

СИСТЕМИ ЗАПРЯГУ ГУЖОВИХ ТВАРИН ТА УПРЯЖ

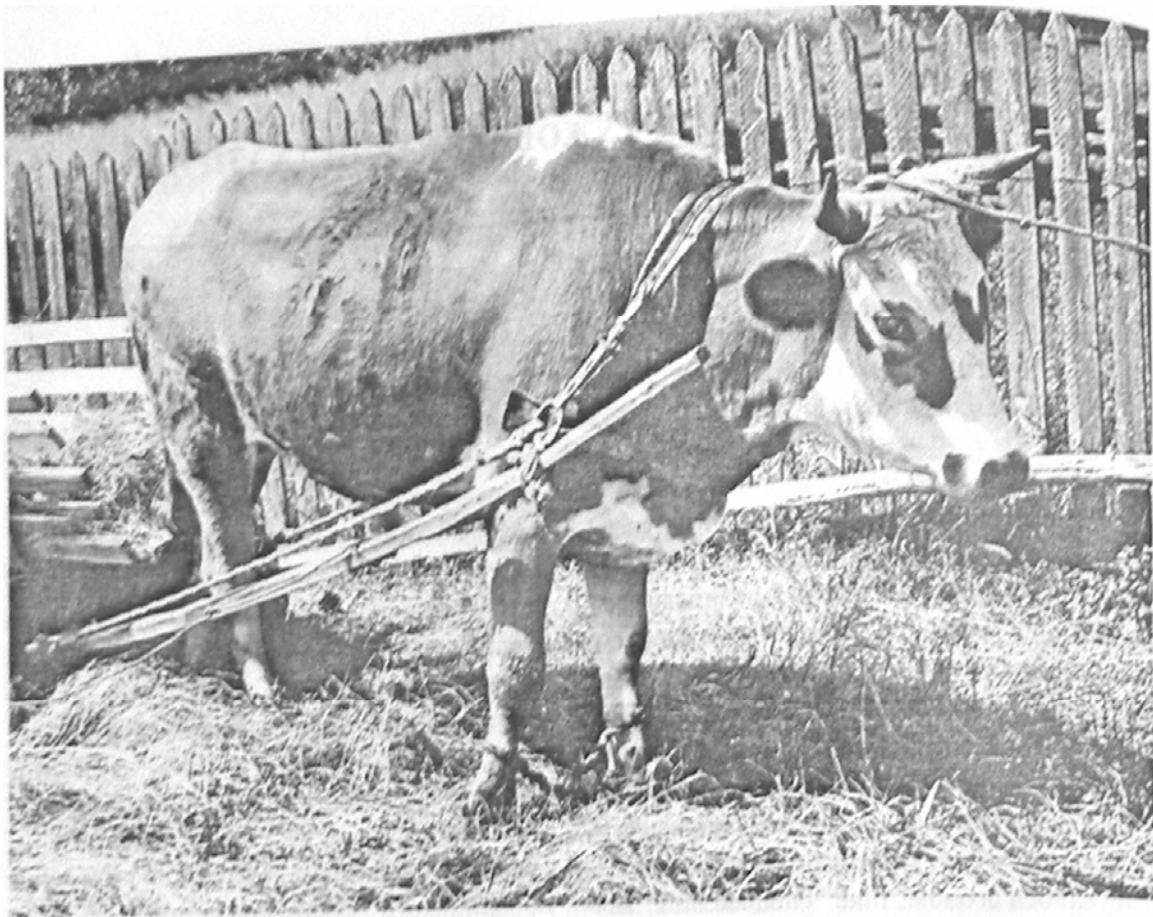
Під час історико-етнографічних експедицій на теренах Овруччини і північної частини Народицького району в центрі уваги автора були проблеми співвідношення робочої худоби (волів і коней) в господарстві місцевих поліщуків, способи її запрягу та упряж. До цього спонукали результати науково-пошукової праці на території Київського Полісся¹, а також деякі тези сумнівного характеру попередніх дослідників². Як з'ясувалося згодом, така "спеціалізація" виявилась цілком виправданою.

Так, польові дослідження однозначно засвідчили, що в минулому у виробничо-господарській діяльності населення вказаних районів основне значення мали воли як тяглова сила. Це ж підтверджує одне з прислів'їв: "Хто держить вола — то Божа хвала"³, зміст якого чітко відображає шанобливе ставлення селян до цієї тварини. Показовим у цьому плані є й інше. Зокрема, за згадками старожилів, волів ніхто ніколи не бив, а тільки поганяв батожем, навіть тоді, коли вони не могли тягти великого вантажу. Запрягали їх як в орні знаряддя праці, так і в сухопутні засоби пересування. У с. Листвині Овруцького району вола як упряжну тварину використовували ще у 80-х роках ХХ ст., тоді як у сусідніх населених пунктах (сс. Тхорин, Словечне, Левковичі та ін.) його остаточно витіснив кінь наприкінці 1960-х — початку 1970-х років, а в східній частині Овруччини і на теренах Народицького району ще раніше — у перші післявоєнні роки.

Довготривале застосування даного виду тяглової сили репрезентанти західної групи

сіл Овруччини пояснювали двома основними причинами: народною традицією та значно більшою, ніж у коня, тяговою спроможністю вола. Крім того, для утримування коня потрібно було мати зерно (овес), вола ж після відгодівлі завжди могли продати як "товар". На нашу думку, такий стан зумовлювався також географічним фактором. Так, західна частина Овруччини на відміну від східної, а також північної зони Народицького району тривалий час знаходилась в ізоляції, оскільки оточена з трьох сторін (Півночі, Заходу і Півдня) великими важкопрохідними лісовими масивами. Останні й обмежували проникнення новачій у даний куток Поліського краю. Лише після будівництва шосейної дороги Словечне — Овруч, а також об'єднання Словечанського та Овруцького районів інтенсивність місцевих етнокультурних процесів посилилась, зокрема і в дослідженій галузі народної культури.

Мабуть, саме з цих причин жителі західної групи сіл Овруцького району мало використовували до 20–30-х років ХХ ст. коня як упряжну тварину. Старожили деяких населених пунктів (Возничі, Левковичі, Норинськ та ін.) взагалі заперечували застосування коня у господарстві їх батьків і дідів. Правдоподібність таких тверджень засвідчує інший польовий етнографічний матеріал. Так, деревину на лісорозробках вивозили переважно за допомогою волів. Пара упряжних тварин могла відтранспортувати за один раз до одного кубометра кругляка, один віл —



1. Сучасний запряг бика у шлею та оглоблі (с. Магдин). Фото автора

до півкубметра. Тут найдовше на Овруччині обробляли землю сохами. Нарешті, жителі багатьох сіл (Возничі, Дівошин, Левковичі, Листвин, Лучанки, Полохачів, Тхорин тощо) і досі вважають себе “шляхтою”, тобто нащадками привілейованого у минулому прошарку населення українців, яке впродовж віків суворо дотримувалось давніх традицій, в тому числі й у виробничій сфері. Отож, є всі підстави вважати, що на теренах Словечанського краю порівняно зі східною частиною Овруцького району, тим паче Народиччини, найдовше зберігалися давні за походженням пережитки — як у галузі запрягу гужових тварин, так і сухопутного транспорту в цілому, в чому пересвідчимося згодом.

Віл остаточно поступився місцем коневі зі зміною способу господарювання, а також внаслідок будівництва у віддалені населені пункти шляхів сполучення, застосування автотранспорту і фабричних механізмів тощо.

Значний вплив на цей процес мала насильницька політика більшовицької влади щодо селянина-власника. Загальновідомо, що під час організації колгоспів і радгоспів було експропрійовано не тільки нерухоме майно та основні засоби виробництва, а й робочу худобу. Впродовж наступних десятків років колгоспникам заборонялося вирощувати тяглових тварин у підсобному господарстві. Ситуація змінилася на краще лише за роки незалежності України. Тепер майже в кожному селі десятки жителів мають власного коня, а то і пару.

Під час експедицій зафіксовано також традиційні вимоги поліщуків щодо тяглових тварин. Так, бичка зазвичай каструвати (“харашили”) у два-три роки. Цією відповідальною справою займалися переважно професіонали — “коновали”. До роботи призначали три-чотирирічного вола, коли у нього “порівнялися зуби”. Тоді він ставав сильним і витривалим, довго міг служити власникові.

Спочатку “неукові” обдавлювали ярмом шию. Потім до ярма чіпляли “колодку” (“дубину”), яку тварина тягала по полю або по дорозі. На Різдвяні свята часто молодого вола запрягали з досвідченим у сани. Тоді ж остаточно визначали його тяглові можливості та характер. Тільки після цього випробовували силу молодого вола у возі або у плузі. Жвавішу, рвучкішу та сильнішу робочу худобу запрягали з правого боку, спокійнішу, лагіднішу та слабшу — зліва. Місце знаходження волів знайшло відповідне відображення у загальній народній термінології, якою їх позначали під час праці: “борозенний” і “подручний”, що властиво багатьом іншим етнографічним районам України.

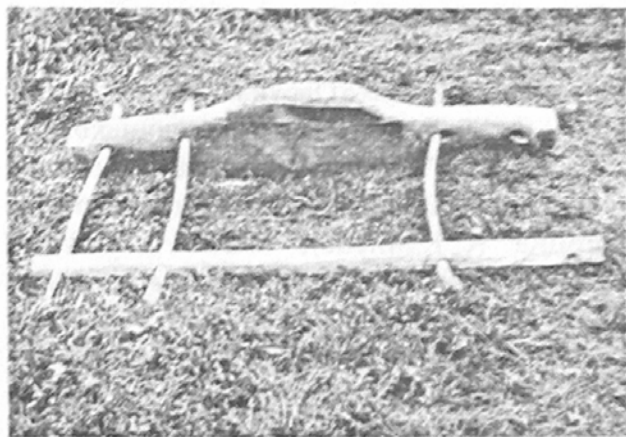
“Приручення” коня займало менше часу і зусиль. Тварину відповідного віку відразу запрягали з досвідченішою у транспорт — сани або віз. Після кількох поїздок визначали її основне місце в засобі пересування та орному знарядді праці. При наявності в господаря пари коней вони стояли у хліву так само: “борозенний” — справа, “подручний” — зліва.

Запрягали волів двоюко — парюю та поодиноці. Перший спосіб значно переважав над другим. Одного вола як робочу худобу найчастіше використовували на лісорозробках для трелювання та вивезення кругляка, що цілком зрозуміло, оскільки він легше долав різні природні перешкоди. У сільському господарстві і транспорті одноволовий запряг застосовувався спорадично. За свідченнями репрезентантів, лише в незначній кількості населених пунктів Овруччини (сс. Возничі, Гладковичі, Гошів, Клинець, Красилівка, Левковичі, Лучанки, Людвинівка, Магдин, Норинськ, Рудня, Дівошин, Думинське, Янова Рудня, Словечне) та Народицького району (Жерев, Залісся, Радча) ще у 1920–1930-х роках деякі поліщуки практикували поїздку одним волом. Як правило, це були або найбільш бідні селяни, що не могли утримувати пару робочої худоби, або старожили, котрі дотримувались давніх традицій. Для найважчих і найвідповідальніших робіт (оранки, перевезення будівельного дерева,

доставлення товару на ярмарок тощо) власник одного вола намагався об’єднатись із сусідом чи родичем, тобто “спрягався”.

При несприятливих умовах поїздки возом до основної пари волів допрягали ще додаткову “у погон”, тобто з виносом попереду першої. Для цього брали довгий воловід або ланцюг (“цеп”), один кінець якого прив’язували за передню або задню вісь, а другий — за ярмо (с. Дівошин Овруцького р-ну).

Коней запрягали також попарно та поодиноці. Якщо перший тип запрягу підтвердили всі інформатори досліджених сіл, то щодо другого такої однастайності не спостерігалось. Навпаки, значна частина поліщуків похилого віку наголошувала на тому, що їх батьки і діди “одноконками” не їздили зовсім (сс. Бігунь, Возничі, Красилівка, Левковичі, Норинськ Овруцького р-ну; с. Норинці Народицького р-ну). Негативне ставлення пращурів до однокінного запрягу вони пояснювали переважно станом місцевих доріг і тягловими можливостями



2. Ярмо (с. Думинське). Фото автора

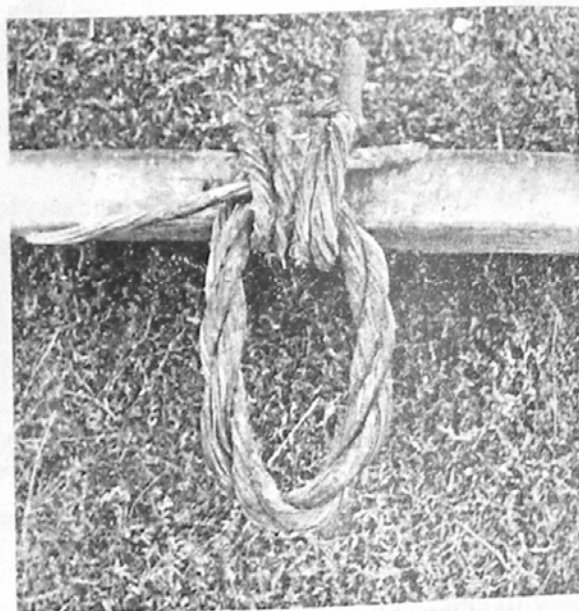
упряжної тварини: “одному коню тяжело їздити, бо пісок”, “один конь нічого не повезе”, “один кунь нічого не вартий” тощо. Паралельно ж зазначали, що одну тяглову тварину запрягали переважно “жиди”, цигани та “грабарі”. До речі, порівняно з Київським Поліссям, населення північних районів Житомирщини значно менше займалося “грабаруванням” як видом допоміжного заняття. Серед досліджених сіл лише у кількох були місцеві “грабарі”

(сс. Великі Мошки, Лучанки, Рудня Овруцького р-ну), решта походила з інших країв. Останніх жителі Овруцького і Народицького районів вважали переважно росіянами.

Спорадично селяни запрягали трьох коней разом: двох — як основну тяглову силу і третього — як допоміжну. Останнього “припрягали” (“пудпрагали”) з лівого або з правого боку у тому випадку, коли пара коней не могла витягнути воза з вантажем з болота, рівчака, на підйомах тощо. Тобто функція додаткової упряжної тварини була тимчасовою. Систему, за допомогою якої третій кінь допомагав долати природні перешкоди, поліщуки називали “на орчик” (сс. Дівошин, Левковичі Овруцького р-ну; с. Закусили Народицького р-ну).

Залежно від способу запрягу великої рогатої худоби використовували два різні типи волової упряжі — парне та одинарне нашійне ярмо. На досліджених теренах Полісся застосовувалася традиційна для українців модель парного “ярма”. Основу його конструкції становила нашійна частина — “ярмо” (сс. Гладковичі, Гошів, Листвин, Магдин, Норинськ, Піхоцьке Овруцького р-ну; сс. Залісся, Липлянщина, Радча Народицького р-ну), “ярміна” (с. Норинськ Овруцького р-ну; с. Новий Дорогинь Народицького р-ну), “ярміна” (с. Клинець), “чашка” (сс. Бігунь, Возничі, Дівошин, Думинське, Листвин, Лучанки, Янова Рудня), “тягло” (с. Красилівка). Виготовляли її лише з дерева м’якої породи (липи, осики, вільхи, берези), щоб не муляла і не парила волів. Під шиями тяглових тварин проходила пряма суцільна планка — “подшийник” (с. Піхоцьке), “подгарло” (с. Левковичі), “пудгарло” (сс. Возничі, Залісся, Лучанки, Норинськ), “пудгорло” (с. Красилівка), “подгарле” (с. Магдин), “пудгарле” (с. Думинське), “подгорлиця” (сс. Бігунь, Гошів), “підгорлиця” (с. Листвин), “горловина” (с. Гладковичі). Їх з’єднувала пара круглих палок — “сунози” (сс. Возничі, Дівошин, Думинське, Клинець, Лучанки, Людвинівка, Магдин, Піхоцьке, Янова Рудня Овруцького р-ну; с. Липлянщина Народицького р-ну), “сунозки” (сс. Бі-

гунь, Гошів, Красилівка, Листвин), “снози” (сс. Залісся, Норинськ), “занози” (сс. Норинськ, Норинці, Радча). Дві бокові дерев’яні палки з потовщенням або натуральною розвилкою на верхньому кінці — “занози” (у більшості населених пунктів, де зафіксовано відомості про упряж), “сунози” (сс. Думинське, Клинець, Магдин, Людвинівка, Янова Рудня) — вставляли в крайні отвори “чашки” і підшийної частини після того, коли ярмо накладали на шиї волів.

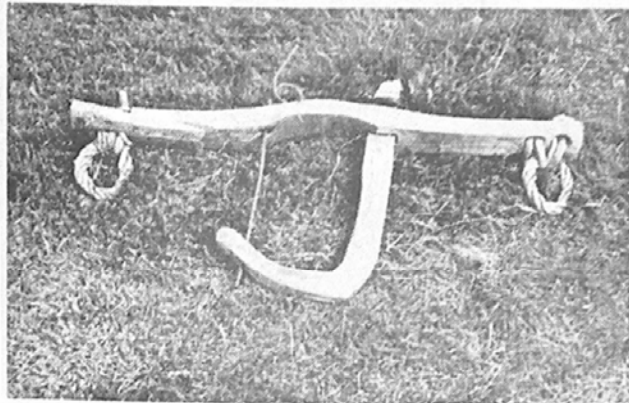


3. Кріплення “калача” до нашійника парного ярма (с. Возничі). Фото автора

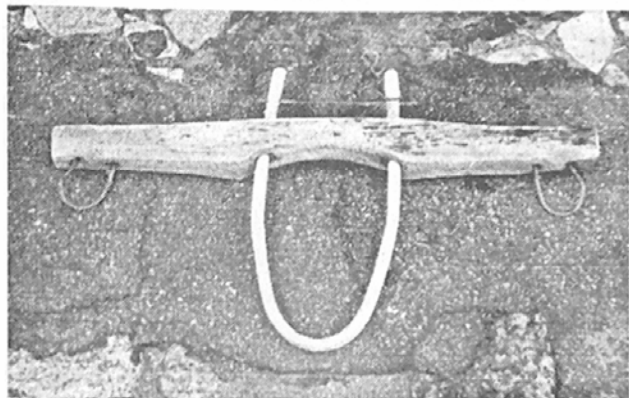
Невід’ємною складовою конструкції парного ярма була з’єднуюча система, за допомогою якої упряж кріпили до тяглового приладу. Ще до колективізації основним з’єднуючим елементом служила березова, дубова чи з дерева іншої породи гужва, з якої виготовляли спеціальним способом кільце таких розмірів, щоб можна було вільно просунути крізь нього передній кінець волового дишла. В народно-розмовній мові поліщуки Овруцького і Народицького районів позначали його трояко: “каблучка” (сс. Залісся, Норинськ, Селець), “каблuch” (сс. Збраньки, Магдин, Приходське) і “калач” (сс. Бігунь, Борутине, Возничі, Давидки, Дівошин, Думинське, Клинець, Левковичі, Липлянщина, Листвин, Норинці, Радча, Рудня, Янова Рудня). Згодом його замінила відповідних

розмірів залізна деталь — “кольцо” (сс. Гошів, Збраньки, Листвин, Полохачів, Радча), “калаколо” (сс. Красилівка, Норинськ), “галаголо” (с. Клинець).

Складову упряжі кріпили до нашійної частини. Для цього в останній продовбували посередині один прямокутний наскрізний отвір завдовжки в середньому 5 см і завширшки 2 см, або просвердлювали два, розташовані поруч. Серед інформаторів кращим вважався другий варіант ярма, оскільки при



4. “Бовкун” (с. Возничі). Фото автора

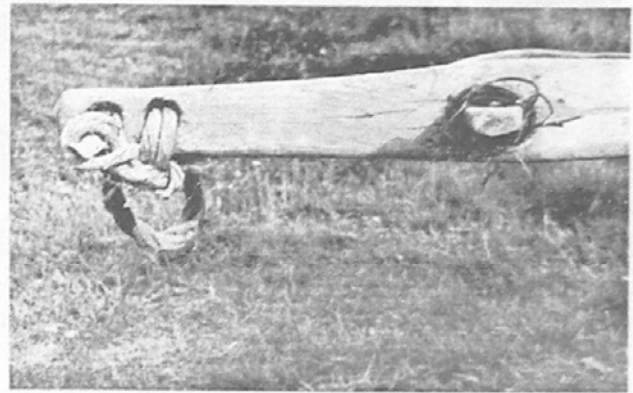


5. “Бовкун” (с. Рудня). Фото автора

наявності двох дірок у “чашині” система кріплення була стабільнішою — елементи не пересувалися і не зміщувалися. Приставивши дерев’яного “калача” чи залізне “калаколо” до ярма з тильного боку, з’єднували їх разом аналогічною гужвою або іншими засобами — товстою мотузкою, сиром’ятним ремінцем тощо. У 1920-1930-х роках їх витіснила металева частина. На жаль, у більшості випадків традиційну назву, якою позначали даний елемент, старожили забули. І все ж,

під час науково-пошукових подорожей з’ясувалось, що для його означення вживалися різні терміни: “дубець” (сс. Гошів, Листвин, Норинськ, Піхоцьке), “тягло” (с. Бігунь), “калач” (с. Лучанки), “прижмо” (с. Думинське), “прижмо” (с. Возничі), “прізьмо” (с. Рудня).

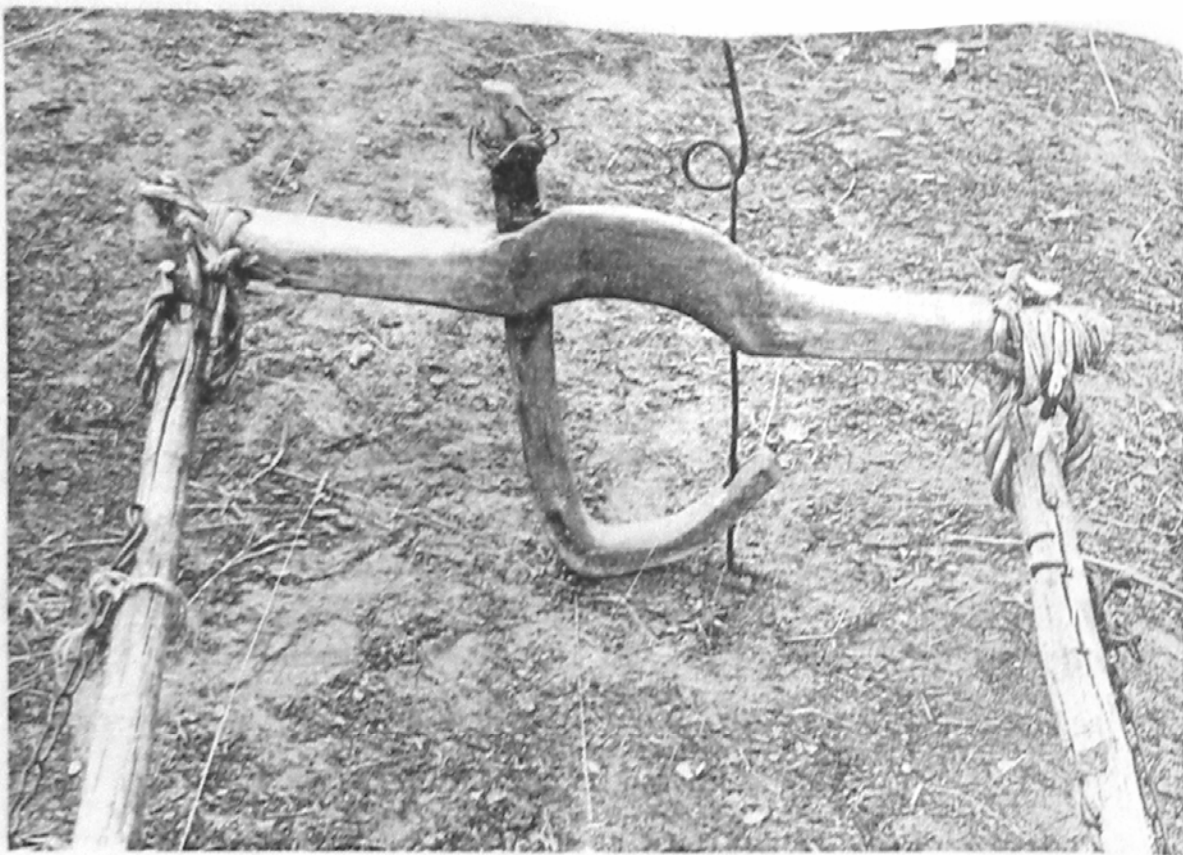
Одинарне ярмо зафіксовано безпосередньо лише у двох селах — Возничих і Магдині. Інформатори з населених пунктів Дівошина, Думинського, Листвина і Лучанок досить де-



6. Кріплення “калача” до нашійника “бовкуна” (с. Возничі). Фото автора

тально описали його конструкцію і зовнішню форму складових частин. В інших селах дослідженого краю, де згадували про запряг одного вола, відомості про будову такої упряжі скупі або відсутні зовсім. Проте навіть такі фрагментарні дані варті серйозної уваги. Зокрема, з’ясовано, що до усупільнення тяглової сили на початку 1930-х років місцеві поліщуки застосовували одинарне ярмо трьох типів.

У селах Думинському і Листвині воно складалося з нашійника і паралельної йому прямої суцільної планки, які з’єднувалися двома круглими палками: одна з них кріпилася в обох деталях нерухомо, друга служила “занозою”. У Думинському, Магдині і Дівошині замість трьох останніх деталей (підшійної частини і з’єднуючих палок) ярма першого типу складову його будови становила одна — зігнута підковоподібна, кінці якої вставляли у вертикальні отвори нашійника після того, як упряж наклали на тяглову тварину. Нарешті, у Возничих і Лучанках



7. Кріплення "бовкуна" до голобель (с. Возничі). Фото автора

використовували одинарне ярмо, конструкція якого складалася з нашійника, натуральної плоскої кривулі і "занози". Один кінець кривулі кріпили нерухомо у прямокутному отворі нашійної частини, на другому просвердлювали дірку для нижнього кінця "занози". З'єднуюча система, за допомогою якої упряж кріпили до голобель, за окремим винятком нагадувала відповідну систему парного ярма. Так, у селах Возничих, Думинському, Магдині, Листвині і Лучанках на обох кінцях продовбували по одному прямокутному отвору, до якого кріпили "калacha" з гужви або залізне "кольцо". Інформатори Роман Невмиржицький (1922 р. народж.) та Микола Кобілінський (1928 р. народж.) із с. Дівошина не змогли визначитися з цього приводу.

Під час дослідження частково зафіксовано також народну термінологію складових одинарного ярма. Його нашійник називали "чашкою" (сс. Дівошин, Думинське) або "ярмом" (сс. Магдин, Листвин, Лучанки), підковоподібну деталь упряжі другого типу —

"каблучом" (с. Магдин) або "дугою" (с. Дівошин), плоску кривулю третього типу — "сунозкою" (сс. Возничі, Лучанки). Для позначення самого приладу місцеве населення зараз вживає переважно термін "бовкун" (сс. Возничі, Дівошин, Думинське, Залісся, Левковичі, Листвин, Лучанки, Людвинівка, Магдин, Піхоцьке, Полохачів, Радча, Рудня, Янова Рудня), спорадично — "ярмо" (с. Левковичі). "Бовкуном" поліщуки називають також одного вола, що запряжений у сухопутний транспортний засіб (сс. Бігунь, Борутине, Гладковичі, Гошів, Людвинівка, Норинськ), або коня (с. Бігунь).

Порівняно з Київським Поліссям⁴ на теренах північної частини Народицького району й особливо Овруччини значно краще збереглися традиційні методи кріплення парного ярма та "бовкуна" до тяглових засобів. Як уже зазначено, в минулому основним з'єднуючим засобом служило кільце з гужви, а в 30-ті роки ХХ ст. також з металу. На передку тяглогого дишла ("війя", "розкіп", "оглоблі") продовбували два-три, рідше один

отвір прямокутної форми. При наявності кількох таких дірок регулювалася відстань між волами і засобом пересування під час поїздки: на спусках ярмо чіпляли за дальній отвір, при подоланні підйому — за найближчий. У першому випадкові передок наземного транспорту менше наїжджав на упряжних тварин, у другому вони легше долали природну перешкоду. Наклавши “калача” на передок пристрою, його зістикували з одним із отворів. Після цього в останній вставляли дубовий брусок завдовжки, в середньому 25–30 см, який місцеве населення називало по-різному: “затиллок” (сс. Возничі, Бігунь, Давидки, Залісся, Збраньки, Красилівка, Левковичі, Листвин, Лучанки, Норинськ, Рудня, Янова Рудня), “затильник” (с. Норинці), “затильнік” (с. Клинець), “притика” (сс. Борутине, Гладковичі, Думинське, Магдин, Новий Дорогинь, Радча, Рудня, Прилуки), “клинок” (с. Селець), “суноза” (с. Липлянщина). Щоби брусок не випадав, зверху він закінчувався потовщенням різної форми. Після колективізації замість нього почали

застосовувати масивний залізний стержень — “шворінь” (сс. Гошів, Клинець, Полохачів), “льоник” (с. Думинське). Відтоді отвори на тягловому приладові просвердлювали або пропікали.

Аналогічним способом кріпили до голобель “бовкуна”. Тільки на їх кінцях робили не дві-три дірки, як у “вієві” чи “розкопі”, а переважно одну. Крім того, отвір, як правило, не довбали, а просвердлювали. Коротшим (до 20 см) робили також з’єднуючий дерев’яний брусок або металевий стержень — “затиллок” (сс. Возничі, Листвин), “льоник” (с. Думинське), “колок” (с. Магдин).

При дослідженні кінної упряжі у поліщуків Овруцького і північної частини Народицького районів виникла певна невизначеність. Такий стан зумовили суперечливі відомості про ставлення місцевих жителів до коня як тяглової сили загалом та однокінного запрягу зокрема, насамперед у хомут і дугу. Проте, якщо кінну упряж розглядати як об’єкт автономно, то сумніви щодо їх побутування на дослідженій території



8. Однокінний запряг у шлею (с. Жерев). Фото автора

значним чином зникають. Щоправда, під час самих експедиційних мандрів дугу безпосередньо не зафіксовано жодного разу. Старожили згадували про неї як про компонент транспорту і виробничого побуту далекого минулого (сс. Бондарі, Великі Мошки, Закусили, Збраньки, Лучанки, Норинськ, Рудня), або ж, навпаки, — як перед- чи післявоєнне спорадичне явище (сс. Бігунь, В'язівка, Норинці). З-поміж них значна частина наголошувала на іноетнічній приналежності дуги в однокінному запрягові, решта — на її застосуванні лише місцевими “грабарями”. Інформатори з Возничів, Давидок, Дівошина, Левковичів, Прилук взагалі заперечували запряг коня в дугу.

Незалежно від способів запрягу (одинарного чи парного), головним компонентом кінної упряжі був у минулому “хамут”, рідше “шля”. Хомут частіше використовували при одноосібному веденні господарства, шляю —

зі соломи або шерсті — “лямець” (сс. Клинець, Левковичі), який обшивали шкірою. Солом'яну прокладку всередині “хомута” називали “кічкою” (сс. Бігунь, Левковичі) або “войлоком” (с. Норинці). З боків до кліщовини кріпилися ремінні “гужі” (“вужі”), за допомогою яких хомут чіпляли за голоблі.

Шля була двох основних типів: “звичайна” і так звана “німецька”. Першу шили переважно зі сиром'яної шкіри, другу — виправленої. Крім того, вони відрізнялися наявністю деяких елементів. Зокрема, нагрудну частину “німецької” шляї робили значно ширшою, ніж “звичайної”. Її обов'язково доповнювали шкіряні “наритники” (сс. Велика Чернігівка, Гладковичі, Закусили, Левковичі, Норинці, Мала Чернігівка), “наритніки” (сс. Давидки, Листвин), “набедрики” (сс. Бігунь, Клинець, Левковичі, Листвин), які накладали на спину і круп тварини. Вони ж були невід'ємним елементом традиційної упряжі при одно-



9. Однокінний запряг у шляю (с. В'язівка).
Фото автора



10. Парний запряг коней (с. Селець).
Фото автора

з 1930-х років. Зараз майже повсюдно застосовується лише остання.

Конструкція хомута на всій дослідженій території була однаковою. Його основу становила каплеподібної форми дерев'яна рама — “кліщі” (“кліш”, “кліші”). Внизу кліщі розсували на необхідну ширину і стягували під час запрягу коня сиром'ятним ремінцем — “супонею” (сс. Бігунь, В'язівка, Клинець, Красилівка, Левковичі, Листвин, Норинськ, Норинці, Полохачів). Зверху їх покривала м'яка прокладка

кінному запрягові в хомут і дугу. У першому випадку полегшувало коневі стримувати транспортний засіб на спусках, у другому — запобігав зсув хомута на його голову. При відсутності “наритників”, а також у парному запрягові таку функцію виконував сирцевий “нашилник” (“нашилник”, “нашийник”), який надівали безпосередньо на шию упряжної тварини. До нашійника прикріплювали ланцюг з масивним металевим кільцем на кінці, яке накладали на передній кінець



11. Парний запряг коней (с. Магдин). Фото автора

дишла. Тут його утримував природний боковий відросток або допоміжний металевий елемент, найчастіше вертикальний прогонич завдовжки до 15 см.

Незалежно від виду запрягу тяглової тварини у комплект кінної збруї входила вуздечка — “обротъ” з “цуелями” (сс. Гладковичі, Клинець, Мала Чернігівка, Листвин), “цублями” (сс. Велика Чернігівка, Норинці), “дзуелями” (с. Закусили), “вудилами” (с. Левковичі), “залізом” (с. Бігунь); “гнуздечка” з “цуелями” (сс. В’язівка, Давидки); “вуздечко” (с. Листвин); “гнуздечко” (с. Дівошин). Складовою були також ремінні або повстяні віжки — “вужки” (сс. Бігунь, Гладковичі, Давидки, Клинець, Левковичі, Мала Чернігівка), “вужкі” (с. Закусили), “вожки” (с. Листвин), “вожі” (с. В’язівка), “віжки” (с. Норинці). На дослідженій території побутували однотипні віжки. Довшу їх частину (в середньому 3 м) їздовий тримав у руках. До передніх кінців цієї частини пришивали два

(для однокінного запрягу) або чотири (для запрягу пари тварин) “крижі” завдовжки до 1,5 м кожний. На кінцях “криж” знаходилися пряжки для пристібання їх до металевих кілець вузди. При парному запрягові коней права пара пряжок приєднувалася до лівих кілець вузди, а ліва — до правих, що забезпечувало надійність управління тваринами під час поїздки.

У традиційному однокінному запрягові в хомут і дугу тягловим засобом служили паралельно розміщені “оглоблі”, при відсутності дуги вони виконували лише гальмівну і скеровуючу функції, тобто втрачали своє головне призначення. Натомість для перетягання транспортного засобу використовували додаткові елементи. Зокрема, до хомута або шлей кріпили сиром’ятні (раніше також конопляні) “посторонки”. До задніх кінців “посторонок” прив’язували дерев’яний брусок із залізним кільцем посередині — “обарок” (сс. Борутине, Велика Чернігівка, В’язівка, Гладковичі,

Дівошин, Левковичі, Лучанки, Мала Чернігівка, Мотійки, Норинськ, Норинці, Полохачів, Прилуки), “барок” (с. Залісся), “коромисел” (сс. Гладковичі, Дівошин, Клинець), “коромисло” (сс. Лучанки, Норинці, Рудня), “орчик” (сс. Закусили, Норинськ), “паліца” (сс. Бігунь, Листвин). З допомогою кільця “обарок” чіпляли за вмонтований на передку саней або воза залізний гак. Цікаво, що вже у 30-х роках ХХ ст. у більшості населених пунктів, де застосовували однокінний запряг в “оглоблі”, зазначені вище складові упряжі і тяглового пристрою були обов’язковими елементами.

Аналогічний комплект кінної збруї використовували для запрягу пари тяглових тварин. Більше того, аналіз систем запрягу та назви компонентів упряжі засвідчують, що, власне, “шлею”, “обарок” та “посторонки” як невід’ємні компоненти парного запрягу поліщуки пристосували на певному етапі історичного розвитку для однокінного. Типова кар-

тина спостерігалася на інших теренах Полісся України⁵.

Отже, порівняння способів запрягу та елементів кінної збруї переконливо засвідчують побутування у ХХ ст. на території Овруччини і північної частини Народицького району двох зовсім різних за походженням їх типів: так званого східноєвропейського (голоблі, хомут і дуга) і західноєвропейського (парно-дишлевий запряг, “німецька шлея” з “посторонками” та “обарком”). Одночасно простежуються шляхи витіснення першого типу елементами другого.

У цілому ж зафіксований під час наукових експедицій польовий етнографічний матеріал займе належне місце серед решти першоджерел при подальшому дослідженні теми. Окремі ж відомості (про конструкцію парного нашійного ярма і так званого “бовкуна”, способи їх кріплення з тягловими засобами тощо) уже зараз становлять непересічну цінність, оскільки з кожним роком кількість репрезентантів з відповідною інформацією зменшується в геометричній прогресії.

1. Глушко М. Традиційний сухопутний транспорт // Полісся України: Матеріали історико-етнографічного дослідження.— Львів, 1997.— Вип. 1. Київське Полісся. 1994.— С. 25–52.

2. Бураковская Н.И., Титов В.С., Шляхтовский А.С. Пути сообщения и средства передвижения // Полесье. Материальная культура.— К., 1988.— С. 276.

3. Зап. 13.07. 1995 р. у с. Норинську Овруцького р-ну від Мороза Віктора, 1903 р. народж.

4. Глушко М. Традиційний сухопутний транспорт.— С. 28.

5. Глушко М. Традиційний сухопутний транспорт.— С. 30-31; Його ж: Взявся за гуж, то не кажи: не дуж // Берегиня.— 1993–1994.— №. 2–3.— С. 83–84.