

ТРАДИЦІЙНИЙ СУХОПУТНИЙ ТРАНСПОРТ

Традиційний сухопутний транспорт поділяється на дві великі групи - погодний і колісний. Дляожної з них властиві ще окремі типи, підтипи і варіанти. Основою диференціації засобів пересування є їх функціональне призначення, будова ходової частини, форми кузовів, наявність або відсутність деяких конструктивних складових, способи приведення їх в дію тощо.

Основне господарсько-виробничє значення в діяльності поліщуків Київщини мали транспортні засоби із запрягом робочої худоби - волів і коней. Воли служили тягловою силою до 30-х років ХХ ст. Використовували їх насамперед для обробітку землі та перевезення гарантитих і важких вантажів (лісу, сіна, збіжжя). Кінь відігравав роль упряжної тварини переважно у військовому транспорту та під час "трабарування" будівництва доріг і залізниці. В деяких селах дослідженого краю (Вовчків, Буда Вовчківська, Городещина, Залишани, Стешине Поліського р-ну) на початку ХХ ст. таке заняття забезпечувало додатковим заробітком десятки селян, які грабували на території України, Білорусі, Росії. Крім того, кінь використовувався для виконання традиційної роботи - оранки і волочіння ґрунту, вивезення лісу, транспортування інших вантажів. На початку 30-х на початку 40-х років він витіснив вола як тяглову силу в усіх досліджені селах. Це спричинило не тільки зміна способу

господарювання, прокладення доріг, застосування фабричних механізмів та автотранспорту, а й насильницька політика органів більшовицької влади стосовно селянина-власника. Під час формування колгоспів разом зі снаряддями праці, транспортом, господарськими будівлями тощо експропріювалося і робочу худобу. Тому в довосній час місцеві жителі використовували для запрягу також корів, а волів утримували в колгоспах. Коровами орали і перевозили вантажі у весні і післявесні лихоліття.

Запряг волів був двох типів - парний та одинарний. Перший спосіб мав загальне розповсюдження і у відсотковому співвідношенні значно переважав над другим. Одного вола запрягали спорадично. За повідомленнями старожилів, у селах Денисовичі, Зелена Поляна, Калинівка, Новий Мир, Орджонікідес, Рудня Греклянська, Стешине, Федорівка, Чапаєво (Поліський р-н), Болотна, Мусійки, Обуховичі, Потеліївка, Іхнівка (Іванківський р-н) одну тяглову тварину застосовували для запрягу щонайбільше один-два господарі. Як правило, це були найбідніші селяни, що не могли утримувати пари волів. Для виконання найважчих і найвідповідальніших робіт власник лише одного вола обов'язково об'єдинував свої тяглові сили з іншим господарем, тобто "спрягався".

Залежно від способу запрягу великої рогатої худоби використовували два різні типи волової упряжі - парис та

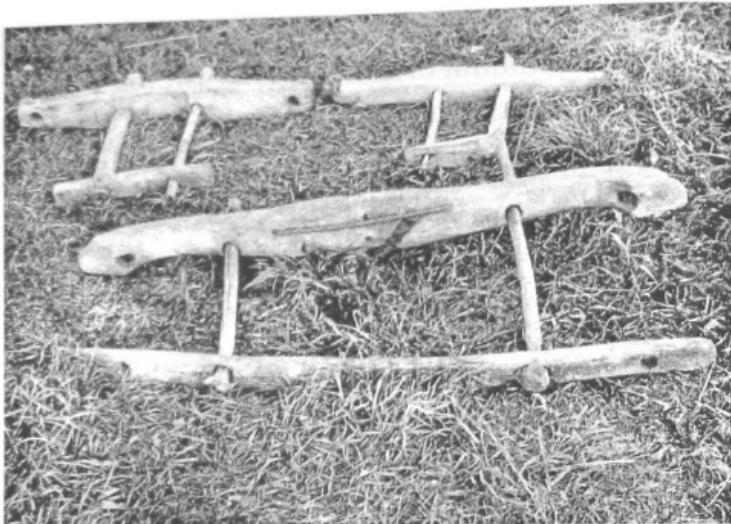


Фото 11.

одинарне нашийне "ярмо". На дослідженні території побутувала традиційна в Україні модель парного ("паровічного") - с. Орджонікідзе) ярма. Основу його конструкції становила нашийна частина - "ярмо" (с. Володарка, Дубова, Зелена Поляна, Луговики, Михайлівщина Поліського р-ну; с. Мусійки, Кухарі Іванківського р-ну), "ярміна" (с. Нівецьке Поліського р-ну), "чашка" (с. Болотня Іванківського р-ну). Під шиєми тварин проходила пряма суцільна планка - "пудгорлиця" (с. Володарка, Мусійки, Обуховичі, Потеліївка), "пудгорле" (с. Нівецьке, Болотня, Кухарі), "пудгорлянка" (с. Луговики), "горловина" (с. Зелена Поляна). Разом їх з'єднували пара круглих палок

"снози" (с. Дубова, Болотня, Кухарі, Рудня Греєльянська), "снузи" (с. Володарка), "сінози" (с. Луговики). Дві бокові дерев'яні палки з натуральною розвилкою або потовщенням на верхньому кінці - "занози" (на всій дослідженній території) - вставлялося в крайні отвори нашийної частини та "пудгорлиці" після того, коли ярмо накладалося на ший волів.

Одинарне ярмо зафіксовано безпосередньо лише в чотирьох селах: Мартиновичах і Калинівці Поліського району, Болотні і Мусійках Іванківського району. Інформатори із сіл Кухарі, Орджонікідзе і Потеліївки досить детально описали його конструкцію і повнішню форму складових частин. В інших населених пунктах до-

слідженого краю, де огадувалося про запряг одного вола, відомості про будову такої упряжі скупі або відсутні зовсім. І все ж польовий етнографічний матеріал засвідчує, що місцеві поліщукі застосовували у ХХ ст. одинарне ярмо трьох типів.

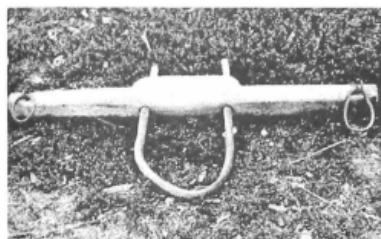


Фото 12.

У селах Болотня, Кухарі, Мартиновичі, Мусійки, Орджонікідзе і Потеліївка воно складалось з нашийника і паралельної йому прямої суцільної планки, які з'єднувалися разом двома круглими палками: одна з них кріпилася в обох деталях нерухомо, друга

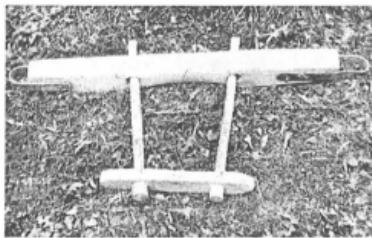


Фото 13.

служила "занозою". В Мусійках підшійну планку кріпили з вертикальними палками також нерухомо. Тоді верхні кінці останніх вставляли

в отвори нашийника під час запрягу вола.

В Калинівці та Орджонікідзе за містъ трьох допоміжних деталей ярма першого типу складову його будови становила одна - зігнута з молодого дубця (ліщини, в'яза) підково-подібна каблучка, кінці якої вставляли у два вертикальні отвори нашийника після того, коли упряж накладали на тяглову тварину.

Нарешті, у с. Мартиновичі використовували одинарне ярмо, конструкція якого складалася з нашийника, натуральної плоскої кривулі і "занози". Один кінець кривулі кріпили нерухомо в прямокутному отворі "чашки", на другому просвердлювали дірку для нижнього кінця "занози".

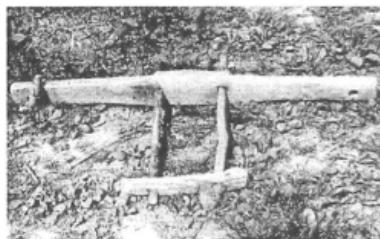


Фото 14.

Дослідження засвідчило також, що на означення складових одинарного ярма (окрім "занози") не існувало в місцевого населення спеціальної термінології. Для поозначення упряжі вживались два загальні терміни - "ярмо" (в більшості сіл) і "бовкун" (сс. Болотня, Кухарі, Обуховичі, Орджонікідзе, Федорівка). Жителі Зеленої Поляни, Калинівки, Мусійок, Потеліївки і Стецінин називали "бовкун" застосовують для поозначення одного

воля, запряженого у сухопутний засіб пересування.

Парне ярмо кріпилося на передку тяглового дишла за допомогою системи елементів. Основним єдиничним пасом у 30-х рр. ХХ ст. служила металева "скоба" ("хамут"), яка знаходилася посередині нашийника в нерухомуму стані. Вони утримували масивне залізне "кольцо". Старожили Нового Миру та Обуховичів пам'ятають ще "хаблучку" як попередницю металевого елемента. Це було дерев'яне кільце, яке виготовляли з розпареної і скрученій гужви.

На передку тяглового дишла ("вія", "вія") продовбували одну три дірки прямокутної форми. Після того, коли "кольцо" ("хаблучку") накладали на "вія", перше лістиковували з однією з дірок і п'єдинували прямокутним дубовим бруском завдовжки 25-35 см

"притикою" (с. Володарка, Городищина, Дубова, Кухарі, Мусіїки, Обуховичі, Потеліївка), "прикіпою" (с. Луговики), "запатилком" (с. Новий Мир).

Про способи кріплення "боїкуні" до тяглового пасобу ("оглоблів") пафіксовано дуже скупу інформацію, що зумовлено, з одного боку, не частими випадками запрягу одного вола в минулому, а другого - втратою на теренах Кіївщини давніх традицій. Достовірно відомо, що в Болотні, Мартинівичах та Орджонікідзе на кожному кінці нашийника прив'язували товсту скручену мотузку з петлею, а в с. Калинівці кріпили замість неї по одному залізному кільцу. В кожніх з них пропихали передні кінці голоблів. На кожному з останніх було продовбовано по одному отвору, в які вставляли єдиничні прямокутні бруски ("при-

тиki"). Натомість на кінцях нашийника ярма бі с. Мусіїки прибито по одній підковоподібній металевій пластині, які разом з дерев'яною частиною утворювали отвори діаметром 4-5 см. Вставивши передки голоблів в отвори, нашийник одинарного ярма пішлиши з обох боків чотирима клиночками ("притиками") по два на кожній "оглоблі". Клиники павбливали у спеціально продовбаний для них дірки відповідних розмірів і форми. Вони ж утримували упряж під час поїздки.

Значні труднощі виникли в процесі дослідження кінної упряжі. Зокрема, в наш час зовсім відсутній запряг коня в "дугу". За період проведення наукових експедицій використання дуги зафіксовано лише в одного господаря з Макарівкою Іванківського району, який приїздив у районний за покупками. Житель Іван Купрієнко (1932 року народження) бі с. Мар'янівки Поліського району таку дугу виготовив, але жодного разу нею не скористався. В населених рештах обстежених населених пунктів, незалежно від способів запряту (одинарного чи парного), упряжкою коня зараз служить "шлея" (рідше "хамут") без дуги. Крім того, в комплект сучасної однокінної упряжі місцевих селян обов'язково входить вуздечка "уздечка" (с. Городищина), "гнуздечка" (с. Мусіїки, Орджонікідзе та ін.), "оброть" (с. Вовчків, Дубова, Луговики, Обуховичі, Орджонікідзе та ін.), "обратиль" (с. Мар'янівка), і віжки ("вожі", "вожки", "вужки", "віжки"). Транспортний засіб перетягається за допомогою сиром'ятників (раніше також конопляних) "посторонок" і дерев'яного бруска - "обарка" (у більшості дослідженіх сіл), "орчика" (с. Дубова), що

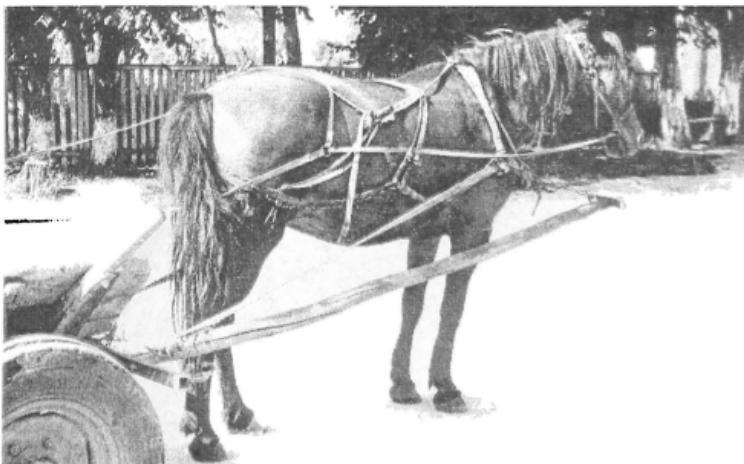
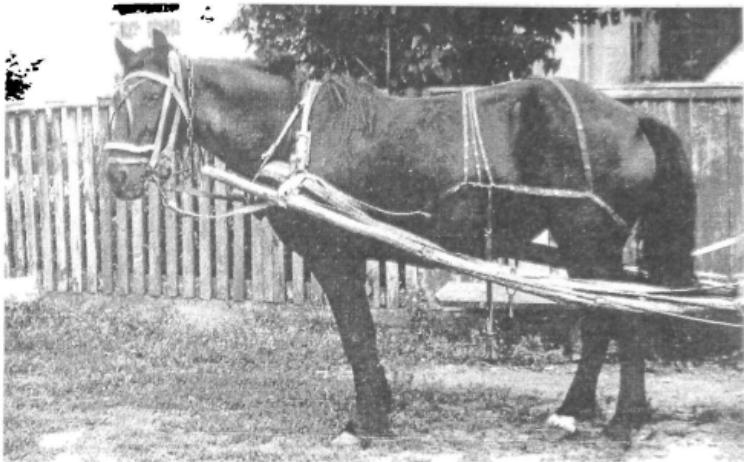


Фото 15, 16.

чіпляється за вмонтований на передку ходу саней або воза залізний гак. У такому випадку голоблі виконують тільки направлячу і гальмівну функції. Для полегшення стримування транспортного засобу під час руху на коня інколи накладають ще "нарітники" ("нарітники"), які були невід'ємним елементом традиційної упряжі.

Аналогічний комплект кінної збріу використовується для запрягу пари тяглових тварин. Тоді її складовою слугує також полотняний або сиром'ятній нашийник ("нашилик", "нашілник", "нашілник"), до якого прив'язані озлочині ланцюги. На другому кінці ланцюга знаходиться масивне металеве кільце ("кольцо"),

яке накладають на передок диша. Під час руху, особливо на спусках, за допомогою нашийника упряжні тварини стримують транспортний засіб. При парному запрягові коней гаки для чіпляння "обарків" кріпляться на спеціальній поперечні - "стельвазі" ("щтельвазі") воза та "крижковниці" саней.

Характерні для другої половини ХХ ст. способи запрягу тяглових тварин і типи кінної упряжі були такими не завжди. За розповідями старожилів у минулому тут переважав одинарний эзпраг коня в хомут з дугою та в голоблі ("оглоблі"). Щоправда, у відсотковому відношенні він значно поступався воловому, а в повоєнний період - парному кінному.



Фото 17.



Фото 18.

У традиційному запрягові коня голоблі становили, власне, основу тяглового засобу. Упряж робочої худоби в даному випадку складалася з вуздечки, віжок і хомута. Дуга кріпилася на передніх кінцях голоблів за допомогою спеціальних гужів ("ужів", "гужів"), а дерев'яна кліщовина хомута стягувалася окремим сиром'ятым ремінцем – "супонієм". В класичному однокінному запрягу обов'язковим компонентом упряжі був широкий спинний ремінь – "сід'юлко" (сс. Володарка, Городеччина, Мусійки, Обуховичі та ін.), "сідолко" (с. Залишани), – о двома попругами ("подпузником", "попружкою", "подпузничком"), кінці яких кріпилися під животом тварини. На "сід'юлко" накладали або пропускали через два спеціально вмонтовані в його основі металеві кільца окре-

мий пасок чи ремінець ("чересідельник", "пересідельник", "присідельник"). Кінці останнього прив'язували безпосередньо до голоблів. Він підтримував тягловий засіб і тим самим значно зменшував силове навантаження дуги та голоблів на хомут. Крім того, з метою запобігання есуву хомута на голову коня, насамперед на спусках, а також для полегшення гальмування засобом пересування, до хомута чіпляли вже огадані "наритники", які накладали на спину і кроп тварини.

Такий однокінний запряг послужив основою місцевого парного. За інформацією репрезентантів похилого віку, на початку ХХ ст. широко практикувалось припрагання ще однієї тяглової тварини на так званий "орчик" ("на йорчик"). Це був залишний ланцюг або

товста мотузка, задній кінець якої кріпили справа до задка воза (рідше сани) статично, а передній підвішували до кузова або "ручії" воза чи головки правого полоза рухомо. До нього ж прив'язували "обарка". Упряжко додаткового коня служила шлея (спорадично хомут) або "посторонками". Analogічно припрагали третього коня, коли послуговувалися парою тяглових тварин. Загалом, додаткового коня селяни використовували у тих випадках, коли одна тяглова тварина чи пара були неспроможними подолати природну перешкоду, або доставити в кінцевий пункт призначення габаритний вантаж, тобто тимчасово. Найчастіше це траплялося під час транспортування лісоматеріалів.

Четверо коней в одному запрягу ("четверик") практикували лише заможна верхівка українського суспільства кінця XIX початку ХХ ст., зокрема і поліського краю, у вибійному транспорті.

Отже, порівняння способів запрягу та елементів кінної упряжі переконливо пасвідчує побутування в ХХ ст. на теренах Київського Полісся двох повсім різних їх генетичних типів: так званого східноєвропейського (голоблі, хомут, дуга) і західноєвропейського (парно-дишловий запряг, шлея або "посторонками" та "обарком")¹. Запозичення місцевим населенням останнього типове і для багатьох інших регіонів України². Значний вплив

на цей процес мали тутешні колоністи. Зокрема, у селі Пухова проживали німці і чехи, в Омелянівці – переважно німецькі поселенці у Руді Греолянській та Орджонікідзе – велика група поляків, які спричинили поширення в українців досліджененої території західноєвропейського (парного) способу запрягу коня та відповідної кінної збріу.

Саний транспорт поліщуків Київщини за функціональним призначенням поділяється на звичайні господарські сани, вантажні (для перевезення лісу) і вибійні. Найбільш поширеним типом зимового транспорту були робочі сани, які мав практично кожен господар. Ними перевозили сіно, гній, дрова та інші вантажі. Бідінша частинка селян використовувала їх також як вибійні. Для загального позначення такого засобу перевезування вживався термін "сані". Крім того, тут виявлено цілій ряд спеціальних народних назв: "гринджоли" (сс. Вовчків, Військове, Дубова, Залишани, Міхлівщина, Стара Марківка, Чапаєве Поліського р-ну; Мусійки, Обуховичі, Ораніє Іванківського р-ну), "глинджори" (с. Вододарка), "гринджола" (с. Городечна, Кухарі), "гринджала" (с. Краснівичі), "гарі" (сс. Буда Вовчківська, Буда Радинська, Грэля, Денисовичі, Діброва, Зелена Поляна, Нівецьке, Новий Мир, Омелянівка, Орджонікідзе, Рудна Греолянська Поліського р-ну), "гарії" (сс. Мар'янівка, Луговики),

¹ Вайпрес А.О. Традиціональний сільсько-хозяйственный транспорт народів Прибалтики: К вопросу об историко-культурних взаємосв'язях. М., 1964. С. 4-5.

² Вовк Хв. Студії з української етно-

графії та антропології. К., 1995. С. 81; Глушко М.С. Шляхи сполучення і транспортні насоси в Українських Карпатах другої половини ХІХ - поч. ХХ ст.. К., 1993. С. 151-155.

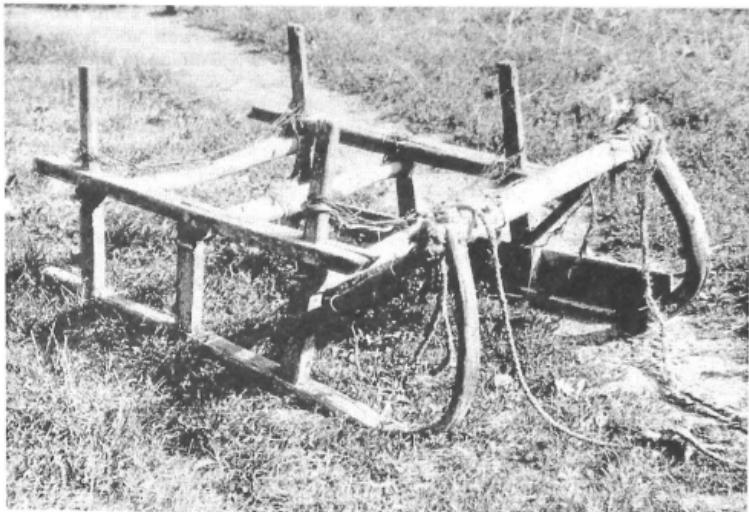


Фото 19.

"тари" (с. Вовчків), "тали" (с. Дубова), "сані копильчастій" (с. Обуховичі). Тобто в басейні р. Ужа і далі на Північ на позначення полозного транспорту господарського призначення вживавсяся термін "тарі", на Південь від нього — "гринджоли". Виявлено термінологічна відмінність не випадкова, вона відображає риси, характерні для конструкції ходу саней ХХ ст.

Основу будови ходу саней становили два грабові (берескові, дубові) "полози" завдовжки 2,5-3 м, причому дерево викупували разом з корінням, а потім обробляли. Дубові полози вимочували впродовж літа у воді, після чого вони ставали дуже міцними і спільськими (с. Володарки). Гнутих

полозів для господарського полозного транспорту майже не використовували. За час експедицій зафіксовано лише один екземпляр "самотужок" з такими полозами (с. Городещина). За повідомленням власниці Ніни Сичевської (1926 року народження), виготовив їх ще батько у 20-х роках.

Полози саней п'єдесталізувалися між собою за допомогою системи з вертикальних стояків ("копил") і поперечних перекладин. Кількість перших залежала від традиційної будови ходу, точніше, від кількості перекладин. У другій половині ХХ ст. на дослідженій території вона була вже різною. Зокрема, у полози "гринджол" південних сіл Поліського району та Іванківщини вдовбували переважно дві (рідше три)

пари стояків, у полози "гар" - три (рідше чотири) пари. Копили "гринджол" і "гар" відріонялися одне від одного також розмірами і деякими зовнішніми ознаками. Так, стояки перших робили заввишки 30-35 см та із завершуючою головкою для набивання поперечини, других - заввишки до 50 см і з плавним звуженням вгору. Такі їх відмінності диктувалися конкретними типами перевозки. Виготовляючи "гари", поліщукі басейну р. Ужа ще донедавна застосовували поширену в українців в'язову систему п'єдесталів полозів. Точніше, поперечину робили з довгої (до трьох метрів) заготовки (в'яза, берези, дуба), кінці якої парювали над вогнем або в гарячій воді, а потім загинали їх на 180 градусів навколо сусідньої пари копилів. Для полегшення операції на місцях згину вирізали невеликі виймки. Натомість складову конструкції "гринджол" уже в 30-40-х роках становив прямий брусковий брусок з продовбленим на кожному кінці отвором, через які його набивали на головки двох сусідніх стояків зверху. Щоправда, в наш час брускова система п'єдесталів витіснила в'язову майже повсюдно. Сани з гнутими поперечинами зафіксовано безпосередньо лише кількох дослідженіх селах - у Городеччині,

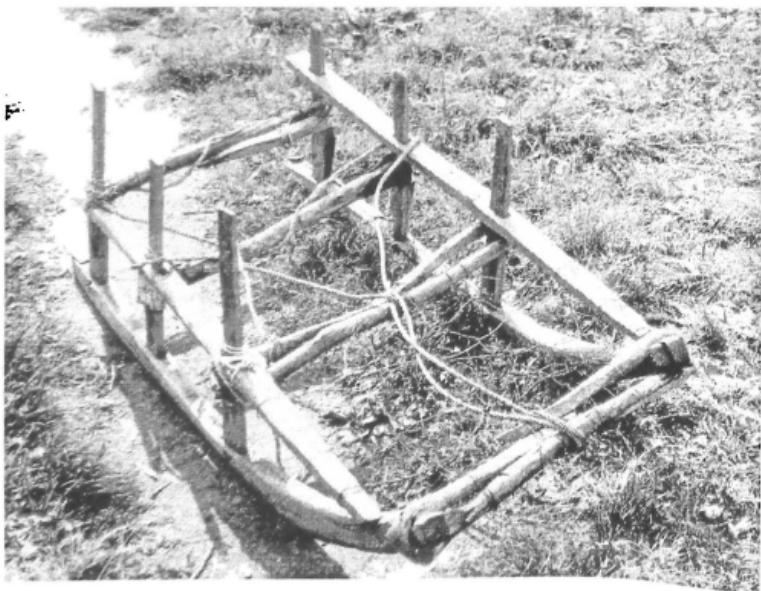


Фото 20.

Денисовичах, Діброві, Новому Мирі, Мартиновичах.

Частково це снайшло відображення у місцевій транспортній термінології. Зокрема, для поозначення вказаної перекладини зараю використовується декілька народних назив: "нарвина" (сс. Грепля, Луговики, Новий Мир, Орджонікідзе, Рудня Греолянська, Федорівка), "нарвіна" (с. Тараси), "суголовашка" (сс. Діброва, Зелена Поляна), "соголовашка" (с. Мар'янівка, Омелянівка), "цоголовашка" (с. Максимовичі), "стоголовашка" (с. Мусійки), "оголовашка" (с. Ораніс), "в'яз", "в'язок" (сс. Денисовичі, Діброва),

лише в північних селах Поліського району, де найдовше застосовували в'язову систему з'єднання полозів. Наочним доказом цього служить термін "в'яз" ("в'язки") як означення складової ходу саней, зафікований у селах Денисовичі і Діброва. Данатає стосується також назви "суголовашка" (испажено від її фонетико-морфологічного оформлення). Побутування останньої у жителів Іванківського району переконує в тому, що в минулому на всій досліженні території полози саней з'єднували за допомогою "в'язів" ("нарвін"), а не прямих сущільних брусків. Це ж підтвер-

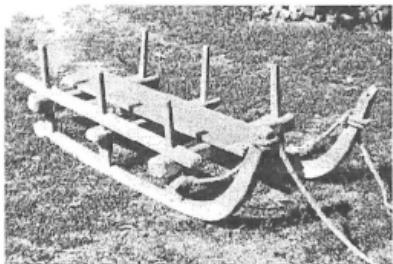


Фото 21.



Фото 22.

"бабка" (сс. Вовчків, Городщина, Стара Марківка), "колодка" (сс. Буда Вовчківська, Військове), "подушка" (сс. Дубова, Нівецьке), "оплесні" (сс. Володарка, Кухарі, Чапасеве), "оплесні" (сс. Залишани, Красятичі, Міхлевщина, Нівецьке), "оплінь" (с. Обуховичі), "оплінка" (с. Степщина).

Як бачимо, застаріла назва "нарвина" (мн.: "нарвини"), поширенна й у деяких полішуків Білорусі³, обереглася

дужу і народна назва іншого елемента ходу господарських саней традиційної конструкції – "наморожні". Складову набивали на головки копилів поверх поперечин паралельно полозам. Отож, слово "наморожні" виявлено не тільки в селах Городщина, Діброва, Мартиновичі, Новий Мир та інших, де поозначеній ним елемент застосовують і досі, а й там, де він уже відсутній

3 Масленникова Л.И. Ио полесской терминологии транспорта // Лексика Полесья: Материалы для полесского диалектного словаря. М., 1968. С. 177.



ФОТО 23, 24.

(сс. Красятичі, Обуховичі, Чапаєве).

Таким чином, у ХХ ст. конструкція ходу звичайних робочих саней зазнала значних змін, зумовлених декількома важливими об'єктивними факторами. По-перше, розповсюдженням на теренах Київського Полісся нової моделі полозного транспорту - лісовозів. Складову будову останніх обов'язково становили прямі бруски. По-друге, в процесі витіснення волового запрягу кінним, особливо парним західноєвропейського араока, змінилась конструкція тяглового дасобу, а водночас і ходу. Зокрема, відпала потреба в "наморожнях" як деталі, що підсилювала систему з'єднання копилів із "в'язами" ("нарвишами"), оскільки прямий дишель на відміну від "войя" та "оглоблів" до стояків не чіплявся. Потретє, брускова система з'єднання полозів порівняно з в'язовою, з одного боку, конструктивно надійніша, з другого - технологічно простіша. Нарешті, безпосередньо впливали на цей процес місцеві німецькі і чеські колоністи, а також поляки, які використовували сани західноєвропейського типу⁴ з брусками і нирьокими копилами.

Складову частину будови ходу полозного транспорту традиційної моделі становив ще додатковий "в'яз" або бруск - "крижовниця" (сс. Вовчків, Володарка, Мар'янівка, Обуховичі та ін.), "кріживниця" (с. Кухарі), "крижалниця" (с. Залишани), "попе-

редень" (сс. Діброва, Дубова, Максимовичі та ін.), "поперечка" (с. Тараси), - який зв'язував головки полозів. Він зміцнював передок ходу саней і надавав їм більшою експлуатаційної стійкості. Це було особливо важливим для волового та однокінного запрягів, оскільки під час маневрування вправо-вліво тягловий пристрій ("войя", "оглоблі") паважди спирається на головки полозів. У парокінному запрягові основна функція "крижовниці" ("попередня") докорінно змінилася: вона стала опорою для кріplення прямого дишла.

Аналогічну конструкцію мав хід війських саней, дитячих і господарських ручних санок ("самотужок"). з тією лише відмінністю, що полози перших з'єднували переважно три (рідше дві) пари стояків і відповідна кількість поперечин, других - дві (спорадично три), третіх - три (рідше дві) пари копилів і така ж кількість перекладин. У зв'язку з цим довжина даних засобів пересування була значно меншою війських до двох метрів, "самотужок" - 1,0-1,5 м. Крім того, для зимового виїзного транспорту, на відміну від господарського, полози часто гнули, а також підвищували металевими "шишами", що обільшувало їх ковзкість, а, отже, підвищувало швидкість.

На початку ХХ ст. співодично, а в 30-40-х роках уже повсюдно в поліщуків Кіївщини набула розповсюдження нова модель полозного транспорту: вантажні сани для перевезення лісу. До того часу деревину перевозили звичайними господарськими санями традиційної конструкції. Щоб посилити їх міцність, жителі, котрі займалися візничим профислом, складові ходу робили маси-

⁴Див.: Moszyński K. Kultura ludowa słowian. Kraków, 1929. Cz. 1: Kultura materjalna. S. 631; Szymański A. Tradycyjny transport włoźnny // Konwentarze do Polskiego Atlasu Etnograficznego. Wrocław, 1994. T. 1: Rolnictwo i hodowla. Cz. 2. S. 338-342.

внішніми. Давні лісовози порівняно з побутово-господарським транспортом мали також нижчі копили (до 30 см), а їм верхні головки обрізали попри самі "наморожні". Більше того, за по-відомленням Івана Косяра (1915 року народження) зі с. Обуховичі, виготовляли лісовози, в яких "оплени" розміщувалися над полозами на висоті 5-10 см, а згідно з розповідю Тимофія Кота (1910 року народження) зі с. Нівецьке - не більше 15 см. Ще цікавішу інформацію подав Андрій



Фото 25.

Косянчук (1910 року народження) із с. Буда-Вовчківська. Зокрема, що "гринджоли" для перевезення будівельного лісу не мали копилів зовсім. Натомість, замість них вдовбували дві пари вертикальних палок, на які набивали дві "колодки", що лягали на самі полози. Характерною особливістю лісовозів "гринджол" було також те, що полози робили з низькими, плавно загнутими головками. В цілому ж, здогодо до появи на Поліссі нової моделі вантажного зимового транспорту місцеве населення вміло пристосувало для цієї мети засіб пересування традиційної конструкції.

Як уже відзначалося вище, на початку ХХ ст. почали використо-

вувати новий тип лісовозів - "подсанки" (с. Військове, Вовчків, Волдарка, Зелена Поляна, Краснітичі, Максимовичі, Новий Мир, Обуховичі, Рудня Греолянська), "пудсанки" (с. Діброва, Залишани, Оране), "поссанки" (с. Буда Вовчківська, Городешин, Зелена Поляна, Кухарі, Мар'їнівка, Мусійки, Нівецьке, Стара Марківка), "полсанки" (с. Болотя). На перших порах засіб пересування застосовувався як окремий хід-задов у парі з господарськими санями. Його полози були завдовжки в середньому 1,2-1,5 м, які з'єднувалися між собою лише двома парами копилів і двома по-перечними брусками. Новий полозний транспорт мав також короткі поздовжні грядки - "наморожні". Тому в місцевих жителів і закріпилися нові назви - "подсанки" ("пудсанки"), "поссанки" ("полсанки"). Проте, їм зовсім не відомий термін "кари" як означення вантажних саней, який деякі етнографи⁵ поширяють на всю територію Полісся.

Пізніше, особливо у повоєнний час, населення дослідженого краю користується лісовозами тільки з двох окремих "посанок". Обидва ходи цих вантажних саней зазнали також значних конструктивних змін. Так, посередині між традиційними "наморожніми" кожного ходу монтували ще додатковий масивний дерев'яний брускок - "подушку". На даний брускок накладали і кріпили вертикальним залізним стержнем дерев'яну поворотну подушку ("оплень") з двома вдовба-

⁵ Бураковская Н.И., Титов В.С., Шляхтовский А.С. Пути сообщения и средства передвижения // Полесье. Материалы национальной культуры.- К., 1988.- С. 273.

ними на її кінцях стояками ("ручицями"). Між собою обидва ходи лісової з'єднувалися за допомогою двох перехресних ланцюгів ("цепів"), які чіпляли за гаки.

Сани нового типу порівняно з попередніми моделями мали кілька експлуатаційних переваг, насамперед ту, що завдяки наявності двох поворотних подушок і системи з'єднання обох ходів відзначалися значно більшою мобільністю і маневреністю. Транспортно-експлуатаційні переваги модифікованих лісовоїв були настільки очевидними, що селяни швидко їх пристосували для щоденних виробничо-господарських потреб. Достатньо вказати, що тепер у більшості поліських сіл Київщини жителі користуються санями не традиційної конструкції, а саме нової моделі.

Форма кузова будь-якого типу повного транспорту залежала насамперед від вантажу. Так, для перевезення сіна на ходовій частині саней традиційної будови формували з кількох поперечних і поздовжніх жердин, скріплених між собою перевесами, мотузками чи іншим засобом, спеціальну платформу - "подстійник" ("помост"). Пересуванню монтажу набік під час руху підіймали верхні головки копілів, які виступали на 15-20 м над "наморожнями". Якщо положи з'єднували бруски, а головки копілів були низькими, тоді в передній і задній бруски вдовбували чотири високі стояки "паплески" (сс. Володарка, Кухарі, Обуховичі), "штили" (сс. Нівецьке, Омелянівка, Рудня Грэзлянська, Чапаєве), "рожки" (сс. Кухарі, Міхайлівка), "ручиці" (сс. Військове, Городещина), "шпички" (с. Стара Мар-

ківка). окрім виконання безпосередньої функції, вони притримували також возові драбини, що використовувалися як платформа. Останній тип кузова найбільшого розповсюдження набув з часу застосування для перевезення сіна і споріднених вантажів подвійних саней ("подсанок").

Гній транспортували на прилаштованому на ходовій частині полозного транспорту "помості". Робили його з



Фото 26.

дощок. Дрова і дерево воєли як звичайними робочими санями, так і лісовоїами з парою "посванок". У першому випадку колоди вантажили безпосередньо на з'єднувачі полозі по-перечині, в другому - аналогічно або на закріплені в ходовій частині обох засобів пересування поворотні подушки ("оплени"). В останніх часто робили і вижолоблювали спеціальні рівчики. З обох боків колоди підтримували невисокі вдовбані дерев'яні стояки ("ручиці").

Для поїздок на ярмарки, торги, в гості тощо використовувалися війзні сани "кошири" (сс. Буда Вовчківська, Міхайлівка, Мусійки, Нівецьке, Омелянівка, Стещина), "кошира" (с. Городещина), "коширі" (с. Орджоні-

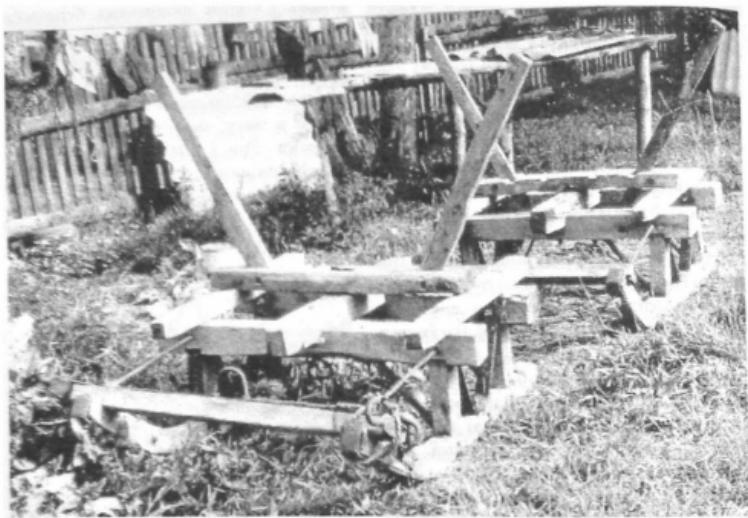


ФОТО 27, 28.

кідзе), "глабці" (с. Стешцина), "обшивні" (с. Стара Марківка), "обшивані сані" (с. Залишани, Зелене Поляни, Луговики), "обшивні сані" (сс. Військове, Вовчків, Мар'янівка, Обуховичі, Рудня Греслянська). Дійсно, простір між високими, плавно згинутими вперед головками полоїв завжди старанно обшивали дошками. Кузов виготовляли з тоненьких дощечок ("лапші") завширшки 10-15 см кожна.



Фото 29.

Ними обшивали каркас бортів і заденка. Каркас робили з драбинок, верхні жердини яких мали фігуру форму. Крім того, задня спинка була дещо ширшею від передка і під нею значним нахилом назад, таким чином, щоб на задньому сидінні могли сісти три особи, а на передньому - дві. Бодовж бортів кріпили дерев'яні рейки ("крила"), що захищали сани від перекидання на крутих поворотах. Кузов часто роффарбували, оздоблювали аплікацією з дерева і металу. Загалом, в оформлення окремих частин і деталей "обшиваних саней" кожен майстер вносив щось своє, індивідуальне.

І все ж, власне зимовим вибірним транспортом володіла исключно кількість поліщуків. Як уже зазна-

чалося, для цієї мети решта населення найчастіше пристосовувало звичайні господарські сани, обладнавши їх відповідним кузовом. Зокрема, до вертикальних стояків ("ручин") чи головок копилів приставляли дошки. Між ними часто примощували війоного "яшка" з воза. В такому кузові можна було перевозити найрізноманітніші види вантажу на далекі відстані, оскільки він надійно запобігав їх втраті під час поїздки польовими невпорядкованими дорогами Полісся.

Серед літніх видів традиційного транспорту головну роль відігравали чотириколісний віс ("віс", "вуз") і "грабарка". Перший призначався для запрягу пари тяглових тварин (волів і коней), другий - однієї тварини (кона, спорадично вола). Крім того, між ними спостерігалася суттєві відмінності в будові ходу і кузова. Залежно від функціонального призначения і форми кузова він поєднували також іншими термінами: "мажа" (сс. Болотня, Буда Вовчківська, Буда Радинська, Городецьщина, Залишани, Міхлівщина, Луговики, Нівецьке, Обуховичі, Стара Марківка), "тарба" (сс. Дубова, Мар'янівка), "беотарка" (с. Болотня), "пароконний віс" (с. Стара Марківка).

Основа конструкції ходу літніх засобів пересування - колеса. Що в 20-30-х роках ХХ ст. спорадично побутували вогні з колесами без металевих частин. Вони складалися з трьох традиційних елементів: дубової чи березової головки "колодки" (сс. Дубова, Залишани, Млачівка, Нівецьке, Омельянівка та ін.), "маточини" (сс. Болотня, Краснічі), "ступиці" (сс. Військове, Стешцина та ін.), дубових чи ясенових шпинців ("спиць", "шпиць") і

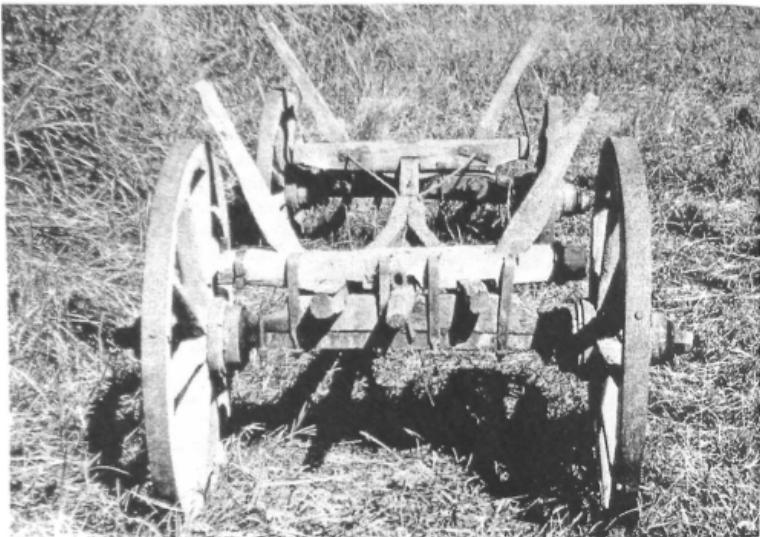


Фото 30.

суцільного дубового чи ясенового "обода" (в усіх досліджені селах). Тоді ж для покращання експлуатаційних якостей і продовження терміну використання коліс їх доповнюють палінними деталями. Зокрема, в горизонтальній отвір "колодки" вставляють залізну трубку (тепер чавунну) конусоподібної форми, так званий "втулок" ("овтулок", "утулок"). Щоб головка не кололася від пересихання зверху набивають одну-две пари металевих кілець ("обручі", "рихви"); одну обов'язково біла шпиць, а другу - на її кінцях. На дерев'яній обід колеса натягають залізну "шину".

Під час експедицій встановлено, що в ХХ ст. на всіх моделях воза колеса передка були менших розмірів,

ніж задка. Крім того, передні колеса складалися переважно з десяти шпиць, задні - з одинадцяти. Дерев'яну частину модифікованого колеса виготовляли "стельмахи", металеву - ковалі, які були майже в кожному населеному пункті. Ободи для коліс гнули в тих селах, де були для цього запаси якісної деревини та побудовано для промислу "парні" - в Мартинівичах, Луговицях, Орджонікіде Поліського району, Термахівці Іванківського району та ін.

Конструкція колісного транспорту, насамперед ходової частини, зазнала протягом минішнього сторіччя також значних змін. І досі в поліщуків Кіївщини поширені два основні типи літніх способів пересування - власне віо і "табарка". Найчіткіше ця диферен-

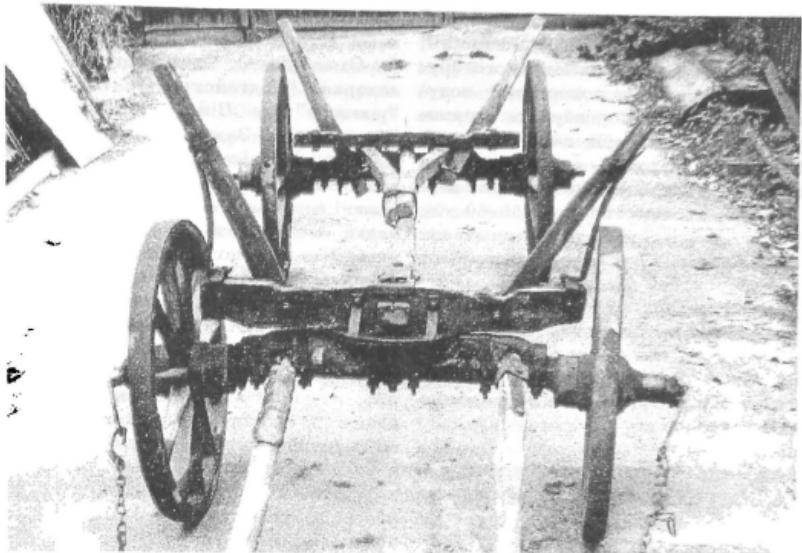


Фото 31.

ціація простежується в будові "передка", поодовжньої з'єднуючої лисиці і тяглового пристрою.

Ще на початку ХХ ст. побутували вози і грабарки з дерев'яними осями, що мали посередині масивне підвищення. Останнє слугило основою для кріплення інших елементів передка чи задка. Пізніше суцільну дерев'яну вісь-подушку витіснила залізна. Тоді ж невід'ємним компонентом конструкції передка і задка стає окремий брусков-подушка: "подосьоник" (сс. Залишани, Омелянівка), "подоснік" (сс. Військове, Нівецьке), "подушка на ось" (сс. Болотна, Мар'янівка). На дерев'яну ось чи окрему осьову подушку передка накладали інший горизонтальний бруск ("подушка",

"подушка верхня"), який підтримував поворотну подушку під час маневрування. Усі вказані частини з'єднуються разом двома-четирма металевими стрімлянками, які називаються "тараринки" ("тарарінкі", "тереринки"). На возі між "подосніком" і нерухомою подушкою видобувають три горизонтальні отвори: два косі з боків для кріплення передньої розвилки ("сніц"), центральний для передка поодовжньої з'єднуючої лисиці. На грабарці таких отворів не робили, натомість на нерухомому бруску кріпили залізного "круга".

Важливу частину передка будь-якого колісного двоосівого транспорту становить поворотна подушка "оплень", "оплень", "скрут", "со-

головашка". На грабарці "оплень" був високим (до 20 см) і масивним, на возі у формі прямокутного бруска. По центру поворотної подушки грабарки продовжували прямо-кутну дірку для поодважньої лисиці. На краях "скрута" (неспалено від типу засоба пересування) кріпили вертикальні стояки висотою 50-60 см, так звані "ручичі", які підтримували бортя купова.

Задок поліського колісного транспорту складався з тих же частин, що й передок, за винятком поворотної подушки та складових, які служать її опорою ("круга") грабарки і "сніц" (воза). Крім того, "ручичі" вдовжували у верхню нерухому подушку.



Фото 32.

Господарський віз і грабарка відрізняються також системами з'єднання передка і задка ходу. В наш час головними з'єднюючими елементами засобів пересування обох типів є пряма жердина та окрема розвилка "тройна" (в усіх досліджених селах). Жердину зазвичай позначають двома основними термінами: "пудгейстер" (сс. Болотня, Краснічі, Мар'янівка, Луговики, Новий Мир, Оране, Орджонікідзе, Рудня Гре-

олянська), "пудгейстер" (сс. Військове, Стара Марківка), "підгейстер" (с. Омелянівка), "пудгейстра" (с. Володарка), "підгейстра" (с. Нівецьке) і "розвора" (сс. Військове, Володарка, Залишани). Задні кінці трійні кріпилися між віссю і верхньою подушкою задка традиційних або між нижньою і верхньою подушками-брусками задка модифікованих транспортних засобів нерухомо. Передній її кінець накладали на "пудгейстер" зверху і з'єднували разом за допомогою дерев'яного або металевого кільца ("каблуча").

Якщо спосіб кріплення поодважньої жердини з розвилкою був однаковим для усіх чотириколісних засобів пересування ХХ ст., то система з'єднання "розворів" із складовими ходу, насамперед передка, відзначалася конструктивно-техніологічними особливостями. Так, у грабарці її передній кінець вдовжували в поворотну подушку передка і кріпили нерухомо. Додатковим з'єднувачем засобом тепер слугує також два статичні металеві "розкосі". На возі передок "пудгейстра" вставляли в підготовлений між нижнім і верхнім брусками подушками отвір. На грабарці довгий залізний стержень ("шворінь") з'єднував поворотну подушку і вісь, на возі – також передній (рухомий) кінець поодважньої лисиці. У першому випадку поворотна подушка поверталася під час маневрування разом з "пудгейстрам", у другому – обидві частини поверталися самостійно. Тобто, з конструктивної точки зору більш мобільним і маневреним є передок господарського воза.

Задній кінець поодважньої жердини вставляли в спеціальний отвір між

віссю-подушкою і нерухомим бруском традиційного або між нерухомими брусками-подушками модифікованого воза. В отворі вона вільно рухалася вперед-назад. Задок утримувався на розпорі дерев'яним кілочком або металевим стержнем ("шворником", "загвоздкою"), який вставляли в одну з просвердлених у ній дірок. Таким чином можна було обльішти або зменшити довжину транспортного засобу, тобто "розворити" (с. Орджонікідзе). Останнє залежало також від способу кріплення передка з "пудгейстрам". Якщо в "грабарки" з'єднувалася тільки задок, то у звичайного воза і передок.

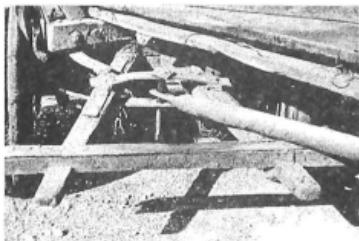


Фото 33.

Під час польових етнографічних досліджень виявлено й інші цікаві факти щодо конструкції ходу колісного транспорту поліщуків Київщини. Стояться вони, насамперед, системи з'єднання передка і падка. Зокрема, за повідомленнями старожилів з Луговиків і Нівецького, "тройню" давнього дерев'яного воза (грабарки) виготовляли на довжину всього ходу. Її передній кінець кріпили так само, як у нашому столітті "пудгейстер" у "скруті" грабарки статично, а в

передку господарського воза рухомо. Натомість власне "пудгейстер" виконував повсім іншу функцію. Він був тож довгим, але приєднувався до шворня на передку транспортного засобу знизу під віссю, тобто так, як це зафіксували етнографи у XIX ст.⁶. У цьому випадку складова конструкції оминула навантаження на шворінь під час поїздки, особливо на різких поворотах, а водночас підсилює систему з'єднання "тройні" з передком, надаючи останньому більшої експлуатаційної стабільності. В сучасних паркінгових возах таку ж функцію виконує поперечина ("пудойма"), що з'єднує задні кінці передньої розвилки ("сніц", "сниць").

Типи і форми кузова літнього транспорту залежали, з одного боку, від виду транспортованого вантажу, з другого - від народної традиції.

На теренах Київського Полісся постувають вози з різними за зовнішнім виглядом і функціональним призначенням кузовами. Найширше використовувалися "драбини". Основу кожної драбини становлять дві поздовжні жердини - "полудрабинки" (на всій досліджений території), що з'єднуються між собою двома трьома десятками плоских (завширшки 5-6 см) дощечок "щаблями" (у більшості сіл), "щеблями" (с. Залишани), "штеблями" (с. Омелянівка).

⁶ "Лубинский П.П. Малоруссы Юго-Западного края: жилище, утварь, хозяйственные постройки и орудия // Труды этнографического-статистической экспедиции в Западно-Русский край, снаряженной Русским географическим обществом Юго-Западного отдела. Материалы и исследования, собранные Чубинским П.П. СПб., 1877. Т. 7. Вып. 2. С. 402.

Нижні "полудрабки" спираються на поворотну подушку передка і не-рухому подушку задка, а верхні підтримуються комплексом засобів, який складається з "ручці", "люшні" й так ованого "налюшника". В минулому налюшником служила парена і скручене гужва, які о'єднували люшню з вдовбаним в основу ходу вертикальним стояком ("ручицею") так, що жердина опидалася, власне, на нього. В 40-50-х роках ХХ ст. цю деталь виготовляли переважно з металу, одну петлю якого накладали на люшню, а другу - на ручицю. В наш час у ов'язку з оміною конструкції ходу і повсюдним використанням автомобільних гумових коліс люшні і налюшники уже не застосовуються.

Розміри драбин вілежали від їх функціонального призначення і місцевої традиції. Поліщук дослідженого краю робили їх заввишки в середньому 50-60 см і овдовжки 3-4 см. Це теж одна з характерних особливостей холісного транспорту місцевого населення. Для перевезення обіжжа, сіна, соломи тощо верхні "полудрабки" часто о'єднували окремими жердинками - "гадником" і "передником", які оменшували навантаження на "ручці" і "люшні". Тоді ж монтували на вою чотири люшні - по дві на передку і задку ходу. В інших випадках використовувалася переважно одна їх пара - на задку. Вантаж (сіно, обіжжа, солому) на вої притискали поєднанім "рублем" (жердинкою).

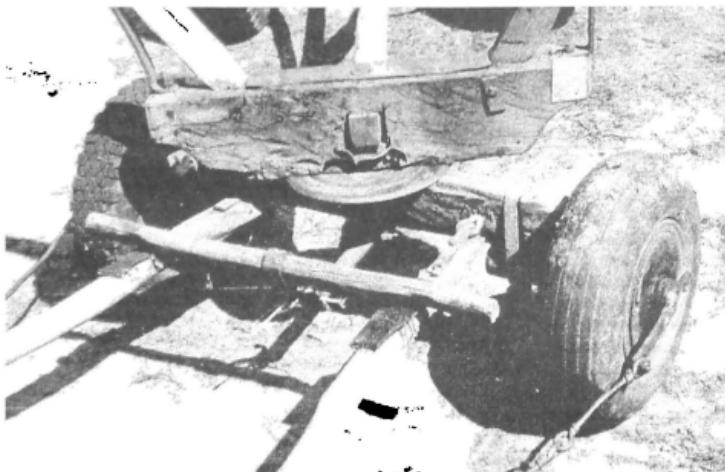


Фото 34.

Драбини становили основу інших поліських типів вузового кузова - "мажі", "безтарки" і "ящика". Усіх іх об'єднує те, що, крім бокових, іншім каркасом служили стаціонарно з'єднані передня і задня драбинки. Крім того, їх, як правило, обшивали зсередини: "мажу" і "безтарку" тощими дошками ("шальвою") або драніцами ("дранию"), "ящик" - "лапшою" (дощечками овширшки 10-15 см). У першому транспортували верно, картоплю, буряки, в другому - переважно верно, для чого збоку кузова був спеціальний отвір, а "ящик" служив насамперед для виїзду.

За повідомленням переважної більшості старожилів "мажу" і "безтарку" почали використовувати після більшовицької поліського села - заснування колгоспів. Щоправда, деські репрезентанти їх походження датують давнішим часом. На користь перших говорить, що одного боку, досить вузьке функціональне призначення "мажі" і "безтарки", з другого - характер індивідуального господарства місцевих жителів до усунення землі, рухомого і нерухомого майна. Дійсно, для транспортування силких матеріалів вони часто пристосовували однотипного "ящика", виготовленого для цього спеціально, або знищеної виїзного. Поліфункціональність "ящика" в минулому підтверджує й інше. Зокрема, на відміну від новітніших "мажі" і "безтарки" населенню Київського Полісся повсім неівідомі давні за походженням і широко розповсюджені в інших регіонах України виплетені з лози "коши" ("полукішки") як кузов⁷, призначенні

саме для перевезення силких матеріалів на колісному транспорті. До речі, для перевезення обіжжа селяни дослідженого краю стелили між драбинами вузь дромобіні "радюжки", що й зробігало втраті зерна.

Війський "ящик", порівняно з господарським, відзначався делікатністю та елегантністю. Виготовляли його зі старанно оброблених жердин і шаблів. Він був менших розмірів у середньому 50 см заввишки і 2-2,5 м завдовжки. Декі деталі такого "ящика" розфарбовували, а "полудрабини" передка і задка мали опуклу фігуруну форму. Задок кузова спорадично прикрашали також дерев'яною аплікацією.

Кузовом "грабарки" служили насамперед дві бокові та спідні дошки, що зумовлювалося основним призначенням транспортного засобу. Бокові дошки підтримували тільки "ручичі". В щоденному виробничо-транспортному побуті на "грабарку" ставили уже огаданого "ящика".

Для перевезення лісоматеріалів, зокрема довгих колод, кузов віза демонтувався, а передок і задок ходу роз'єднувалися. Дерево вантажили на поворотну подушку передка і нехому подушку задка.

Будь-яка модель народного сухопутного транспорту може рухатися насамперед за допомогою мускульної сили людини чи гужової тварини, що передається на засіб пересування через тягловий пристрій

7Див.: Глушко М.С. Шляхи сполучення... С. 134; його ж. Засоби пересування // Поділля: Історико-етнографічне дослідження.- К., 1994.- С. 319; Симоненко І.Ф. Засоби пересування // Українці: Історико-етнографічна монографія (Макет).- К., 1959.- Т. 1.- С. 280.

опосередковано. Наприкінці XIX- у ХХ ст. поліщукі використовували три основні типи тяглових пристосувань: у формі трійні голобель і прямої жердини ("дишла"). Два перші з них становлять власне тягловий засіб, третій виконує лише гальмівну і направлячу функції. Під час застосування останнього упряжні тварини (коні) перетягають сани чи віз за допомогою посторонок і барка ("обарка").

Це підтверджують місцеві технологічні прийоми придніння дишил до ходової частини транспортних засобів. Так, на санях його задній кінець кріпиться по центру (для парного запрягу) або біля лівого копила (для однокінного запрягу) до переднього "оплена" ("бабки", "колодки" тощо) знигу або вставляється у видовбаний у ньому отвір. Підтримує дишель "крижовниця", що знаходиться на головках полозів. Тут же розміщено рухому металеву "скобу" ("хамутік"), яка забезпечує надійність кріплення загалом. Рухомість "хамутіка" дозволяє при потребі швидко замінити пошкоджений дишель новим або зняти його й зовсім.

На возі задній кінець жердини-дишила вставляється і закріплюється несрухомо між передніми кінцями штучної вилки "сніц" ("снинць"). Там само прилаштовують і статичну по-перечину ("штельвагу", "стельвагу") з гаком на кожному кінці, за які чіпляють "обарки". Тобто, в обох випадках пряма жердина абсолютно тотожна типовому центрально- та західноєвропейському дишулу, який на території Київського Полісся зокрема та України в цілому набув поширення паралельно з проникненням із Заходу

відповідного парного запрягу коней.

Натомість, дишель-трійня і голоблі належать до традиційних засобів тяги. Вони відрізняються від понереднього як конструкцією і призначеннем, так і термінологічною диференціацією. Зокрема, перший тип тяглового засобу служив для запрягу лише пари волів, другий - одного вола або коня. Перший має форму трійні, передній кінець якої був цільним, а задні кінці утворювали розвилку, тоді як голобль складався з двох прямих паралельних жердин. У відповідності з цим по-різному їх називали. Так, дишель-трійню місцеві поліщукі позначали одним з найдавніших праслов'янських термінів "вог" (сс. Болотня, Денисовичі, Зелена Поляна, Кухарі, Обуховичі, Рудня Гресянська, Федорівка), "войє" (сс. Буда Вовчківська, Володарка, Зелена Поляна, Міхівщина, Мусіїки, Нівецьке, Орджонікідзе, Стешина), "вуйце" (с. Діброва), "войце" (с. Оране). Щодо голобель, то на теренах дослідженого їх повсюдно називають однаково - "оглоблі".

"Войє" як тягловий засіб подібного транспорту був двох підтипів: змонтуваній з двох окремих заготовок, передні кінці яких збивали разом, і з суцільної деревини, задній кінець якої розрізали на відповідну глибину (1-1,5 м). Зокрема, у першому випадку зоні кінці стовбурові молодих берізок завдовжки 2,5-3 м обтесували і припасовували один до одного. Після цього просвердлювали два по-перечні горизонтальні отвори, в які вставляли єдноточі кілки, а задні кінці тяглового засобу розгинали в боки. Якщо ж стовбури берізок важко піддавалися заданій формі, на місці

штучно утвореної розвилки деревину роопарювали. Останню технологічну операцію найчастіше застосовували при виготовленні "войя" з суцільної заготовки, тільки з тією відмінністю, що на місце розрізу набивали дерев'яну "каблучку" (с. Нівецьке) або заливне "кольцо", які виконували захисну функцію. Перший підтип волового дишла зафікований лише в Обуховичах, другий у Володарці, Денисівичах, Дубровій, Міхлівщині, Мусійках, Нівецькому, Ораному, Федорівці, а також в Обуховичах.

На возах поліщуків Київщини єдиним видом тяглового пристрою для пари воїв була трійна із суцільним передком і розрізаною на задньому кінці розвилкою.

На передку "войя" продовжували один-три вертикальні отвори для бруска ("притики", "запатилка"), що з'єднував парне ярмо з дишлем. Залежно від характеру шляху і навантаженості саней чи воза "притику" вставляли в більшій або в дальньій від ходової частини транспортного засобу отвір. Так, під час подолання підйому і перевезення значної кількості вантажу упряж кріпили за більшій отвір, під час спуску, навпаки, - за дальній.

Загалом, зовнішньою формою і конструктивно-технологічними рисами воловий дишель обох моделей з Київського Полісся нагадує типові орашки "вія", яким послуговувалося населення інших регіонів України⁸.

⁸Глушко М.С. Шляхи сполучення.... С. 125-126; Чубинський П.П. Малоруськ.... С. 402; Kolberg O. Rokusie: Obraz etnograficzny. Wrocław; Poznań, 1962.-T. I.- S. 67-68. (Kolberg O. Dzieła wszyskie. T. 29. Cz. 1).

Дослідження народних прийомів кріплення тяглового засобу до ходу по-лошого і колісного транспорту було особливо проблематичним, оскільки вони належать до найменш помітних конструктивних вузлів, які пам'ятають лише деякі старожили. В наш час достовірною інформацією про них володіє, як правило, тільки той поліщук, котрий послуговувався волами у своєму господарстві або в колгоспі не менше трьох-п'яти років.

І все-таки, важливі для етнографічної науки відомості у цій ділянці традиційного транспорту під час експедицій почерпнуто. Встановлено, зокрема, що в ХХ ст. воловий дишель приєднували до ходу саней і воза по-різному. Одні зі способів є давнішими за походженням, інші - сучаснішими. Іхній опис почнемо з останніх, відразу зазначивши, що в 20-30-х роках одне й те ж "войя" (за окремими винятками) використовувалося як на санях, так і на возі. На задніх кінцях його розвилки монтували так звані "хамутки" ("петлі") з металевими кільцями, які чіпляли за "крючки" на головках полошів саней або на передку (нерухомій подушці, рідше на "штельваці") воза (сс. Болотня, Володарка, Дубова, Міхлівщина, Мусійки, Нівецьке, Обуховичі). Конструктивна специфіка даного тяглового засобу полягала також у тому, що задні кінці його розвилки були значно коротшими (до одного метра), ніж традиційного орашка. Розвилка останнього мала довгі кінці, що диктувалося іншими прийомами кріплення волового дишла до ходу.

В минулому тягловий пристрій приєднували тільки до передніх копилів саней і дерев'яної осі воза. Про кріп-

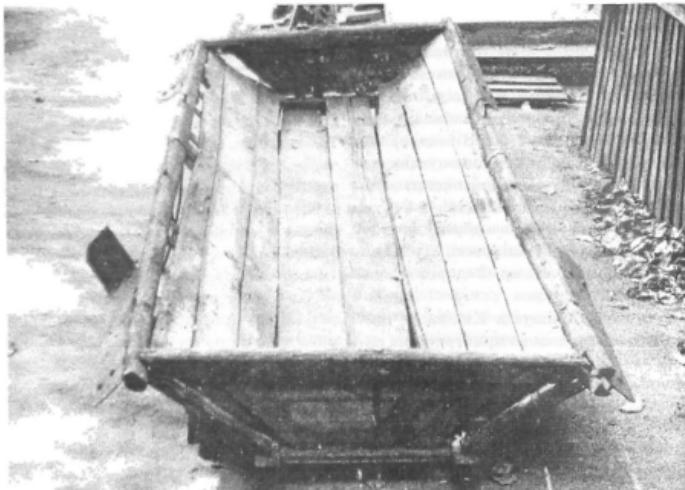


Фото 35.

лення "войя" до осі повідомив лише один інформатор Тимофій Кот з Нівецького Поліського району. Зокрема, на обох кінцях розвилики продовжували горизонтальні отвори відповідного діаметра, за допомогою яких засіб тяги закладали на її кінці. Трійка рухалася на осі вверх-вниз і тим самим стабілізувала перетягання сухопутного транспорту. Водночас таке "войе" вже не могла застосовувати для саней. Тому для останніх виготовляли окремий тягловий пристрій.

На відміну від попередніх, кінці його розвилики були ще довшими, тобто такими, щоб торкатися передніх копилів. У ХХ ст. такий половий дишель приєднувався до копилів теж по-

різному. Якщо на його задніх кінцях були прикріплені залізні "хамутики" ("петлі") з масивними кільцями, то останні чіпляли за вмонтовані до копилів спереду або до полозів біля них металеві "крючки" (сс. Володарка, Дубова, Міхлівщина, Обуховичі). Відомий ще один спосіб кріплення "войя" з допомогою залізних компонентів. Так, на задніх кінцях тяглового дишеля робили тільки спеціальні "петлі", тобто без металевих кілць. "Петлю" вигинали із суцільної залізної шини, яку кріпили до дерев'яної частини розвилики статично двома поперечними горизонтальними стержнями - "болтіками" (с. Нівецьке). Утворені таким чином вузли накладали потім на передні копила саней.

Порівняно з поданими вище, традиційний метод кріплення дишла на пару волів із ходу полозного транспорту відзначався суттєвою особливістю. Зокрема, задні кінці трійні були такої довжини, що самі становили невід'ємний компонент п'єдестального вула. Іх прикладали безпосередньо до копилів із повіншного боку, а саму розвилку розміщували між головками полозів. На обох кінцях розвилки просвердлювали по два горизонтальні отвори на такій відстані один від одного, щоб між ними могло розташуватися копило. З'єднуючим способом служила дерев'яна гужва поздовжні 40-50 см. У задній отвір із повіншого боку просували тонкий кінець гужви, яким обводили копило і знову просували його в другий отвір. Щоби гужва не витягдалася, той же кінець прив'язували до основи розвилки додатковою гужвою, мотузкою, ликом тощо (сс. Мусіїки, Нівецьке, Омелянівка, Оране). Експлуатаційну надійність усього вула забезпечував також другий кінець гужви о природім потовщенням. Її спеціально виготовляли із стовбура в відсмеком молодого дуба або береси, попередньо обробивши лише прикореневу частину. До речі, після Першої світової війни поліщукі деяких дослідженіх сіл (Болотні, Нівецького, Омелянівки, Федорівки) замінюють її спеціальною "скобою", кінці якої вставлялися у просвердлені дірки аналогічним способом. До основи дерев'яної частини останні кріпили її допомогою двох гайок, попередньо підкладавши сущільну металеву "шинку".

У цілому ж, описаний метод кріплення тяглового дишла до ходу полозного транспорту не був пошире-

ним винятково на території Київського Полісся. На початку ХХ ст. його використовували й поліщукі Житомирщини, а також волиняни, гуцули, населення Середнього Подніпров'я⁹.

Голоблі з'єднувалися з ходовою частиною саней і "грабарки" теж кількома способами, що спричинювалося, насамперед, давніми традиціями, а також специфікою їхньої конструкції. У санях "оглоблі" кріпили до передніх копилів, на "грабарці" - до інерухомої подушки передка ходу.

У першому випадку задній кінець кожної жердини мав потовщення - головку (сс. Нівецьке, Стещина, Федорівка), або на п'яту вирівали спеціальну "зарубину", тобто рівчик (с. Орджонікідзе). Крім того, старожили с. Омелянівки Поліського району стверджували, що у випадку, коли кінцівка голоблі була без потовщення, а "зарубину" не вирівали, то замість них просвердлювали на відстані 10-15 см від торця горизонтальну поперечну дірку. В останню вганяли кілок відповідної довжини. В усіх же випадках такий додатковий елемент виконував подібну функцію - затримував кінець тяглового дасобу під час просування полозного транспорту.

Основним з'єднувачем способом служила та ж дерев'яна гужва ("дубець"), о якої виготовляли кільце ("калача"). Насадивши його на переднє копило, в кільце просували із заднього боку

⁹Див.: Глушко М. Невідомі аспекти тяглових способів полозного транспорту населення Центрального Полісся // Народонаочні Зошити. - 1996. N 2. - С. 113 (Табл. II. - Рис. 1/а-в, д), 114-115; його ж. Шляхи сполучення... С. 92 (Рис. 10/в), 109.

ходової частини товщій кінець голоблі, після чого жердину перекручували в напрямку передка саней, тобто так, щоб її тонкий кінець виконував своє пряме призначення – служив засобом тяги (сс. Нівецьке, Омелянівка, Орджонікідзе, Стешинка, Федорівка). Внаслідок цієї технологічної операції "калач" набував форми вісімки і тим самим надійно з'єднував тягловий пристрій з ходом транспортуного засобу.

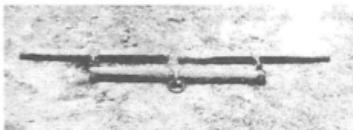


Фото 36.

"Оглоблі" кріпили до стояків саней також іншими способами. Зокрема, гужву прив'язували на місці "зарубини" до заднього кінця жердини. Прилаштувавши останній до копила, гужвою один раз чи двічі обивали також стояка. Після цього гужву знову прив'язували до голоблі (сс. Володарка, Мусіївка, Потелівка). Якщо в першому випадку обов'язково з'їмали "наморожні" і з'єднуючу полоси передню поперечину, то в другому така додаткова технологічна операція була зайвою.

У 30-60-х роках ХХ ст. селяни Болотні, Нівецького та Омелянівки кріпили голоблі до ходу саней так само, як і волове "войє". Точніше, в товстішому кінці кожної жердини просвердлювали по дві дірки. Приставивши кінець до копила із овінішнього боку, з протилежного прищоували залізну "скобу", кінці якої

вставляли в підготовлені в голоблі отвори. Потім підкладали суцільну металеву "шинку", а кінці "скоби" закріплювали гайками.

На "грабарці" голоблі приєднувалися до нерухомої подушки передка ходу так само, як і "войє" модернізованого воза – з допомогою залізної "пестлі" ("хамутіка"). Крім того, не від'ємну частину даного тяглового засобу обов'язково становила "отоса" (в усіх дослідженнях селях). Її задній кінець приєднувався до торцевої частини осі, а тонший – до передка жердини. Після I-ої світової війни "отоса" найчастіше служив залізний дріт або ланцюг, до того – довга дерев'яна гужва.

Таким чином, сухопутний транспорт поліщуків Ківщини відзначався в минулому значною типологічною різновидністю, що зумовлювалося їх виробничо-господарською спеціалізацією, а також природно-географічним середовищем. Особливу цінність має зафіксований фактологічний матеріал, який стосується способів заструги та упряжі тяглових тварин, конструкції ходу звичайних робочих і військових саней, господарського воза, "грабарки" та інших засобів пересування, форм їх кузова, функціонального застосування, будови тяглових пристрій та іншо. В сукупності з іншими переджерелами він створює надійну базу для наукового простеження етапів становлення і розвитку традиційного транспорту населення не тільки дослідженого краю, а й інших районів Полісся, України загалом, вичленення локальних особливостей, загальнонаціональних рис та іногеографічних нашарувань у даній галузі народної культури українців.