

nuo pečiaus ant kaladės pastatytas arba ant grandinės pakabintas kibiras su vandeniu, šalia jo prie sienos ar durų staktos kabo puodukas. Visoje Lietuvoje vartojamos daugeliui tautų žinomos *pedžios*, *trikojis* (Zemaitijoje) arba *trinoška* — Aukštaitijoje. Būdingiausiu virtuvių indu Zemaitijoje reikia laikyti įvairaus dydžio ketaus katilus, kurie buvo patogiausi pakabinti, verdant ant vašo senosiose pakriautėse, o paskui ir kaminuose. Perėjo jie ir ant plytos. Kai kuriose Zemaitijos vietose ketaus katilai vadinami *variniais*, matyt, kada nors jie buvo gaminami iš vario.

Po I-jo pasaulinio karo kaimuose paplito įvairūs metaliniai emaliuoti, o vėliau ir aliuminiai indai, pritaikyti virimui ant plytų.

Kai kurie aukščiau išvardinti maisto paruošimo įrenginiai nesiriboja Lietuvos TSR teritorija. Zemaitiškasis kaminas su vašu ir kitais jo įrenginiais lygiai tiek pat būdingas ir vakarinės Latvijos TSR dalies tradiciniams gyvenamiesiems namams (ten jis vadinamas *dizais skurstenis*, *mantelskurstenis*<sup>1</sup>). Įdomu pažymėti, kad kamino paplitimas Lietuvoje eina šiaurine jos dalimi beveik iki pat šiaurrytinių rajonų; tą patį reiškinį pastebime ir Latvijoje: ten jis būdingas Kuršui, bet nusitęsia iki pat pietrytinių rajonų, pavyzdžiui, dar galima rasti ir Aknystės rajone (čia jis vadinamas *skursteniu*). Kitas įrenginys, siejamas su Zemaitija su Kuršu, yra duonkepis, kuris sutampa išorinėmis formomis, konstrukcija ir vieta (korpusas kambaryje, o anga kamine). Zemaičių duonkepio speltės dūmams išeiti ten irgi vadinamos *speltes*. Tik pietiniame Kurše duonkepiams turi vieną lokalinį elementą: šonuose čia įmūrytos geltonos ar žalios spalvos puodukai, skirti padidinti šildomajam paviršiui.

Kamino ir duonkepio kilmę etnografams, tiriantiems lietuvių ir latvių gyvenamųjų namų istoriją, teks išaiškinti, pritraukiant ir kitų tautų palyginamąją medžiagą. Tikriausiai šiuos įrenginius reikia laikyti bendros kilmės, o ne skolintais vienais iš kitų. Kaminas buvo ne tik Zemaitijoje, Kurše, bet ir centrinėje Europoje: Čekijoje, šiaurinėje Slovakijoje, pietrytinėje Lenkijoje. Kol kas dar neaišku, yra ar ne tarp pabaltiškojo ir centrinės Europos kamino koks nors genetinis ryšys.

Aukštaitijos pirkių pečius savo konstrukcija ir plačiu buitiniu panaudojimu analogiškas rytinių slavų tautų pečiui, o patį terminą lietuviai yra pasiskolinę iš slavų. Šitokios formos pečių randame ir rytinėje Latvijoje — Latgaloje. Aukštaitiškojo tipo pečiaus pasirodymo laikas Lietuvoje dar nenustatytas. Visas aukštaičių ir baltarusių prie pečiaus vartojamų namų apyvokos daiktų kompleksas irgi bendras.

<sup>1</sup> Pora gyvenamųjų namų su kaminais yra atvežta į Latvių liaudies buities muziejų Rygoje. Zr. Valsts Brīvdabas muzejs, 22—25, 105—107, Rīga, 1950.

## VALSTIEČIŲ SAUSUMOS SUSISIEKIMO PRIEMONĖS XIX—XX a.

S. BERNOTIENĖ

Tradicinių susisieikimo priemonių raidos, jų sritinių ypatumų atsiradimo bei išnykimo priežasčių, tų ar kitų susisieikimo priemonių ribų etnografinis ištyrimas gali daug patarnauti, sprendžiant lietuvių liaudies materialinės kultūros istorijos, etninės istorijos, jos kultūrinių ryšių su kaimyninėmis tautomis klausimus.

Lietuvių liaudies tradicinių sausumos susisieikimo priemonių tyrimas juo labiau aktualus šiuo metu, kada kolūkiniame Tarybų Lietuvos kaime vis daugiau susisieikimui naudojamos mašinos, kurios daugeliu atvejų jau spėjo pakeisti arklius. Dėl to, kalbėdami apie lietuvių liaudies tradicines sausumos susisieikimo priemones, turime galvoje ikitarybinį laikotarpį, kada pagrindinis valstiečių susisieikimas vyko arkliais.

Susisieikimas arkliais, atsižvelgiant į skirtingų priemonių bei pakinkymo būtų panaudojimą, buvo žiemos ir vasaros. Pagal savo paskirtį arklių susisieikimo priemonės skirstomos į darbinės ir išėigines. Pakinktai kaip ir susisieikimo priemonės taip pat skirstomi į darbinius ir išėiginius.

### VASAROS SUSISIEKIMO PRIEMONĖS

**Darbiniai ratai.** Valstiečių sausumos susisieikimo pagrindinė priemonė buvo ratai. Ratus randame minint jau XIII a. kronikose, kur nurodoma, kad jais vežama medžiaga pilių statybai, akmenys, žvyras, rąstai, o karo metu — ratuose vežami sužeistieji ir karo grobis. Ratai naudojami ir pirklių prekių pervežimui. XVI a. dokumentai liudija buvus Lietuvoje jau gana tobulą susisieikimą ratais. Minimi baudžiauninkų valstiečių ratai ir puošnios dvarininkų karios. Pavyzdžiui, Gvagnini rašo, kad prūsų ratai lengvi, visiškai be geležies, suvaržomi mediniais kyliais arba surišami vycių rinkiais; tekiniai išlenkiami iš vieno medžio<sup>1</sup>. Lietuvos Statutas tokius ratus vadina paprastais valstiečių ratais.

Baudžiovos laikotarpiu valstiečiai turėjo atlikti dvarininkams daug įvairių baudžiavinių prievolių: vežti medžiagą statybai ar prie upių plukdymui, nuvežti dvarininko grūdus, linus ir kitas prekes į didžiuosius miestus — Vilnių, Kauną, Tilžę, Karaliaučių, Klaipėdą, Rygą, Liepoją. Tai rodo, kad to meto valstiečių ratai buvo pakankamai stiprūs.

Būdavo naudojama tiek vienas, tiek ir pora arklių. Lietuvos Statutas taip pat mini ir vienkinkius ir porinius ratus. Daugiau, reikia manyti, buvo naudojami vienkinkiai ratai. Atliekant įvairias prievoles dvarininkams, vežamasis kėkis priklausė nuo baudžiauninko ratų dydžio ir arklio gerumo: kuo geresnis arklys ir didesni bei stipresni ratai, tuo didesnis vežimas būdavo prikraunamas. Valstiečiai nebuvo suinteresuoti turėti stiprius didelius ratus, o atvirksčiai, ratus dirbdavo kuo mažesnius ir važiuodavo vienu

<sup>1</sup> A. Fischer, Etnografia dawnych Prusów, 20, Gdynia, 1937.

arklių. M. Valančius «Palangos Juzėje», aprašydamas kraštą nuo Ventos ir Dubysos iki Lėvens ir Mūšos, rašo: «Ratus turi labai trumpus, ieninykus su kampu. Vienam žmogui atsisėdus, antram nebėr kur sėsti. Išmanė tokius ratus dėl atbuvimo lažo, nes daboja, kad arklių savo per daug nenuvargintų. Dabar lažo nebesant reikėtų, kad imtųsi proto ir dirbtų d' džius su dišliu ir su dviem arkliam traukiamus. Iškada paties žygio, nes į jų ratus tiek tegali įdėti, kiek geras vyras galėtų panešti»<sup>1</sup>.

Po baudžiavos panaikinimo kylant žemės ūkiui, didėja pareikalavimas didesnių ir stipresnių susisiekimo priemonių. Ratai imami dirbti dideli, kiek galint stipresni.

Iki XIX a. valstiečių ratai daugiausia buvo visai be geležies, suvaržomi mediniais kyliais ir surišami suktomis beržo arba karklo vytimis. Ratlankiai, kad ne taip greitai sudiltų, buvo daromi stori, platūs, jų sustiprinimui išorinė ratlankio pusė būdavo prikalamo puodų šukių ar įvairių žvirgždų. Šitokie visai nekaustyti ratai buvo vadinami *basais*, *moliniais* ir pan. Važiuodami jais į tolimesnę kelionę, valstiečiai pasiimdavo atsarginius tekinius. Priklausomai nuo kelionės ilgumo kartais atsargai būdavo imami net dveji atsarginiai tekiniai, vadinamieji «du stonai»<sup>2</sup>.

Jau XVI a. prie dvarų buvo kalviai, todėl reikia manyti, kad ir susisiekimo priemonės tuo metu jau turėjo būti apkaustomos. Dvarų inventoriuose randame minint apkaustytus ir neapkaustytus ratus. Tačiau apkaustomos buvo tik dvarininkų išveiktos susisiekimo priemonės, tuo tarpu valstiečių susisiekimo priemonės iki XIX a. žinomos tik nekaustytos.

XIX a. pradžioje į liaudies ūkį ima įeiti geležis, ja imami apkaustyti ir ratai. Iš pradžių tam reikalui geležies buvo naudojama nedaug, dedami tik tai geležiniai ratlankiai. Ėmus tekinius apkaustyti geležimi, medinį ratlankį imta daryti žymiai plonesnį. Kitos ratų dalys pasilieka kaip ir seniau grynai iš medžio, be jokių geležinių sustiprinimų: ašys medinės, ienos pritvirtinamos jų galus aplenkiant apie priekinę ašį ir pan. Poriniuose ratuose šėivai pritvirtinti prie priekinės ašies imama dėti geležinę kilpą, ašių galai imami užkišti geležiniais kaišteliais. Tačiau krėsiai dar ilgai buvo paliekami be geležinių atramų, jiems atremti buvo naudojamos medinės atramos tiesiog į ašis, vadinamos *lušnimis*. Kadangi medinės ašys greitai sudildavo, ant jų buvo užkalamos geležinės plokštės, pritaissomos geležinės kilpos ienoms įkabinti, geležiniai lušnių galai, iš beržiukų susuktos medinės atsajos tiek vienkinkiuose, tiek poriniuose ratuose pakeičiamos geležinėmis, į stebules įkalamos geležinės «buksvos», be to, stebulės iš viršaus sustiprinamos geležiniais rinkiais. Ilgiausiai ratuose išliko medinės ašys, ant jų ties tekiniais užkalamos geležinės plokštės.

XIX a. antrojoje pusėje jau imamos naudoti ir geležinės ašys, ratus imama stipriau apkaustyti geležimi, vietoje lušnių krėsiams dedamos geležinės atramos. Šitokie ratai imta naudoti tolesniems pavažiavimams; namų ūkio darbams ir tuo metu dar geresniais buvo laikomi mediniai, mažai apkaustyti ratai, nes jie buvo lengvesni. Ypač jie buvo mėgiami per mėšlavežį, kada tekdavo tvarte apsisukant ratus pakelti. Šiai paskirčiai jie buvo daug kur naudojami net iki Didžiojo Tėvynės karo.

Ėmus naudoti geležines ašis ir apkaustyti visus ratus, senieji ratai medinėmis ašimis imti vadinti *medinašiais*. Medinašiai ratai ėmė nykti XIX a. pabaigoje, ir po pirmojo pasaulinio karo jie jau mažai kur benaudojami. Medinašiai ratai anksčiausiai išnyko centrinėje Lietuvoje. Ilgiausiai jie išliko pietryčių Aukštaitijoje. Čia jais buvo važinėjama net po I-jo pasaulinio karo.

Zemaitijoje žinomas pereinamasis tipas tarp medinašių ir geležinašių ratų. Medinių ašių galai čia buvo paploninami, ant jų užkalama graižtuota

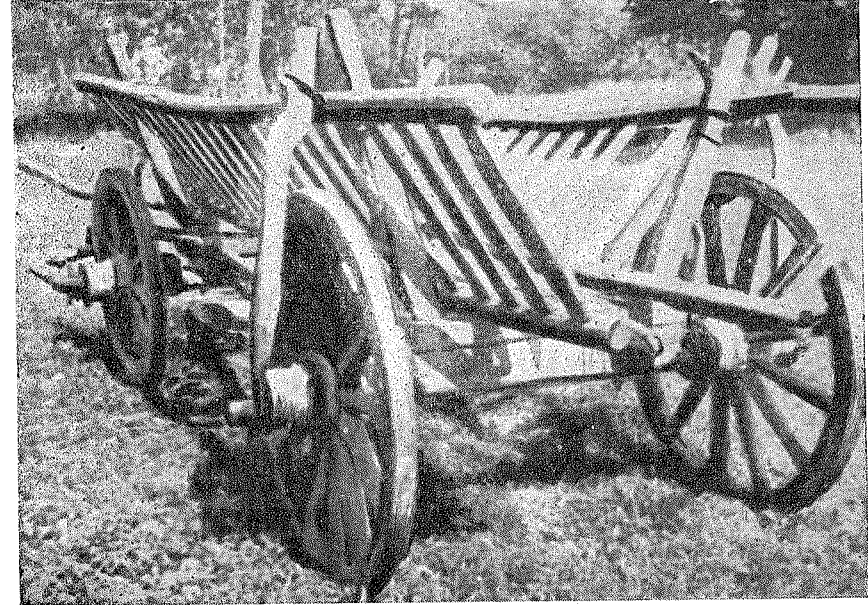
<sup>1</sup> M. Valančius, Palangos Juzė, 57, Kaunas, 1947.

<sup>2</sup> IEM, 1955 m. etnografinės ekspedicijos medžiaga.

geležis, kuri, užmovus tekini, užsukama veržle. Šitokie ratai buvo tik išveiktiniai.

Kad būtų patvaresni, darbiniai ratai imami nudažyti; dažniausiai dažoma raudona, vyšnina spalva; nedažomos tik drobynos.

Darbiniai ratai pagal savo konstrukciją skirstomi į *vienkinkius* ir *porinius*. Pora arklių paprastai naudojama sunkesniai kroviniai vežti. Tačiau reikia pažymėti, kad važiavimas vienu ar pora arklių turi ir vietinį pobūdį.



1 pav. Poriniai medinašiai ratai

Dotnuvos raj. Zabgraužių k.

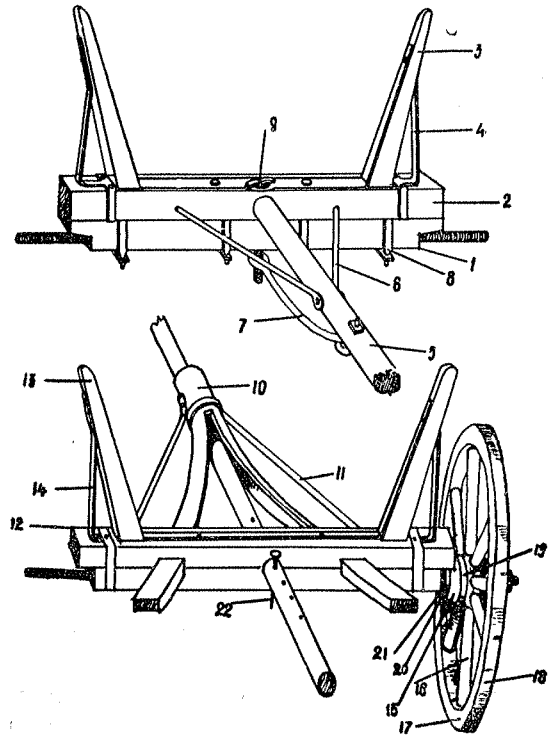
Remiantis turima medžiaga, galima išskirti tris pagrindines tradicinių sausumos susisiekimo priemonių bei pakinkymo būdo sritis: pradedant nuo Latvijos TSR sienos maždaug ties Linkuva, riba eity Nevėžio upės link (paliekant rytinėje pusėje Linkuvą, Joniškėlį), Nevėžiu iki Nemuno ir Nemuno vidupiu iki pat Baltarusijos TSR sienos. Į rytus nuo šios ribos buvo naudojami vienkinkiai ratai, arklys kinkomas pavalkais su lanku; į vakarus nuo šios ribos dominuoja poriniai ratai, rečiau pasitaikydavo vienkinkiai; tiek vienas, tiek pora arklių buvo kinkoma su pavalkais be lanko. Trečiąjį sritinį rajoną sudarė Užnemunė. Čia visuomet buvo važiuojama poriniais vežimais, nors ir su vienu arkliu. Pastaruoju atveju dišlius (dyselys) nukeliamas į vieną ratų pusę. Arkliai kinkomi plėškėmis.

Šis suskirstymas kaip ir pati riba tėra apytikris, nes galutinėms išvadoms daryti dar trūksta medžiagos. Skirstymo pagrindu imtos darbinės susisiekimo priemonės bei darbiniai pakinktai, nes išveiktinis pakinkymas yra kiek vėlesnis ir vargingųjų valstiečių beveik nenaudotas. Tačiau daugiausia išveiktinio pakinkymo ribos sutampa su minėtąja darbinio pakinkymo riba.

Aukštaitijoje buvo važiuojama vienu arkliu, kuris kinkomas į ratus su lanku. Porinių ratų čia visiškai nebuvo. Važiavimui vienu arkliu, gal būt, turėjo įtakos šios srities ekonominė bei geografinė padėtis. Kadangi Aukštaitijoje daugiau buvo mažžemių valstiečių ir žemės palyginti buvo blogesnės, dauguma valstiečių teturėjo po vieną arkli. Antra, prie miškų gyvenantieji valstiečiai gana dažnai važiuodavo uždarbauti, veždami miško

medžiagą. Miške vienu arkliu taip pat buvo daug lengviau ir patogiau pravažiuoti. Šios priežastys, žinoma, nėra pagrindinės, tačiau, atrodo, jos turėjo daug įtakos aukštaičių naudotam pakinkymo būdai bei susisiekimo priemonėms.

Pagal pakinkymo būdą vieninkiai aukštaičių ratai skiriasi nuo centrinės Lietuvos bei Žemaitijos valstiečių ratų. Aukštaitijoje jie gana sunkūs, masyvūs ir traukiami už ienų, tuo tarpu kitur traukiami už brankto. Senieji



2 pav. Vieninkiai ratai: 1 — ašis ir skersplautis, 2 ir 12 — krėslas, 3 ir 13 — rungas, ručkas, 4 ir 14 — atrama, 5 — šeiva, pertrauktis, 6 — šeivos atrama, spyriukas, 7 — šeivos sustiprinimas, 8 — krėslų rinkė, 9 — šerdešnikas, 10 — traininis, 11 — traininio atspyris, 15 — stebulė, 16 — stipinas, 17 — ratlankis, tekilonkis, karna, 19 — rinkė, žiedas, 20 — plačrinkė, žiedas, 21 — buksva, 22 — kaištelis

aukštaičių ratai yra vadinami *vežėčiomis*. Tai pastovaus dydžio ratai, kurių negalima nei prailginti, nei sutrumpinti, nes šeiva abiejuose krėsluose pastoviai įtvirtinta, visas vežėčių viršus sukaltas iš lentų, kurios suleistos į specialų rėmą, pritvirtintą prie skersplaučių. Vežėčių skersplaučiai, palyginus su dabartiniais, ypač kitų rajonų ratais, yra gana aukšti, profiliuotais galais. Vežėčios dar buvo medinėmis ašimis, mažai kausytos. Jos buvo darbinės ir išeiginės. Darbinės vežėčios buvo paprastos, nedažytos. Išeiginės vežėčios būdavo daugiau padarytos, nudažytos, derinant net keletą spalvų. Kartais vežėčių užpakalinis «galiukas» būdavo nutapytas gėlėmis, vazonais, paukščiukais. Po I-jo pasaulinio karo vežėčios ėmė nykti, jas pakeitė kitų tipų ratai. Darbinės vežėčios, nors negausiai, tačiau kai kur išliko iki Didžiojo Tėvynės karo, tuo tarpu išeiginės puošnios vežėčios visiškai išnyko buržuazinės Lietuvos metu. Ilgiausiai jos išliko šiaurinėje Aukštaitijoje. Jas pamažu išstūmė išardomi ratai, kurių šeiva ne-

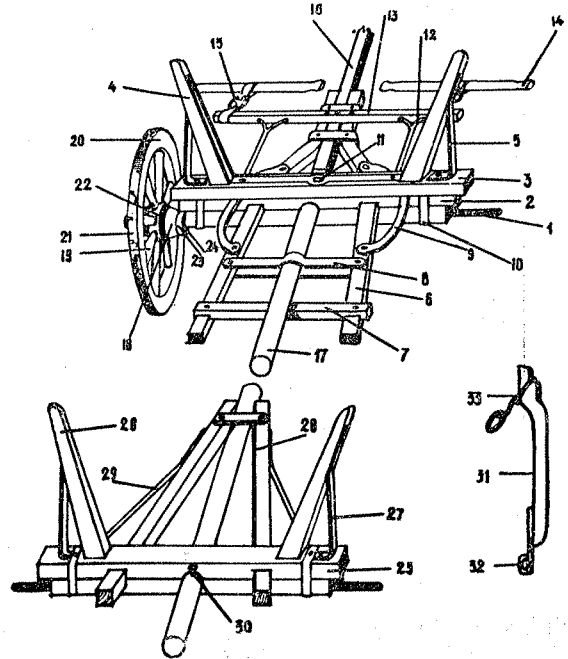
įtvirtinama pastoviai, bet užkišama užpakalyje kaišteliu. Reikalui esant, tokius ratus galima prailginti arba sutrumpinti. Šiaurinėje Aukštaitijoje iki šių dienų ratai išlaikė ankstesnį pobūdį: jie dirbami trumpi, visą viršų dažniausiai sudaro specialios lentos. Tuo tarpu pietinėje Aukštaitijos dalyje ratai žymiai ilgesni, vietoj lentų naudojamos ilgos didelės drobynos. Į pietryčius nuo Vilniaus į ratų galus tarp drobynų įdedamos specialios iš karklų nupintos vadinamosios «palukačkos», tuo tarpu kitur drobynų galai išpinami virvele arba užstatomi paruošta drobynele, vadinamu *galiuku*. Pietryčių Aukštaitijos, ypač pamiškių gyventojų ratai pasižymi siaurumu. Vėžių plotis čia 80–90 cm, tuo tarpu kai vakarų Lietuvoje vėžių plotis yra 110 cm, o išeiginių — net 140 cm. Apskritai, pietų Aukštaitijos valstiečių ratai, palygi-

nus su centrinėje Lietuvoje naudojamais ratais, būdavo grubesni, silpniau apkaustyti, žymiai masyvesni ir sunkesni.

Sienui ir javams vežti Aukštaitijoje buvo naudojami specialūs ratai, vadinami *korais*, *karjolais*, *vuorėmis* ir pan. Jų viršus padarytas lyg iš aukštų didelių drobynų išvien su galais, į apačią šiek tiek siaurėjantis. Užpakaliniai korų tekiniai būna pastoviai pritvirtinti, o priekis dažniausiai užkeliamas ant darbinių ratų pirmagalio. Tokie ratai turi savo gerų savybių: čia kraunant vežimą beveik nereikalinga įgudusi mynėja, tačiau vežimas į tokius ratus prikraunamas perpus mažesnis negu ant paprastų ilgų drobynų. Reikia pabrėžti, kad centrinėje Lietuvoje ir tokius ratus traukia ne vienas kaip Aukštaitijoje, o pora arklių. Kadangi centrinėje Lietuvoje visuomet buvo naudojami poriniai ratai, tai ir šios rūšies ratai, drauge su pasiskolintu iš linkuviškių farmės «vuorių» terminu, čia pritaikomi prie paprastų porinių ratų pirmagalio.

Žemaitijoje ir centrinėje Lietuvoje, į vakarus nuo minėtosios ribos, darbu naudojami dažniausiai poriniai ratai. Vieninkiai ratai buvo naudojami daugiau lengvesniam pavažavimui, pavyzdžiui, į turgų, malūną ir pan. Žinoma, mažžemiai valstiečiai, kurie teturėjo po vieną arklių, visuomet važiuodavo vienu. Darbiniai vieninkiai ratai skiriasi nuo aukštaitiškųjų tuo, kad jie traukiami ne už ienų, bet už brankto; jie padaryti žymiai daugiau, patogiau, stipriau apkaustyti

krėslai su geležinėmis atramomis, be to, jie žymiai lengvesni ir platesni negu Aukštaitijoje. Aukštaitiečiams būdingų vežėčių čia visiškai nėra. Poriniai ratai nuo vieninkių skiriasi pirmagalio konstrukcija. Poriniai ratai būna su «šlaunimis», ant kurių sukasi krėslas, priekyje tarp jų įtvirtinamas dišlius. Be to, dar yra dedama rato formos geležinė sukynė, ant kurios remiasi krėslas ir kuri neleidžia krėslui perkrypti. Kai kuriuose rajonuose, kur buvo tinkamos medžiagos ir vietinių meistrų, geležinės sukynės vietoje buvo dedamas medinis lankas. Medinašiuose ratuose geležinių sukynių nebuvo, jas atstodavo «šlaunys» arba prie jų esęs medinis lankas. Porinių ratų apkaustymai žymiai stipresni negu vieninkių.

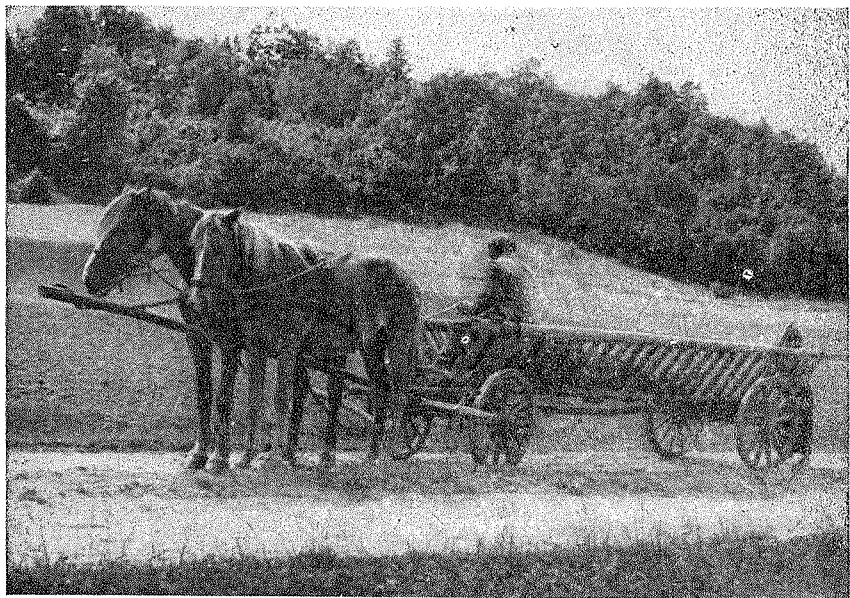


3 pav. Poriniai ratai: 1 — ašis ir ašies medis, 2 — plautas-skersplautis, 3 — krėslas, 4 ir 26 — rungas, ručkas, 5 — atrama, 6 — šlaunys, 7 — šlaunų skersinis, 8 — sustiprinimas, šunyciai, 9 — sukynė, krėslų atrama, pakrėslavimas, 10 — krėslų kabės, rinkės, 11 — šerdešnikas, 12 — atsajos, 13 — stelvoga, skietas, brakas, 14 — branktas, 15 — apkaustymai, kabai, 16 — dišlius, 17 — šeiva, pertrauktis, 18 — stebulė, 19 — stipinas, 20 — ratlankis, tekilonkis, 21 — ratlankis, tekilonkis, karna, 22 — rinkė, 23 — plačrinkė, platlankė, 24 — buksva, 25 — krėslas, 27 — atrama, 28 — traininis, 29 — traininio atspyris, spyriai, varžos, 30 — kaištelis, 31 — lušnis, 32 — pėdelė, 33 — lušpantis



Silutės, Klaipėdos rajonų ratai ypač išsiskiria savo platumu, vėžių plotis čia siekia iki 140 cm. Be to, žymiai platesni ir patys ratlankiai. Jei kitur ratlankių plotis dažniausiai būna 5—5,5 cm, tai čia — 7—7,5 cm.

Trečiąjį rajoną susisiekimo priemonių atžvilgiu sudaro Užnemunė. Čia žinomi tiksliai poriniai ratai. Vieną arklį mažžemiai Užnemunės valstiečiai



4 pav. Darbinis pakinkymas

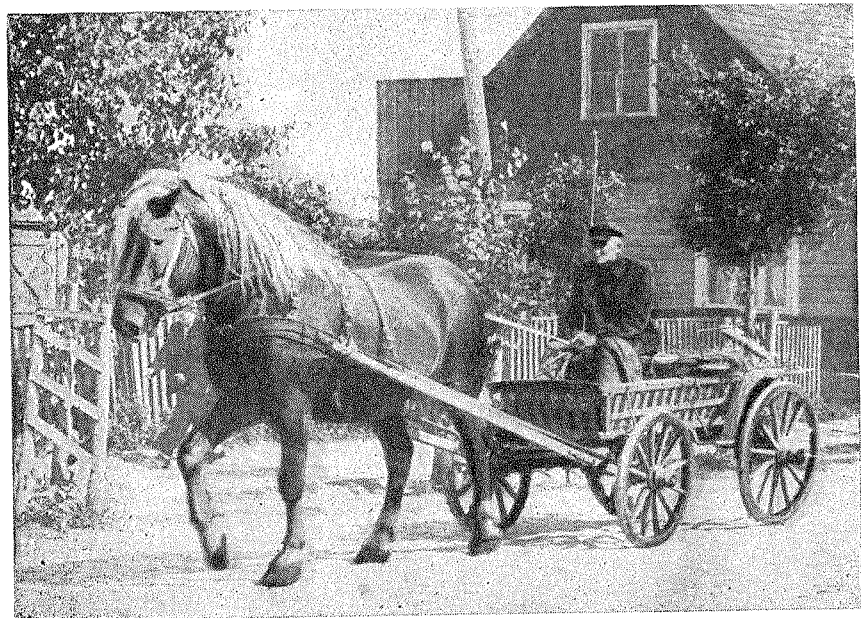
Kauno raj. Kampiškių k.

kinkydavo į tuos pačius porinius ratus. Užnemuniečių vieninkiniai ratai tokiu būdu skiriasi nuo porinių tiksliai savo dydžiu, bet ne konstrukcija. Be to, jie būna tik su viena iena (dyseliu), tuo tarpu kai kitur vieninkiniai ratai esti dviem ienomimis. Šitokių vieninkinių ratų riba neina griežtai Nemunu, bet pereina Nemuno žemupį į šiaurę keletu kaimų nuotoliu, apimdama Silutės, Pagėgių, Tauragės, Vilkių, dalį Raseinių rajonų. Tiksliai čia ratai būna daugiau apkaustyti, krėsiai turi geležines atramas, o lušnys nebenaudojamos. Poriniai Užnemunės ratai iš esmės nesiskiria nuo Žemaitijos bei centrinės Lietuvos ratų, tiksliai būna kiek didesni, ypač ilgos jų drobynos. Be to, Užnemunėje poriniuose ratuose yra išlikusi medinašių ratų savybė — lušnys, kurias kitur pakeitė geležinės atramos. Užnemunės ratai išsiskiria ir tekinių padirbimu: jei kitur ratlankiai lenkiami iš vieno medžio, tai Užnemunėje jie dirbami iš atskirų gabalų. Atrodo, kad tai nulėmė nebuvimas vietoje tinkamos medžiagos ratlankiams išlenkti.

**Išeiginiai ratai.** Žodžiu ratai liaudis paprastai supranta darbinis ratus. Užnemunėje ratai dar vadinami *vežimu*, o išeiginiai tiesiog *brikeliu*, *brička*, *fajatonu*, *lineika*. Tiksliai retais atvejais kai kuriose vietovėse apibendrinant sakoma «šventiniai ratai», nes jie ir būdavo naudojami tiksliai įvairių švenčių metu. Tokia pat padėtis ir su žiemos susisiekimo priemonėmis bei pakinktais. Terminu «išeiginiai ratai» šiuo atveju apibendrinami visi šios rūšies ratai.

Valstiečių išeiginiai ratai paplito po baudžiavos panaikinimo. Iki tol jų buvo palyginti maža. Puošnius išeiginius ratus turėjo tiksliai dvarininkai. Valstiečiai švenčių metu važiuodavo tais pačiais darbiniais ratais. XIX a. žinomos vadinamosios valstiečių «bričkos», kurios, kaip ir darbiniai ratai, yra sritinio pobūdžio. Ryškiausiai išsiskiria Užnemunės bričkos. Senųjų

bričkų konstrukcija nedaug skiriasi nuo porinių ratų, tiksliai ašys bričkose jau nebuvo medinės. Užnemunėje bričkos, priešingai kitoms, yra porinės. Vieninkinių bričkų čia labai retai pasitaiko. Jos taip pat kaip ir porinės yra vienu dišliumi. Bričkos visada pastovaus dydžio, neišardomos, jų viršus padarytas iš lentučių, įtaisoma sėdynė, šonuose įlipimui pritvirtinamos paminos. XIX a. antrojoje pusėje bričkos imta daryti ant lingių. Šitokių bričkų



5 pav. Išeiginis pakinkymas

Kelmės raj.

priekyje būna viena skersinė lingė ant medinio pagrindo, o užpakalyje dvi išilginės lingės, kurios remiasi ant užpakalinės ašies.

Centrinės Lietuvos bričkos skiriasi nuo Užnemunės bričkų savo konstrukcija. Čia jos būna vieninkinės, dviem ienomimis, kurios įkabinamos į geležines kilpas, esančias prie pirmosios ašies. Be to, jose nėra poriniams ratams būdingų «šlaunų» su skersiniu, tarp kurių būna dišlius. Skiriasi ir bričkų viršus: Užnemunės bričkos aukštos, jų viršus keturkampės formos, stačiais šonais, kurie eina 90° kampu ir yra panašūs į keturkampę dėžę; centrinės Lietuvos ir Aukštaitijos bričkos žymiai žemesnės, jų viršus išlenktas, šonuose pritvirtinti skardiniai sparnai, forma panašesnė į fajatonų. Pietų Aukštaitijoje XIX a. pabaigoje ir XX a. pradžioje buvo dar vadinamosios «bričkos ant kočelių». Ar tik nebus tai primityviausias bričkų tipas. Jose nuo priekinės iki užpakalinės ašies eina 3—5 apvalios kartelės, ant kurių remiasi bričkos viršus. Jų viršaus forma tokia pat kaip ir bričkų ant lingių.

Bričkos turtingesniųjų valstiečių buvo naudojamos maždaug iki 1920—1925 m. Vėliau imami dirbti naujos formos išeiginiai ratai. Savo konstrukcija jie nesiskyrė nuo darbinis vieninkinių ratų, tiksliai buvo daromi žymiai mažesni, lengvesni, mažomis, lengvomis drobynelėmis, šonuose įlipimui būdavo pritvirtinamos paminos, o taip pat skardiniai sparnai, sulaukė tyškantį nuo tekinių purvą. Šitokių ratų atsajos buvo dedamos ne iš išorinės ienų pusės iki ašių galų, bet buvo daromos trumpos iš vidinės ienos pusės taip, kad sudarytų su iena statų kampą. Kartais tokie ratai buvo daromi ir ant lingių, kurių būdavo dvi — viena priekyje, kita užpakalyje. Labiausiai šitokie ratai buvo paplitę Žemaitijoje ir centrinėje Lietuvoje. Jie buvo dažomi

viena ar dviem spalvomis. Mėgiamiausios spalvos Žemaitijoje buvo žalia, ruda, centrinėje Lietuvoje be šių dar dažoma geltona, oranžine. Dažnai derinamos dvi spalvos, pavyzdžiui, žalia-ruda, žalia-geltona ir kt. Užnemunėje šio tipo ratų beveik nebuvo. Vieni kiti pasitaikydavo pas zanavykus, tačiau ne vieninkiai, bet poriniai.

Naujo tipo ratai koncentravosi daugiau pagal jų dirbimo centrus, iš kurių vieta račiai kartu su kalviais savo gatavą produkciją išveždavo pardavimui jomarkų metu po įvairius miestus. Žymiausi račių centrai buvo Varniai, Jonava ir Šėta. Labiausiai buvo pasižymėję ir plačiausiai savo produkciją išplatindavo Varnių ir Jonavos meistrai. Žymesnieji jų net dėdavo ratuose savo štampos.

Aukštaitijoje šio tipo ratai mažai tebuvo žinomi. Čia ilgiau išliko brichkos. Tiesa, jų forma vėliau šiek tiek pasikeitė: užpakalyje liko taip pat dvi išilginės lingės, tiktai priekyje po lingę buvo dedama sukynė. Šitokie išėginiai ratai čia buvo vadinami «lineika». Jų forma labai artima Užnemunės buožinių valstiečių fajatonams. Lineikas turėjo, žinoma, tik turtingesnieji.

Linkuvos, Biržų, Anykščių apylinkių išėginiai ratai pasižymi savo mažumu, trumpumu, jų viršus padarytas iš siaurų lentučių. Kituose Lietuvos TSR rajonuose tokių ratų nepasitaiko.

### ZIEMOS SUSISIEKIMO PRIEMONĖS

**Darbinės žiemos susisiekimo priemonės.** Žiemos susisiekimo priemonės kaip ir vasaros yra darbinės ir išėginės. Darbinės žiemos susisiekimo priemonės yra *rogės* ir *šlajos*. Savo konstrukcija rogės ir šlajos yra žymiai primityvesnės negu ratai, todėl manoma, kad jos buvo pradėtos naudoti anksčiau už ratus. Ankstyvesniuose dokumentuose minimos ir rogės, ir šlajos. Lietuvos Statutas taip pat mini ir vienas, ir kitas, nurodydamas jų kainas<sup>1</sup>. XVI—XIX a. dokumentuose kalbama apie rogės ir apie šlajas, kurios būna vieninkės ir porinės, neapkaustytos ir apkaustytos. Taip pat minimi apkaustyti puošnūs *važiai*<sup>2</sup>.

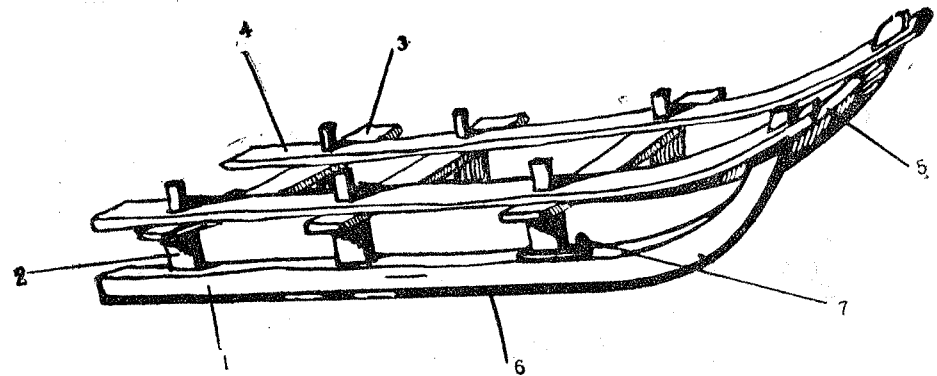
Dar XIX a. viduryje valstiečių naudojamos rogės buvo visai be geležies, neapkaustytos. Ienos buvo arba pritvirtinamos prie priekinių stipinų iš karklo, lazdyno ar beržiuko susuktomis vytimis, arba iškalamos ienų galuose skylės ir ienos užmaunamos ant priekinių stipinų. Kad ne taip greitai diltų pavažos, prie jų mediniais kuoliukais būdavo prikalamas kietesnis medžio — kadugio arba ažuolo — vadinamieji *palopai*. Šitokių rogių Aukštaitijoje dar galima užtikti, tačiau jos darbu jau beveik nebenaudojamos. Rogių naudojimo riba sutampa su vieninkių ratų ir lanko paplitimu. Į rogės kinkoma pavalkais su lanku ir važiuojama vienu arkliu. Pietų aukštaičių rogės pasižymi siaurumu, jų vėžių plotis siekia 48—50 cm. XX a. pradžioje rogės imamos apkaustyti geležimi, medinius palopus pakeičia geležies «šynos». Be to, pritaikomos geležinės kilpos ienoms įkabinti, ant ienų galų dedami geležiniai kabliai.

Centrinėje Lietuvoje, Žemaitijoje ir Užnemunėje naudojamos šlajos. Šlajos skiriasi nuo rogių savo konstrukcija. Rogių pavažos būna labai išriestos į viršų, tuo tarpu šlajų tik mažai keltos, tašytos arba padarytos iš kreivai nuaugusio medžio; vietoj trijų ar keturių porų stipinų ir užkalų šlajose būna dvi «kulbės», kurios pritvirtintos prie pavažų geležiniais aplankais. Rogės arklys traukia už ienų, tuo tarpu šlajos už brankto. Be to, šlajos būna žymiai platesnės už rogės, jų vėžių plotis paprastai esti 70—75 cm. Rogių bei šlajų pavažų riestumas priklauso nuo pakinkymo būdo. Į rogės arklys kinkomas su lanku ir traukia jas už ienų, kurios būna pritvirtintos prie prie-

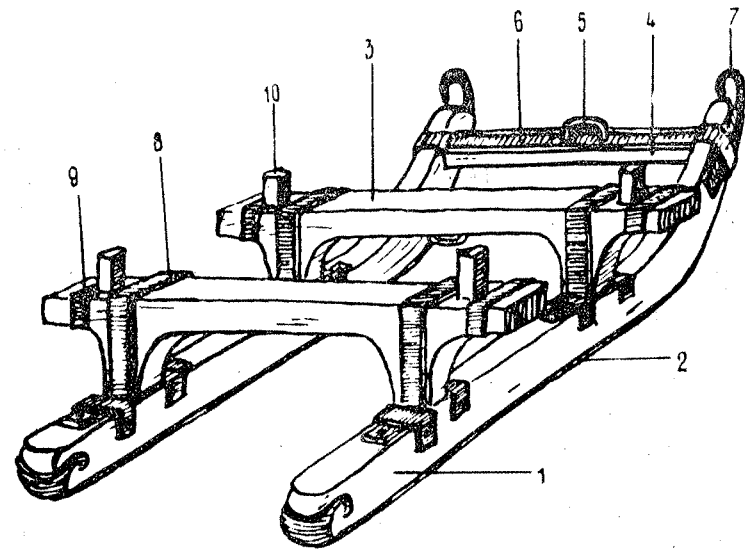
<sup>1</sup> J. Lappo, Lietuvos Statutas 1588 m., 2, XIV sk., Kaunas, 1938.

<sup>2</sup> JLZ, I, 233, 325.

kinių stipinų. Esant neužriestoms pavažoms, sukantis iena gali užsikelti ant gaktinio ir tuo būdu kliudyti. Į šlajas kinkoma be lanko. Branktas būna pritvirtintas prie gaktinio. Ienos šlajose pritvirtintos prie pavažų galų geležiniais apkaustymais ir negali persisukti. Porinėse šlajose būna vienas dišlius, kuris perkišamas per geležines kilpas, esančias prie gaktinio ir pirmosios kulbės. Ienų ir dišliaus paskirtis yra reguliuoti šlajų kryptį. Tuo



6 pav. Rogės: 1 — pavaža, 2 — stipinas, 3 — vinkšna, užkala, 4 — balžienas, užkala, 5 — gaktinis, 6 — šynai, šynos



7 pav. Šlajos: 1 — pavaža, 2 — šynas, šyna, 3 — kaupa, kulbė, 4 — gaktinis, 5 — kilpa dišliui, 6 — gaktinio geležis, 7 — kablys, vagis, 8 ir 9 — kauprinkės, 10 — stipinas, kaištelis

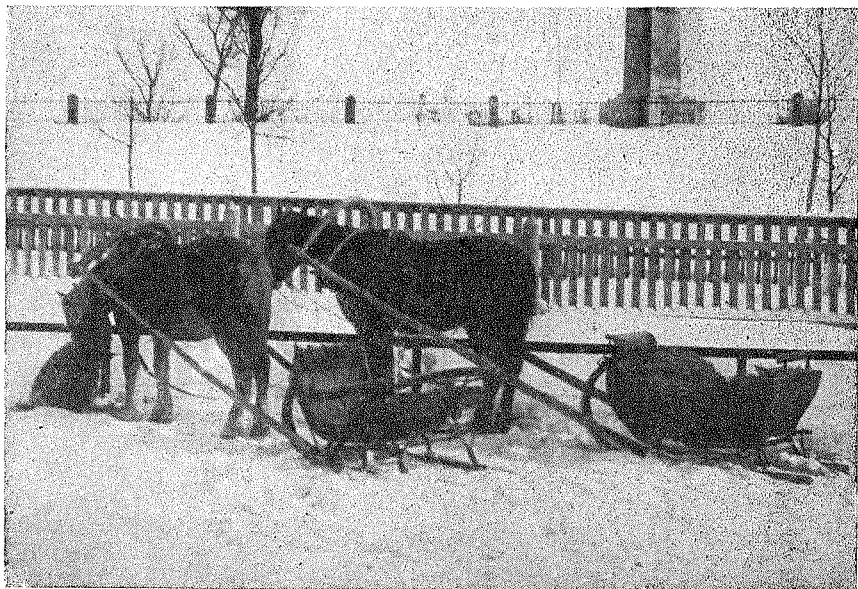
būdu, priklausomai nuo pakinkymo šlajų pavažų galai kaip tik būna neaukšti.

Šlajos būna vieninkės ir porinės. Vieninkės šlajos skiriasi nuo porinių tiktai tuo, kad vietoj dišliaus jos turi ienas. Užnemunės ir Žemaitijos šlajos yra visiškai tapatingos, nors pakinktai ir skirtingi: vieninkės šlajos tiek Užnemunėje, tiek Žemaitijoje esti su viena iena, centrinėje Lietuvoje — su dviem ienomis.

Priklausomai nuo krovinio pobūdžio ant rogių bei šlajų dedamas tam tikras viršus, atskirose vietovėse įvairiai vadinamas: *gurbelis*, *katukas*,



*kibitka, ludės* ir kt. Dažniausiai jis sukalamas keturkampis iš apvalių kartelių, į viršų kiek platėjantis. Šitokio gurbelio forma žinoma visoje Lietuvoje. Lengvesniam važiavimui gurbelis daromas iš lentučių, panašiai kaip ratų drobynos. Centrinėje Lietuvoje jis būna keturkampės formos, o pietryčių Aukštaitijoje — lygiašonio trikampio su į priekį atkreipta viršūne. Užpakalinė dalis esti iki 40 cm aukščio, tuo tarpu kai priekyje būna tik viena



8 pav. Išeiginis pakinkymas

Utenos raj.

kartis. Siaurės Aukštaitijoje pažįstamas kitokios formos rogių viršus; dugną čia sudaro pusapvaliai sukaltos lentos, iš šonų pakilimas būna tik per vieną kartį, o užpakalyje padaroma iki 90 cm aukščio drobynos formos atrama. Žemaitijos vadinamosios «ludės» dažnai būna pusės nupiauto kūgio formos. Tačiau čia išvardintosios formos yra tik dalis liaudies naudojamųjų. Apskritai ant rogių bei šlajų uždedamasis viršus būna gana įvairių formų ir dydžių.

Atsisėdimui darbinėse rogėse ir šlajose naudojama šieno ar šiaudų prikimštas maišas. Sėdynių darbinėse rogėse nėra.

Rąstams vežti ant rogių bei šlajų dedami vadinamieji *pakaladžiai*, o antrajam rąsto galui padėti būna mažos rogutės tokios pat formos kaip darbinės rogės. Prie šlajų naudojami vadinamieji *karukai*, kurie padaryti taip pat kaip ir šlajos. Taigi rogučių paplitimas sutampa su rogių, o karukų — su šlajų paplitimo riba.

**Išeiginės žiemos susisiekimo priemonės.** Kaip vasaros, taip ir žiemos susisiekimo išeigines priemones valstiečiai plačiau ėmė naudoti tik nuo XIX a. vidurio, ypač po baudžiavos panaikinimo. Aukštaičių vadinamosios «rozvalinos» sudaro tarsi pereinamąjį tarpą tarp darbinių ir išeiginių žiemos susisiekimo priemonių. Jos paprastai būna darbinių rogių dydžio, jų apačia nesiskiria nuo darbinių rogių, tiksliai ant jų esti pritaisytas specialios formos viršus. Išeiginės žiemos susisiekimo priemonės yra *važeliai* ir *šlajukai*. Pirmieji paplitę Aukštaitijoje ir sutampa su rogių paplitimu. Jie skirti lengvam važiavimui. Važeliais važiuoja piršliai, vestuvinkai ir pan. Važelių pavazos priekyje būna labai išriestos į viršų, o taip pat pagal jas išriečia-

mas ir važelio visas priekis, išgaunant «S» raidės formą. Tačiau tai daroma ne vien grožio, bet ir praktiškumo sumetimais: arklys neprimeta nuo kojų į važelį sniego. Važelyje įtaisyta iš lentučių sukalta sėdynė, kurios apačioje būna padarytos durelės įvairiems vežamiems daiktams susidėti. Važeliai paprastai būna ant trijų porų stipinų, prie kurių pritvirtinamos skersinės užkalos. Jų galuose pritvirtinami «sparniukai», kurie turi tą pačią paskirtį kaip ir ratų lipynės, o svarbiausia neleidžia važelių perkrypti ir pavirsti. Norint suteikti važeliui gražesnę formą, sparniukai būna net išlenkiami. Važeliai visuomet dažomi; dominuojančios jų spalvos esti ruda, geltona, vyšninė; kartais derinamos net dvi spalvos. XIX a. važelių, o taip pat ir šlajukų užpakalinė lenta gana dažnai būdavo nutapoma spalvotu augaliniu arba geometrinu raštu. Po I-jo pasaulinio karo tokie tapyti važeliai beveik išnyko. Kai kuriose vietovėse buvo daroma ant važelio užpakalinės lentos iškilų kauburėlių eilė, kuri būdavo dažoma dažniausiai dviem spalvomis — viena tamsesne, kita šviesesne. Daug puošnumo važeliams suteikia jų apkaustymas. Geležinės atramos niekuomet nebūna tiesios, jos susukamos spiralėmis, suvejamoms imituojančioms virves, padaromos augalinės arba geometrinės figūros. Paprastai galai užbaigiami įvairiais pumpurėliais, žvakutėmis ir kt. Be važelių, Aukštaitijoje pažįstama dar viena išeiginių žiemos susisiekimo priemonių rūšis, tai vadinamosios *lubnelės*. Jos savo forma gana artimos važeliams, tiksliai būna didesnės ir ne tokios puošnios.

Šlajukų paplitimo riba sutampa su šlajų paplitimu. Jie naudojami centrinėje Lietuvoje ir Žemaitijoje. Čia važelių visiškai nėra. Skirtumas tarp važelių ir šlajukų tas pat kaip ir tarp rogių bei šlajų. Šlajukų pavazos kaip ir šlajų būna tašytos iš nuaugusio medžio, mažai lenktos; kulbės išlenktos iš vieno medžio, kuris sustiprinamas iš apačios pritvirtinant geležį. Vėlesniųjų šlajukų kulbė daroma vien tik iš išlenktos geležies. Tačiau būna šlajukų ir su stipiniais, panašiai kaip ir važelių. Šlajukai žymiai didesni už važelius. Apkaustymo-papuošimo atžvilgiu tarp šlajukų ir važelių esminio skirtumo nėra, tačiau spalvų atžvilgiu jie skiriasi. Žemaitijos ir centrinės Lietuvos šlajukų dominuojančios spalvos yra tamsiai žalia, ruda, kurios paryškiamos geltonais, raudonais, juodais apvedžiojimais. Žemaitijos šlajukai kaip ir šlajos būna viena iena, tiksliai prieš Didįjį Tėvynės karą jie imti daryti dviem ienomis. Centrinėje Lietuvoje šlajukai esti dviem ienomis. Seduvos, Dotnuvos ir kituose rajonuose šlajukų šonai daromi iš drobynelių, priekis iš glaustų lentučių. Šitokie šlajukai būna didesni, talpesni, jų apkaustymai mažiau puošnūs. Šilutės, Pagėgių raj. šlajukai kaip ir ratai pasižymi platumu ir būna žymiai didesni. Gana dažnai jie kinkomi pora arklių. Spalviniu puošnumu šlajukai čia nepasižymi, dažniausiai jie dažomi viena lygia spalva.

Šlajukai kaip ir aukštaičių važeliai kinkomi vienu arkliu.

Užnemunės valstiečių išeiginės žiemos susisiekimo priemonės skiriasi tiksliai dydžiu ir spalvomis. Čia važiuojama ir važeliais, ir šlajukais. Tiek vieni, tiek kiti čia dažomi viena lygia spalva, dažniausiai juoda, rečiau ruda. Kapsai daugiausia naudoja didelius porinius važius, kurie nepasižymi apkaustymo puošnumu. Zanavykai daugiausia važiuoja šlajukais, kurie apkaustomi panašiai kaip važeliai bei aukščiau minėtieji šlajukai. Čia gana dažnai užpakalinių atramų galai užbaigiami gyvulinio ornamentu — stilizuotomis priešpriešiais atsuktomis žalčių galvutėmis. Kartais apkaustymai padengiami bronzos. Šlajukai būna vieninkiai ir poriniai. Tiek vieni, tiek kiti Užnemunėje vadinami rogėmis.

Nemuno vidupio kairiajame krante Kauno raj. Samylų, Viršužiglio apylinkių mažžemiai ir vidutinieji valstiečiai, neturintieji šlajukų, pasidarydavo šlajuko viršų, nudažydavo jį taip pat, kaip dažomi šlajukai, ir uždedavo ant jų pačių darbinių šlajų.

Šlajūnų ir važelių, kaip ir išeiginių ratų, buvo keletas dirbimo centrų. Plačiausiai buvo žinomi Varnių, Jonavos, Žiežmarių, Eišiškių, Vosyliškių ir kt. meistrai. Tačiau labai dažnai žiemos susisiekimo priemonės dirbdavo vietos meistrai.

## PAKINKTAI

**Darbiniai pakinktai.** Pakinktai taip pat skirstomi į darbinius ir išeiginius. Pagrindinė darbinių pakinktų medžiaga buvo medis, linai, kanapės ir karna. Odiniai pakinktai buvo tikrai išeiginiai. Lietuvos Statute randame išvardintas šias pakinktų medžiagas, kartu nurodant net pakinktų kainas priklausomai nuo medžiagos<sup>1</sup>: paprasti ir išeiginiai pavalkai, lankas, karninės ir kanapinės vadžios, kamanos, kantarai, plėškės ir kt. Odinius pakinktus gamino amatininkai šikšniai, kurie daugiausia būrėsi prie dvarų ir miestuose. Ilgainiui amatas virsdavo pavarde, tai rodo iki šių dienų išlikusi Šikšniaus pavardė. Šių amatininkų apgyventa vietovė-kaimas gauna nuo amato net kaimo pavadinimą, pavyzdžiui, Šikšnių k., Panevėžio raj. Vis dėlto amatininkai dažniausiai gamindavo susisiekimo priemones ir pakinktus dvarininkams, o valstiečiai kone kiekvienas savo reikalams pasigamindavo jas patys.

Pakinkymas, kaip ir susisiekimo priemonės, yra sritinio pobūdžio ir sutampa su tam tikrų vasaros bei žiemos susisiekimo priemonių paplitimu. Aukštaitijoje, kur važiuojama vienu arkliu, kinkoma pavalkais su lanku. Pakinktus čia sudaro: pavalkai, lankas, balnelis, apinasris, vadžios. Su lanku kinkomi pavalkai skiriasi nuo tų, kuriais kinkoma be lanko. Čia arklys traukia ratus už ienų, todėl ienos pritvirtinamos prie pavalkų kartu su lanku. Darbiniai lankai būna lygūs, nedažyti arba dažyti viena lygia spalva. Dažniausiai lankai dažomi rausvai ruda, žalia, rečiau mėlyna spalva. Išeiginiai lankai visuomet dažomi. Kartais lankai dažomi dviem spalvomis: viena spalva nudažoma visas lankas, o kraštuose kita spalva užbrėžiami ruoželiai arba per visą lanką dedami vingeliai. Kartais lanko paviršius išpiaustomas geometriniais arba augaliniais stilizuotu raštu, paskui nudažomas viena lygia spalva. Rytinėje Aukštaitijoje pasitaiko lankų, dažytų ir keletu ryškių spalvų augaliniais bei geometriniais raštais. Šitie lankai esti žymiai aukštesni ir storesni. Juos daugiausia naudojo čia gyvenantieji rusai, todėl tokie lankai vadinami rusiškais. Lietuvių lankai skiriasi nuo jų forma ir spalvomis, būna platesni, žemesni, dažyti viena ar dviem sodriomis spalvomis, nemėgstama daug ryškių spalvų. Kolūkiniame kaime daugiausia naudojami lygūs, nedažyti, natūralios spalvos lankai. Kinkant arklių pavalkais su lanku, naudojamos dar antšonės, skirtos prilaikyti ratus važiuojant į pakalnę, nes balnelis pakinkyme su lanku šios paskirties pilnutinai neatlieka. Ypač jos būna reikalingos kalnuotose vietovėse. Iki I-jo pasaulinio karo antšonės gana dažnai buvo audžiamos namuose, vėliau imtos naudoti odinės antšonės. Aukštaitijos kolūkiečiai ne visuomet prie pavalkų naudoja antšones, kartais tikrai parišama pakeliamoji.

Vietovėse, kur važiavimui kinkoma su lanku, lauko darbams naudojami kiti pavalkai su viržiais arba darbinės austinės bei odinės plėškės.

Centrinėje Lietuvoje ir Žemaitijoje tiek lauko darbams, tiek važiavimui ir vienas ir pora arklių kinkoma pavalkais be lanko. Traukimui pavalkuose būna viržiai, kurie užneriami ant brankto. Patys pavalkai šiek tiek skiriasi nuo kinkomųjų su lanku. Šitokių pavalkų kamantų viršus kartais būna net profiluojamas. Be to, kamantai gana dažnai būdavo nudažomi. Ienos prie šitokio pakinkymo tarnauja ne traukimui, bet krypčiai reguliuoti, tuo tarpu

<sup>1</sup> И. Лаппо, К вопросу об утверждении Литовского Статута 1588 года. — Сборник статей в честь М. К. Любавского, 130—171, СПб, 1917.

kai kinkant su lanku jos atlieka ir vieną, ir kitą paskirtį. Kinkant be lanko, ienos būna trumpesnės, dailesnės ir pririšamos prie balnelio visiškai pritrauktai. Balnelis reguliuoja ratų bei šlajū kryptį ir prilaiko ratus važiuojant į pakalnę. Poriniame pakinkyme šią paskirtį atlieka kaklininkai. Kartais kaklininkai nededami arkliams ant kaklų, bet segami prie pavalkų. Tuo atveju naudojamos antšonės, kurios prilaiko važiuojant į pakalnę. Tačiau taip kinkoma labai retai.

Užnemunė sudaro trečiąjį sritinį pakinkymo tipą: čia tiek važiavimui, tiek lauko darbams kinkoma plėškėmis. Darbinės plėškės būdavo audžiamos namuose iš linų arba kanapių specialiomis staklėmis. Austinės plėškes sudarydavo du diržai, kurių vienas ėjo arkliui per krūtinę, kitas per sprandą. Kartais dar dedamas pernugaris. Po I-jo pasaulinio karo, šalia namuose austų darbinių plėškių, turtingesnieji valstiečiai ėmė naudoti odines, su paprūgais, kurios dažniausiai būdavo perkamos mieste gatavos, rečiau besiuovamos namuose. Ilgiausiai austinės plėškės išliko dzūkuose. Šitokio pakinkymo riba neina griežtai Nemunu, bet pereina Nemuno žemupį į šiaurę, apimdama Silutės, Pagėgių, dalį Raseinių, Vilkijos rajonus, iki Kauno. Riba taip pat pereina Nemuno vidupį į rytus, tačiau čia gana siauru ruožu teapima tikrai nuo Nemuno atitolusių keliolikos kaimų juosta.

Darbiniai apinasriai ir vadžios visoje Lietuvoje vienodi. Jie vyti iš linų arba kanapių. Apinasriai būna ir austiniai. Po I-jo pasaulinio karo, šalia austinių apinasrių, ypač buožiniuose ūkiuose, plačiai buvo pradėta naudoti odinius apinasrius ir kantarus. Kantarai iš pradžių buvo skirti vien pririšimui, tačiau, įsegus į juos žąslus, jie buvo naudojami ir dirbant. Mažiausiai kantarai naudoti Aukštaitijoje.

**Išeiginiai pakinktai.** Juos sudaro kamanos ir puošnios plėškės. Jei darbinius pakinktus daugiausia pasigamindavo kiekvienas valstietis sau namuose, tai išeiginiai buvo perkami mieste arba užsakomi pasiūti pas rimorius. Mažiausiai išeiginių plėškių buvo Aukštaitijoje, kur, kaip jau buvo minėta, dažnai ir į išeigines susisiekimo priemones kinkoma su lanku. Išeiginės plėškės bei kamanos skiriasi nuo darbinių įvairiais papildomais diržais bei sagtimis, kurių vienos turi praktinę, o kitos grynai puošybines reikšmes. Jas turėjo tik turtingesnieji valstiečiai, o mažžemiai kinkė darbinėmis plėškėmis (Užnemunėje) arba odiniais pavalkais (centrinėje Lietuvoje). Centrinėje Lietuvoje vietoj išeiginių plėškių gana dažnai būdavo įsigijami dailesni oda apmušti pavalkai ir odinis balnelis. Plėškes daugiausia stengėsi įsigyti jaunimas, o senesnieji valstiečiai kartais nepirkdavo plėškių vien dėl to, kad su jomis arkliui sunkiau traukti negu su pavalkais.

Išeiginės vadžios taip pat skyrėsi nuo kasdieninių. Jos buvo audžiamos iš spalvotų siūlų, kartais net raštuotos. Dažniausiai vadžios austos iš dviejų spalvų siūlų, derinant žalią su raudona, žalią su geltona, rečiau rudą su geltona ir pan. Zanavykai naudojo vadžias, vytas iš spalvotų siūlų. Tačiau, aplamai paėmus, Užnemunėje prie išeiginių pakinktų dažniausiai buvo naudojamos ne austinės, bet odinės vadžios.

Prie išeiginių pakinktų plačiai buvo naudojami skambučiai, segami prie lanko arba prie plėškės. Daugiausia jie buvo naudojami žiemą. Vasarą skambučius naudojo tikrai vestivininkai ar kūmai. XX a. pradžioje juos pakeičia (išskyrus Užnemunę) žvangučiai, kurie būdavo pritvirtinti ant dirželio ir dedami arkliui ant kaklo.

Kolūkiniame Tarybų Lietuvos kaime išeiginiai pakinktai, kaip ir išeiginės susisiekimo priemonės, retai naudojami. Juos vis labiau išstumia mašinos.