

KINKOMOJO TRANSPORTO PRIEMONIŲ GAMYBA

S. BERNOTIENĖ

Kinkomuoju transportu suprantame visų rūšių sausumos susisiekimą arkliais. Susisiekimas arkliais žinomas jau nuo seno kaip viena pagrindinių susisiekimo priemonių. Tam tikslui naudojami įvairūs ratai, rogės, šlajos, važeliai ir kt. Laikui bėgant, keitėsi jų formos, medžiaga, padirbimo būdas. Kaip bebūtų buvusios dirbamos susisiekimo priemonės, visada buvo žiūrima jų patvarumo.

XVI a. istoriniuose dokumentuose minimi amatininkai račiai, įsikūrę prie dvarų. Iki pat XX a. pradžios kiekviename dvare buvo po vieną samdomą račių-stalių, kuris už atliktus darbus gaudavo sutartą atlyginimą natūra. Antai 1906 m. Žarėnų valsč., Keturakių dvare račiumi dirbo medžio darbų meistras Jonas Venckus¹. Jis turėjo atlikti visus medžio darbus: statyti trobesius, dirbti žemės ūkio padargus, ratus, roges ir kt. Prie statybų meistrui padėti būdavo duodami darbininkai.

Nors pusiau natūriniame ūkyje valstietis stengėsi visus ūkio poreikius patenkinti savo jėgomis, tačiau, reikia manyti, kad ir jis neapsiėjo be račiaus.

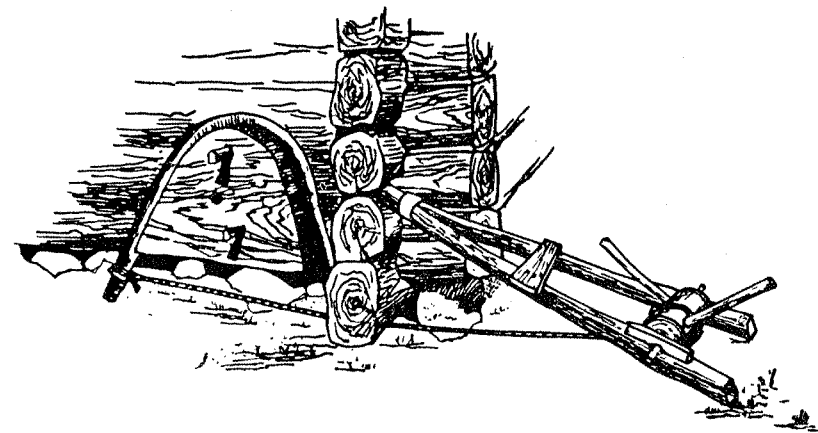
Račiais daugiausia buvo mažžemiai ar bežemiai valstiečiai, kurių pagrindinis pragyvenimo šaltinis buvo amatas, tačiau dažniausiai jie dirbdavo tiksliai laisvu nuo žemės ūkio darbų metu. Amato jie būdavo išmokę iš tėvų, rečiau kuris stalių-račių ilgesnį laiką buvo specialiai mokęsis pas meistrą. Susidarė tradicija, kad tėvo amatą perimdavo jo sūnūs, todėl ilgainiui išaugo ištisi račių kaimai. (Tai rodo, pavyzdžiui, iki šiol Varėnos rajone išlikęs Kaliesnykų kaimo pavadinimas.) Račių kaimai minimi jau gana ankstyvuose dokumentuose, dvarų inventoriuose.

Dar šio šimtmečio ketvirtajame dešimtmetyje Šeduvos rajone visas Dargėnų kaimas, kurio gyventojai daugiausia buvo mažžemiai valstiečiai, vertėsi ratlankių lenkimu ir tekinių dirbimu, nes apylinkėje buvo gausu ratams dirbti tinkamos medžiagos. Miško medžiagą — ąžuolus, uosius, jie pirkdavo iš varžytinių. Ratlankius ir tekinius jie veždavo parduoti jomarkų metu į Šeduvą, Grinkiškį, Joniškį, Šiaulius, Panevėžį ir kitus miestus. Rogių pavažų šio kaimo račiai nelenkdavo, nes šiose apylinkėse naudotos ne rogės, bet šlajos; jas parduoti būtų reikėję vežti toli, net į Panevėžį.

Susisiekimo priemonių gamybos procesas buvo gana sunkus ir sudėtingas. Vienas iš paruošiamųjų ratų gamybos darbų yra **ratlankių lenkimas**. Ratlankiai daugiausia lenkiami iš uosio medžio. Primityviausias ratlankio lenkimo būdas yra lenkimas ant rasto. Ratlankiui skirta medžiaga iššutinama krosnyje ant žarijų ir, dar nespėjusi ataušti, lenkiama. Medis perkšamas pro rasto apačią, abu jo galai virš rasto sulenkiami ir surišami.

¹ Šiuo metu račius J. Venckus gyvena ir dirba račiumi Rietavo rajone, «Liepsnos» kolūkyje.

Taip pat primityviai ant rasto lenkiamos ir rogių pavažos. Lenkiamasis pavažos galas pakišamas po rastu, o antrasis galas keliamas į viršų ir prilinkiamas atgal. Surišta pavaža numaunama nuo rasto ir pavėsyje išdžiovinama. Aukštaitijoje, kur į roges arklys kinkomas su lanku, rogių pavažoms ir lankams lenkti plačiai naudojami specialūs prietaisai, vadinamieji

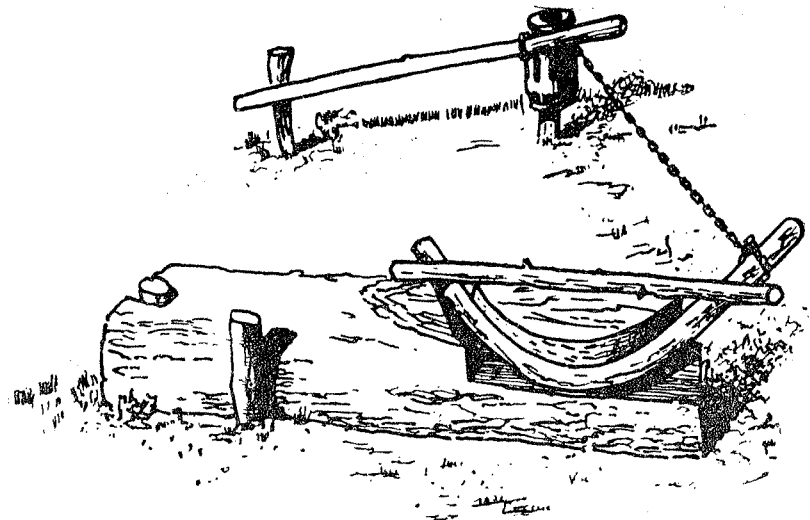


1 pav. «Ragalanktis» su suktuvu
BTSR, Gardino raj., Azierkų k.

«ragalankčiai», «lenkinės bobos», arba tiesiog «bobos». Ragalankčiai gaminami dvejopai: vieni pritausomi prie kluono sienos, kiti ant žemės. Lenkiant pirmuoju būdu, prie sienos netoli sąsparos pritvirtinama pusės rato formos kaladė. Tarp jos ir sąsparos užkišamas lenkiamoj medžio galas ir nulenkiamas žemyn. Prilinkus medžiagą, kad lankas nesitiestų atgal, virš kaladės užkišami specialūs kuoliukai. Lenkiant rankomis, reikia gana daug jėgos, todėl kartais šiam reikalui būdavo naudojamas specialus suktuvus. Šiuo atveju, lenkiamoj medžio galą užkišus už sąsparos, prie antrojo galo pririšama viela, kuri prakišama pro ragalankčio apačią ir užvyniojama ant suktuvo. Sukant suktuvo volą, medis lenkiamas žemyn (1 pav.).

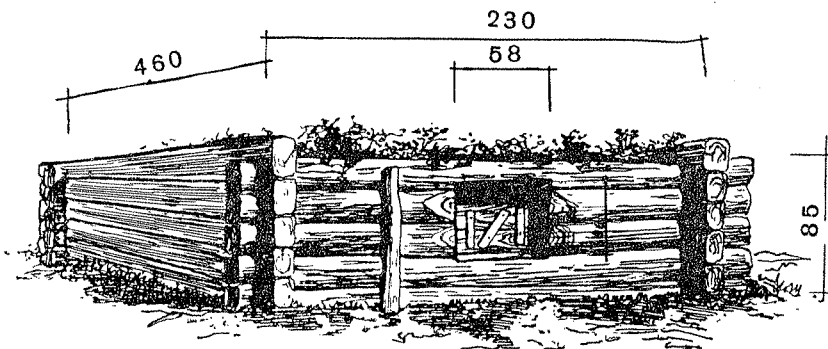
Lenkiant antruoju būdu, ragalankčiai pritvirtinami tiesiog ant žemės. Tai storame raste išpiautas pusratis. Darbui palengvinti netoli ragalankčio įkalamas kuoliukas, ant kurio užmaunama stebulė. Vienas vielos galas pririšamas prie lenkiamoj medžio, kitas — prie kartelės, apvedus vielą apie stebulę. Kartelės vienas galas užkišamas už stebulės, o už kito galo sukama. Stebulė sukasi aplink kuolą, vyniodama vielą, ir tuo būdu medis lenkiamas (2 pav.).

Minėtojo Dargėnų kaimo račiai ratlankiams skirtajai medžiagai šuntinti buvo iš rastų pasistatę specialią 4,6 m ilgio, 2,3 m pločio ir 0,85 m aukščio vadinamąją «parnią» (3 pav.). Jos viršus buvo apkrautas rastaus ir užpiltas žemėmis. Viename «parnios» gale buvo 58 cm × 48 cm durelės, pro kurias buvo sudedama medžiaga. Sudėjus medžiagą, durelės būdavo sandariai uždaromos ir aplipinamos moliu, kad neišeitų garas. Kitame «parnios» gale buvo pritausytas 50 kibirų vandens talpos sandariai uždaromas katilas, iš kurio nutiestas vamzdis į «parnios» vidų. Katilas buvo pripildomas vandens, sandariai uždaromas ir po juo kūrenama ugnis. Vamzdiu į vidų patenkantieji garai šuntindavo ratlankiams skirtą medžiagą. Iš karto būdavo sukraunama po 100 ratlankių; jie buvo šutinami 3 paras,



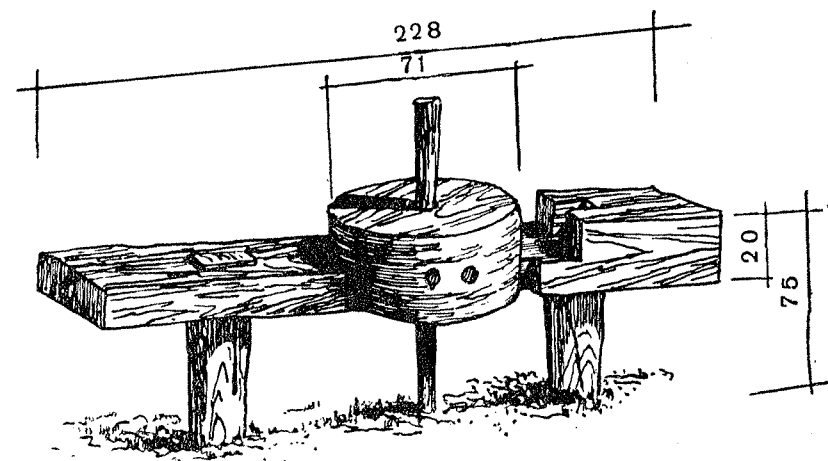
2 pav. «Ragalanktis»

Eišiškių raj., Gėlūnų k.



3 pav. «Parnia»

Seduvos raj., Dargėnų k.



4 pav. Lenktuvas «boba»

Seduvos raj., Dargėnų k.

sukūrenant vienai ratlankių partijai 2—2,5 m³ malkų. Iššutinta medžiaga būdavo lenkiama ant specialių lenktuvų, vadinamųjų «bobų», kurių aplink «parnią» buvo dešimt (4 pav.). Ratlankius lenkdavo penkiese: trys vyrai lenkdavo medį, vienas surišdavo viela sulenktus ratlankius ir vienas juos nuimdavo nuo lenktuvų.

Užnemunėje medinių ratlankių lenkimas nėra žinomas. Čia ratlankiai dirbami iš atskirų 5—6 gabalų, vadinamųjų «stukais». «Stukai» išpiau-nami piūklų iš tiesaus medžio. Ratlankiu čia vadinamas ant suleistų «stukų» aptrauktas geležinis lankas.

Ratlankiai ir šiuo metu lenkiami Deltuvoje, kur šį darbą organizuoja pats kolūkis. Kolūkiai, kur nėra arti ratlankių lenkimo dirbtuvės, perka ratlankius gatavus.

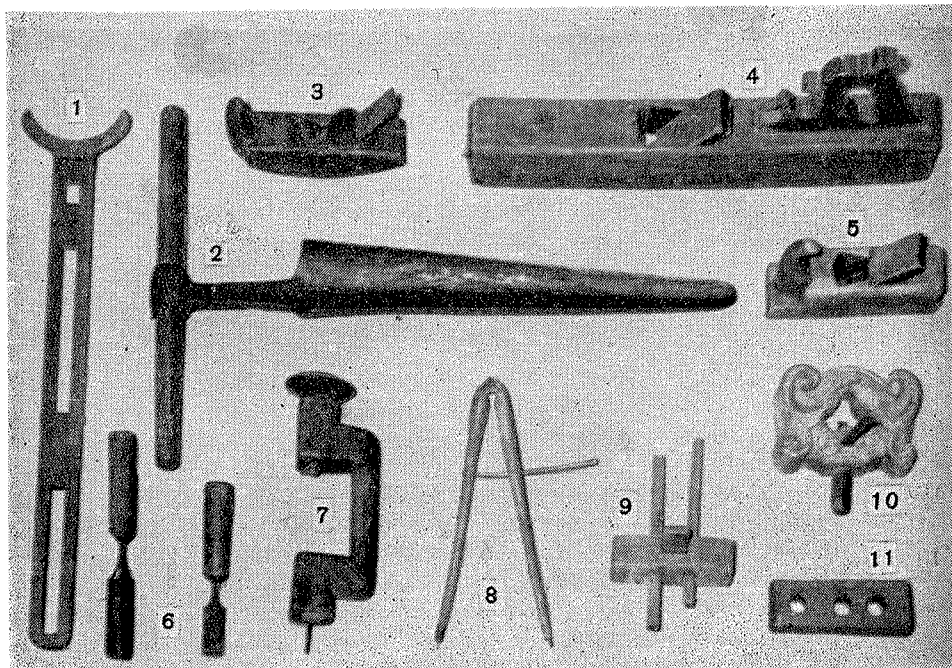
XX a. trečiajame—ketvirtajame dešimtmečiuose eiliniai kaimo račiai ratlankius dažniausiai pirkdavo jau sulenktus ir patys dirbdavo daugiausia darbinės susisiekimo priemonės, kaip, pavyzdžiui, ratus, roges, šlajas. Išeigines susisiekimo priemones dirbdavo daugiausia miestelių račiai. Pirmieji užsakymus dažniausiai atlikdavo iš užsakovo medžiagos, antrieji paprastai dirbdavo iš savo medžiagos ir nudažytus bei apkaustytus ratus parduodavo jomarkuose. Jau XIX a. žinomi Kėdainių račiai, kurie dirbdavo puošnias bričkas. Tarybų Lietuvos teritorijoje prieš Didįjį Tėvynės karą buvo garsūs Varnių, Jonavos, Eišiškių, Žiežmarių, Luokės ir kitų miestelių račiai. Garsiausi buvo Varnių ir Jonavos račiai, kurie dirbdavo daugiausia išeiginius ratus, «lineikas», šlajukus, rečiau darbinus ratus ir šlajas. Čia su račiais dirbdavo ir kalviai; buvo žinomos dargi stambesnės dirbtuvės, kuriose dirbdavo net po kelis žmones. Račiai, padarę medines dalis, pristatydavo jas kalviams, šie apkaustydavo, dažytojai nudažydavo. Gatavą produkciją Varnių meistrai veždavo į Šiaulius, Kelmę, Joniškį, Kvėdarną, Telšius ir kt. Maždaug iš tų pačių vietų atvažiuodavo pas juos turtingieji valstiečiai ir dvarininkai užsakyti išeiginių susisiekimo priemonių: «lineikų», lengvų ratukų ir pan.

Medžiaga ratams vartojama stipriausių medžių rūšių: ąžuolo, uosio; stebulės kartais tekinamos iš guobos. Viršutinėms ratų dalims naudojamas beržas, eglė. Ratų bei rogių gamybai medžiai kertami žiemą, nes žiemą kirstų medžiaga esanti stipriausia, mat, «vasarą sakai išteka ir medžiaga niekam tikusi». Medžiaga buvo džiovinama gana ilgai, kartais net nuo 2 iki 10 metų, pavėsyje, nes, senųjų račių teigimu, džiovinant saulės atokaitoje, saulė ištraukianti stiprumą ir ratai nieko nelaiką.

Račių darbo įrankiai. Iki XIX a. valstiečių susisiekimo priemonės buvo gana primityvios. Tai visų pirma priklausė nuo račių darbo įrankių primityvumo. Pagrindiniai XIX a. račių darbo įrankiai buvo kirvis, piūklas, grąžtas, rėžtukas, prietaisas stipinų ilgiui ženklinti, oblius ir kiti smulkūs įrankiai. Medinašių ratų stebulėms gręžti buvo naudojami lovelio formos grąžtai (5 pav.).

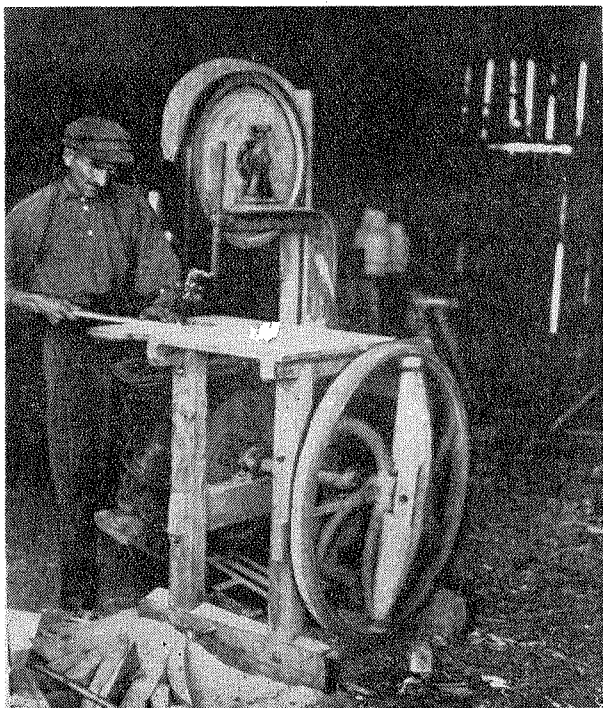
Smulkesni račių darbo įrankiai buvo obliukai, rėžtukai, skriestuvai ir kiti, kurie beveik nesiskyrė nuo stalių darbo įrankių. Iš specialių račių darbo įrankių dar reikėtų paminėti įrankį stipinų galams apipiauti, «stukams» užbrėžti, stipinų ilgiui matuoti ir kt.

Apskritai, Aukštaitijos račių darbo įrankiai buvo žymiai paprastesni, primityvesni. Čia darbas daugiausia buvo atliekamas rankiniu būdu, maža teturėta specialių prietaisų. Pavyzdžiui, medžiaga ratams būdavo piau-nama paprastu piūklų, į ratlankį leidžiamų stipinų galai taip pat buvo apipiaunami piūkliuku. Tuo tarpu vakarinės Lietuvos dalies račiai žymiai daugiau naudojos specialiais įrankiais bei prietaisais, pavyzdžiui, specialiu įrankiu stipinų galams apvaliai nupiauti, prietaisu su lankiniu



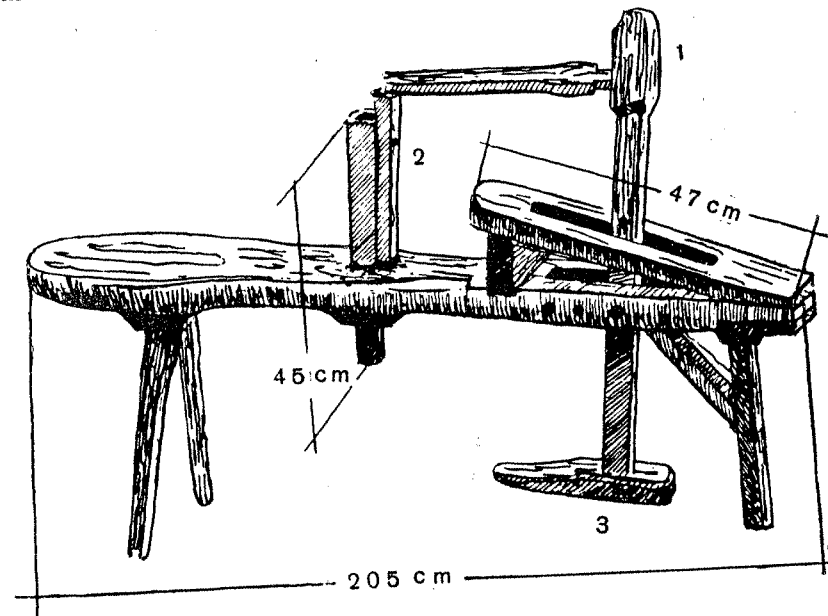
5 pav. Smulkūs račiaus darbo įrankiai:

1 — prietaisas ratlankiams ir stipinų ilgiui matuoti; 2 — gražtas stebulėms gręžti; 3, 5, 10 — obliukai; 4 — leistuvas; 6 — kaltai; 7 — gražtas; 8 — skriestuvas; 9 — rėžtukas; 11 — prietaisas stipinų galams matuoti



6 pav. «Bancūgas» medžiagai piauoti
Tauragės raj., Naujininkų k.

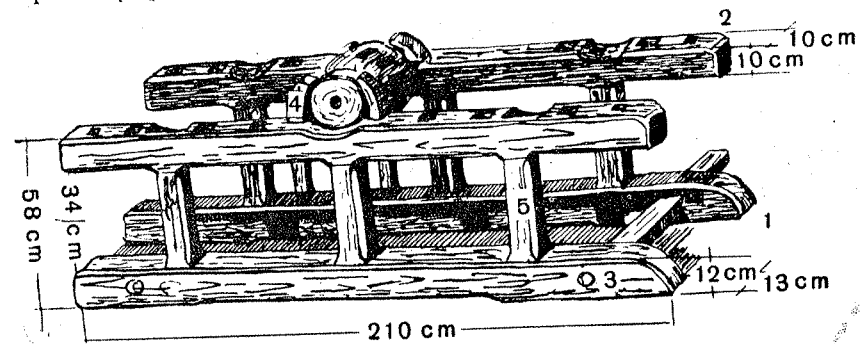
piūklų medžiagai piauoti ir kt. (6 pav.). Visi šie įrankiai žymiai palengvino račių darbą ir pagerino jų gaminių kokybę.
Vienas iš didesniųjų račiaus darbo prietaisų buvo medinis «varstotas», prie kurio buvo dirbamos kone visos ratų dalys. Aukštaitijos ir Užnemunės



7 pav. «Ožys» stipinams drožti

Kapsuko raj., Kūlokų k.

račiai «varstotą» naudojo kiek rečiau, o kai kurie jo ir visiškai neturėjo. Vietoj jo ratų stipinams ir kitoms nudrožti buvo naudojamas «ožys». Tai specialus suolas su dviem atramomis, tarp kurių įdedamas drožiamasis stipinas (7 pav.). Tuo tarpu Žemaitijos račiai naudodavo tik «varstotą».

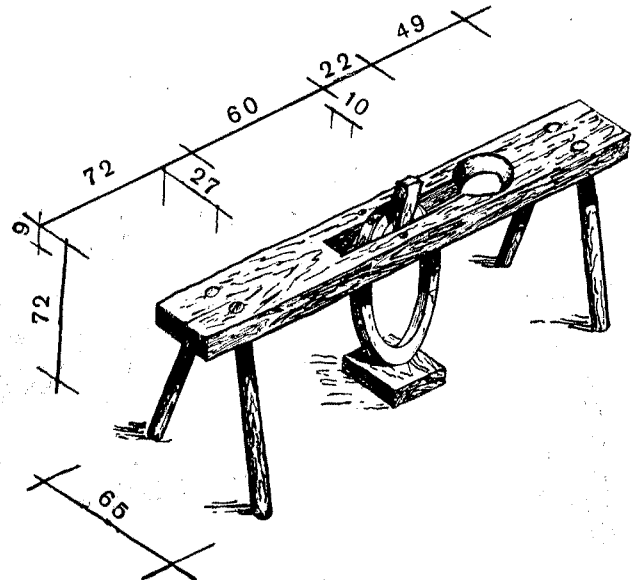


8 pav. «Ratadarė»

Kapsuko raj., Kūlokų k.

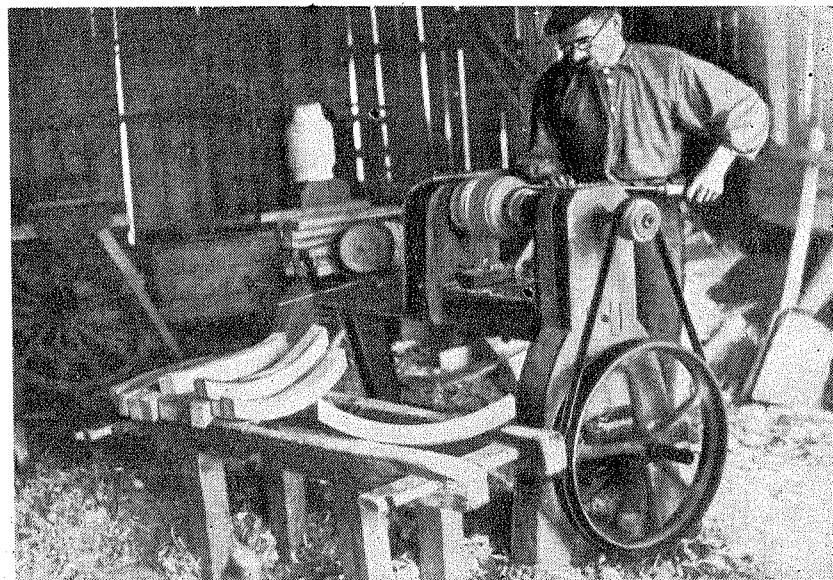
Stipinams sukalti bei ratlankiams užtraukti būdavo naudojamas specialus prietaisas, vadinamas «ratadare». Tai buvo tarsi dvigubas suolas, tarp kurio buvo įstatomas tekis (8 pav.). Ratadarės būdingos Užnemei, tuo tarpu vidurinėje ir vakarinėje Lietuvos dalyse daugiau naudojamas suolas su rakto formos išpiova (9 pav.).

Vienas iš sunkesniųjų ratų gamybos darbų buvo stebulių tekimas. Šiam tikslui buvo naudojamos rankinės ir kojinės tekimo staklės — «tekarnės». Prie ranka sukamų «tekarnių» turėdavo dirbti du žmonės: vienas sukti «tekarnę», kitas tekinti stebulę. Koją sukama «tekarne» dirbdavo



9 pav. Suolas tekiniams dirbti
Ukmergės raj., Antatilių k.

vienas žmogus, dėl to pastarosios buvo žymiai patogesnės. Gana dažnai pasitaikydavo «tekarnių», sukamų tiek ranka, tiek koja. Rankinės «tekarnės» daugiau buvo naudojamos Aukštaitijoje. Vakarinėje Lietuvos dalyje ranka sukamų «tekarnių» neaptinkame (10 pav.). Čia «tekarnės» kartais būdavo perjungiamos prie vilkto-«maniežo» ir sukamos arklių.



10 pav. «Tekarnė» stebulėms tekinti
Tauragės raj., Naujininkų k.

Susisiekimo priemonių apkaustymas pažįstamas Lietuvoje jau nuo XVI a. Dvarų inventoriuose minimi apkaustyti ir neapkaustyti ratai. Tuo metu buvo apkaustomos tik dvarininkų kariatės ir važiai, o valstiečių ratai ir rogės buvo neapkaustomos; tai rodo įvairūs to laikotarpio dokumentai ir muziejuose esanti daiktinė medžiaga.

Anksčiau buvo pradėta kaustyti išėiginius ratus, o darbiniai ratai iki pat XIX a. buvo tik suvaržomi mediniais kyliais ir surišami suktomis beržo ar karklo vytimis. Ratlankiai, kad ne taip greitai sudiltų, buvo daromi stori ir platus, dvigubai storesni už dabartinius. Po baudžiavos panaikinimo, kylant žemės ūkiui, reikėjo didesnių ir stipresnių susisiekimo priemonių. Jos pradėtos kaustyti geležimi. Iš pradžių ratams geležies buvo naudojama nedaug — uždedami tiksliai geležiniai ratlankiai. Ėmus tekinius apkaustyti geležimi, medinį lanką imta daryti žymiai plonesnį. Kitos ratų dalys dar ilgai pasiliko, kaip ir anksčiau, medinės, be jokių geležinių sustiprinimų: ašys tebebuvo medinės, ienos buvo pritvirtinamos, jų galus aplenkiant apie priekinę ašį ir pan. Vėliau poriniuose ratuose šeiva prie priekinės ašies imama pritvirtinti geležinė kilpa, ašių galai užkišami geležiniais kaiščiais. Tačiau «krėsiai» dar ilgai buvo be geležinių atramų; medinės atramos, vadinamos lušnėmis, tiesiog rėmėsi į ašis. Kadangi medinės ašys greit sudildavo, ant jų pradėta užkalti geležines plokštes. XIX a. antroje pusėje valstiečiai pradėjo naudoti ir geležines ašis; ėmė kaustyti «krėslius», vietoj medinių lušnių įtaisydami geležines atramas; be to, ėmė kaustyti ienų galus ir įkabinti jas į geležines kilpas. Menkai geležimi apkaustyti ratai ilgiausiai išliko pietrytinėje Lietuvos dalyje. Čia medinašiai ratai dar buvo plačiai naudojami po I-jo pasaulinio karo. Ilgiausiai neapkaustytos geležimi rytinėje Lietuvos dalyje išliko rogės. Dar XX a. pirmaisiais dešimtmečiais pietrytinėje Lietuvos dalyje buvo rogių visai be geležies; užuot pakausčius geležimi, rogių pavažos būdavo pakalamos kietesniu medžiu.

Jei darbinės susisiekimo priemonės buvo apkaustomos dėl stiprumo, patvarumo, tai išėigines apkaustymu buvo ir papuošiama. Bričkos, ratai buvo puošiami iš plonos geležies išlankstant ar susukant spiralėmis įvairias jų dalis. Puošniausiai būdavo apkaustomi šlajukai ir važeliai. Jų atramos šonuose buvo susukamos įvairiais ratais, apkaustymų galai priekyje užbaigiami pumpurėliais arba žvakutėmis, užpakalyje — žiedais, žaličiais, paukščių galvutėmis bei kitais augaliniais ar gyvuliniais motyvais. Važelių, šlajukų, lineikų bei kitų išėiginių ratų apkaustai būtinai būdavo nudažomi. Šviesių važelių ir šlajukų apkaustai dažniausiai būdavo dažomi juoda spalva. Visuomet juodai būdavo dažomos lineikų geležinės dalys. Tamsių šlajukų bei važelių apkaustus valstiečiai dažydavo bronzine arba sidabrine spalva. Vakarinėje Užnemunės dalyje buvo ypač mėgstami juodi šlajukai sidabrine spalva dažytais apkaustais.

Susisiekimo priemonių apkaustymu paprastai rūpindavosi pats savininkas. Paprastas kaimo račius, padirbęs vieną ar kitą susisiekimo priemonę, atiduodavo ją užsakytojui. Tačiau buvo račių, kurie, kaip jau buvo minėta aukščiau, dirbdavo kartu su kalviais.

Ratų ir kitų susisiekimo priemonių gamyba kolūkiniame kaime. Kai kuriuose kolūkiuose yra suorganizuotos račių-stalių dirbtuvės, kurioms priklauso staliai, statybininkai, račiai ir kiti medžio darbų meistrai. Tokios stalių-račių dirbtuvės yra Luokėje, Užvenčio raj., Vidzgailluose, Lazdijų raj., ir kitur. Luokėje stalių-račių dirbtuvėje svarbesniems darbams naudojama elektros energija, ji suka «tekarnę», «kreizą» ir pan. Račiams nereikia ranka ar kęja sukama mašina plauti medžiagos, tekinti stebulį, ir darbas yra žymiai našesnis. Šioje, kaip ir kitose panašiose kolūkinėse dirbtuvėse, naudojami ir senieji buvusių račių darbo įrankiai. Be to, kolūkių račiai dirba ir savais darbo įrankiais.

Aukštaitijos račiai daugiausia dirba laisvu nuo lauko darbų metu, t. y. vasarą dažniausiai talkininkauja lauko darbuose. Kadangi tradiciniai Aukštaitijos račių įrankiai primityvesni, o darbadienių apskaičiavimas pritaikytas mechanizuotam darbui, tai Aukštaitijos kolūkių račiai išdirba žymiai mažiau darbadienių ir gauna mažesnę atlyginimą, negu tą patį darbą dirbdami, pavyzdžiui, vakarinės Lietuvos dalies kolūkių račiai.

Zemaitijoje ir iš dalies Užnemunėje padėtis žymiai geresnė. Zemaitijos kolūkių račiai naudojami tobulesniais darbo įrankiais, prie lauko darbų čia račiai neina, nes jiems visiškai užtenka jų specialybės darbo. Dėl to Zemaitijos račių darbo atlyginimas, o drauge su tuo ir suinteresuotumas savo darbu, kaip rodo etnografinių tyrinėjimų duomenys, yra žymiai didesnis. Kiek blogesnė padėtis yra su medžiagos džiovinimu: daugiausia dirbama iš ne visiškai išdžiūvusios medžiagos, o tai atsiliepia susisiekimo priemonių patvarumui.

Šiuo metu kolūkiniame kaime kalvių, kaip ir račių, išdirbis apskaičiuojamas pagal darbadienius. Kalviai dirba grupėmis, jiems išskiriami padėjėjai, kurie kartu ir mokosi šio amato. Susisiekimo priemonių apkaustymas bei remontas sudaro tikrai dalį kolūkio kalvių darbo.

Apskritai, šiuo metu kolūkiniame Tarybų Lietuvos kaime naujų ratų bei rogių mažai tedirbama, daugiausia pasitenkinama tikrai atskirų dalių, kaip tekinių, «krėslų» ir pan., remontu, kadangi pagrindinė susisiekimo priemonė užtikrintai pasidarė automašina. Sustiprėjus kolūkių ekonominei bazei ir žymiai išaugus juose automašinių parkui, kinkomasis transportas naudojamas tik ten, kur neįmanoma jo pavaduoti sunkvežimių, pavyzdžiui, vežant šieną bei javus iš šlapių dirvų, traukiant iš tankmės miško medžiagą ir pan. Dėl to netenka stebėtis, kad ir naujų kinkomojo transporto priemonių (ratų bei rogių) gamybai šiandieniniame kolūkiniame Tarybų Lietuvos kaime neskiriama tiek dėmesio, kiek autotransporto didinimui.

KAIMO AMATŲ ETNOGRAFINIO TYRINĖJIMO KLAUSIMU

V. MILIUS

Lietuvių valstiečių ūkyje ir buityje, ypač natūralinio ūkio sąlygomis, žymią vietą užėmė pačių valstiečių ar kaimo amatininkų padaryti darbo įrankiai, namų apyvokos daiktai. Daliai kaimo bežemių ir mažžemių amatas buvo vienas pagrindinių pragyvenimo šaltinių. Todėl kaimo amatų tyrinėjimas įgalina išsamiau nušviesti kai kurių valstiečių sluoksnių ekonominio ir socialinio gyvenimo sąlygas, pažinti įvairių laikotarpių liaudies technikos lygį. Kaimo amatų tyrinėjimas padeda pažinti ir liaudies meno, ypač taikomosios dailės, pobūdį. Juk kaimo amatininkų rankoms priklauso daugelis valstiečių vartotų darbo įrankių bei buities dalykų, kuriuose dabar ieškoma nacionalinės kultūros bruožų.

Nors vienokių ar kitokių amatininkų buvo beveik kiekviename kaime, tačiau iki šiol lietuvių liaudies kultūros tyrinėtojai į juos kreipė maža dėmesio. Iš ankstyvesnės literatūros turime L. Nezabitauskio straipsnį apie Zemaitijos kaimų ir miestelių amatininkus¹; šiame straipsnyje pagal amatų rūšis apžvelgiamos jų grupės, išvardijami darbo įrankiai, trumpai apibūdinami darbo procesai. Rašyta ir apie atskirus amatus, pavyzdžiui, apie žemaičių klumpdirbius². Be to, buržuaziniais laikaisėjusiame žurnale «Gimtasai kraštas» yra paskelbta A. Vitausko straipsnių serija, pavadinta «Liaudies technika», ir kitų analoginio pobūdžio straipsnelių. Nors juose daugiausia kalbama apie pačių valstiečių gaminamus daiktus, tačiau šiek tiek duomenų randama ir apie dirbimo procesus, analogiškus amatininkų darbo procesams.

Pokario metais pasirodė viena studija ir du straipsniai, skirti lietuvių kaimo amatams; vienas jų liečia medžio apdirbimą, kiti du — keramiką. V. Žilėnas straipsnyje «Dailidės ir jų darbo įrankiai»³, remdamasis etnografinė medžiaga ir istoriniais šaltiniais, apžvelgia dailidžių darbo procesą, jų įrankius, pateikia duomenų piūklo vartojimo istorijai Lietuvoje. Lenkų archeologas V. Hołubovičius⁴, remdamasis savo 1937—1939 m. surinkta etnografinė medžiaga dabartinėje vakarinės Baltarusijos ir rytinės Lietuvos teritorijoje, bei literatūra, ne tik detalčiai aprašo keramikos techniką, ypatingą dėmesį kreipdamas į seniausią jos gamybos būdą — lipdymą, bet ir mėgina išaiškinti jos genezę. Tam tikslui jis plačiai naudojami lyginamąją medžiagą, siekdamas net Sibirą ir senovės Egiptą.

Garsieji Kuršėnų puodžiai, jų darbo technika, dirbinių puošyba apibūdinti G. Jacėnaitės straipsnyje «Kuršėnų keramikai»⁵.

¹ L. Nezabitauskis, Darbininkai specialistai ir amatininkai.— GK, 1, 37—43 (1936).

² L. Kumšlytis, Klumpiai.— GK, 1, 3—7 (1936); GK, 2—4, 504—507 (1936).

³ ILKI, 1, 185—188.

⁴ W. Hołubowicz, Garncarstwo wiejskie zachodnich terenów Białorusi, Toruń, 1950.

⁵ Meno saviveikla, 1, 16—19 (1958).