльського р-ну від Ровенка Максима, 1906 р. народж.

<sup>11</sup> Пор.: Глушко М. Традиційний сухопутний транспорт. — С. 48-49; Його ж. Полозні і колісні засоби пересування. — С. 73.

<sup>12</sup> Зап. 23.08.1995 р. у с. Великій Рачі Радомишльського р-ну від Ровенка Максима, 1906 р. народж.