

К. А. Биржанов и И. В. Захарова показывают многообразие различных типов ирригационных систем и сооружений; некоторые из них изображены на рисунках (с. 172—174, 186—187). В этом подразделе характеризуются также источники водоснабжения (реки, протоки, дельты, озера, горные ручьи, родники и специально вырытые ямы для сбора весенних талых вод).

Как уже отмечалось, в «Приложении» к монографии даны восемь карт: четыре по животноводству и четыре по земледелию. Карта «Направление кочевых путей и типы водоемов» воссоздает картину сезонных миграций кочевого и полукочевого населения. Стрелками указаны направления передвижения скотоводов с зимовок на летние пастбища. Разные типы водоемов обозначены различными по форме значками. Эту карту как бы дополняет карта «Сезонных пастбищ казахов». На ней штриховкой выделены зимние, летние и весенне-осенние пастбища, зимний отгон скота и участки переселенцев. Две другие карты — «Отрасли животноводства у казахов» и «Типы казахского скотоводческого хозяйства» выполнены приемом круговых картодиаграмм. Они весьма наглядно показывают в пределах каждого уезда удельный вес разных видов скота (в условных единицах) и соотношение типов скотоводческого хозяйства. В основе этих картодиаграмм — статистические материалы.

Большой интерес представляет и карта «Типы орошения и виды ирригационных сооружений», в которой сочетаются различные картографические приемы — сплошной фон, штриховка, значки. Пахотные орудия, орудия боронования и уборки обозначены на специальной карте значками разной формы и размера, которые меняются в зависимости от степени распространенности данного орудия. Подобный прием использован и для характеристики способов обмолота, хранения и перевозок урожая. Распространение сельскохозяйственных культур отражено с помощью круговых картодиаграмм, основанных на статистических данных. Все карты наглядны и хорошо иллюстрируют текст.

В целом высоко оценивая весь труд, отметим некоторые недостатки. Так, в разделе «Земледелие» не рассмотрен вопрос об органических удобрениях, хотя при трехпольной паровой системе земледелия, известной у казахов, требуется если не регулярное, то периодическое внесение органических удобрений. В подразделе об ирригации не освещены вопросы, связанные с коллективными мероприятиями по уходу за оросительной сетью. В подразделах «Казахское земледелие и распространение сельскохозяйственных культур» и «Основные виды домашнего скота и их распространение» текст несколько перегружен цифровыми материалами.

Итак, книга содержит детальное описание хозяйства казахов рубежа XIX—XX вв. Мы уже говорили о значении систематизации и картографирования этнографических материалов для создания историко-этнографических атласов. Следует отметить и другую проблему, в изучении которой сыграет свою роль рецензируемый труд. В последние годы, как известно, изучение хозяйственно-культурных типов и историко-этнографических областей стало одним из актуальных и перспективных направлений советской этнографической науки. Не приходится сомневаться, что настоящий труд послужит основой при исследовании проблемы хозяйственно-культурной типологии и историко-этнографического районирования обширного Казахского региона.

И. А. Андреев, Б. В. Андрианов

A. Viies. *Talurahva veovahendid. Baltimaade rahvapäraste põllumajanduslike veokite ajalugu*. Tallinn: Valgus 1980, 272 lk. + 55 joon.

Книга эстонского этнографа А. Вийреса «Транспортные средства крестьянства. История народных сельскохозяйственных повозок Прибалтики» — первая публикация, в которой этнографический материал берется в рамках всего Прибалтийского региона, территории, представляющей особую историко-культурную или этнографическую область¹. Эта область заселена народами разной этнической принадлежности, что дает возможность проследить историю формирования общих и отличительных черт в их культуре и проанализировать факторы, определявшие эти процессы¹.

Народный транспорт относится к числу мало разработанных тем как в советской, так и в зарубежной этнографии. Это заранее обещало исследователю новые интересные результаты. Вместе с тем перед автором вставали трудности, связанные со сбором материала, разработкой его типологии и классификации.

Если для типологии колесного транспорта уже была создана определенная основа, на которую мог опираться автор, то для колесных повозок эту работу нужно было практически начинать с азов. Отсутствие типологии сказывалось и на качестве ранее собранных материалов. Так, в частности, в описаниях колесных повозок, как правило, отсутствовали данные об основе их конструкции, зато часто рассматривались формы кузовов, имеющие второстепенное значение: Специфика грузовых рам сама зависит от особенностей колесного хода телеги и, кроме того, в значительной мере определяется характером транспортируемого груза.

¹ Подробнее см.: Терентьева Л. Н., Шлыгина Н. В. К вопросу о формировании этнографических границ Прибалтийского региона. — Проблемы типологии в этнографии. М.: Наука, 1979, с. 26—38.

В основе исследования А. Вийреса лежит огромный полевой материал, собранный им на территории Эстонии (в 173 населенных пунктах), Латвии (в 34 пунктах), Литвы (в 42 пунктах) и на соседних с Прибалтикой территориях — в Ленинградской и Псковской областях РСФСР, Белоруссии и Карелии (см. карты 54 и 55).

Описывая транспортные средства как специфические элементы материальной культуры, автор предпочитает типологическую систему подачи материала; при этом строго соблюдаются принципы историзма. Транспортные средства рассматриваются А. Вийресом с древнейших времен до середины XX в. Первая половина работы посвящена ползному транспорту, вторая — колесному.

А. Вийрес придерживается мнения, что нет оснований искать какой-то единый центр возникновения ползного транспорта. Фактический материал опровергает также выдвигавшуюся некоторыми зарубежными исследователями (в частности, Э. Вертом²) точку зрения, что появление санного транспорта неразрывно связано с земледелием. А. Вийрес считает правильным только положение о том, что земледельческие занятия сыграли решающую роль в развитии как колесных, так и ползных повозок, ибо именно земледелие вызывает необходимость транспортировки больших по весу и объему грузов.

А. Вийрес выделяет в ползном транспорте два вида: *волокуши* (раздел 1.2) и *рабочие сани* (1.3). Эти две формы в ряде случаев очень трудно разграничить. Автор предлагает исходить из того, что у волокуши в отличие от саней ползком и оглоблей служит одна и та же жердь, и груз кладется прямо на жердь-полос. В санях же оглобли или дышло крепятся отдельно, а груз перевозится на специальной площадке, установленной на полозьях.

Детальное рассмотрение всех известных в Прибалтийском регионе видов волокуши (разделы 1.2.1—1.2.7) показало, что это узко специализированные и генетически не связанные между собой формы. Ни одна из них не может считаться характерной для всего региона. При этом нельзя выделить каких-либо форм волокуш, встречающиеся только в Прибалтике. Исключение составляет только веточная волокуша, которая применялась для перевозки копен сена и скошенных яровых. Некоторые сложные конструкции волокуш, как, например, ползная и колесная, без сомнения, возникли поздно, но автор подчеркивает, что и наиболее простые виды вряд ли использовались непрерывно «от начала времен». Скорее всего, они вновь и вновь входили в употребление: принцип волочения груза по земле очень прост, и к нему возвращались постоянно, как к общедоступному подручному средству. Это подтверждается и терминологическим материалом — в названиях волокуш в Прибалтике нет ни одного, восходящего к древним формам местных языков.

Во второй части первого раздела (1.3.1—1.3.2.6) А. Вийрес предлагает хорошо разработанную типологию саней. На ней необходимо коротко остановиться, так как без этого невозможно понять предлагаемую автором схему истории развития санного транспорта в Прибалтике. Сани, как известно, подразделяются на бескопыльные и копыльные. Среди последних наиболее примитивную форму представляют так называемые *простые сани*, в которых копылья скреплены только поперечинами. У остальных форм саней копылья имеют и продольную связь — на них насажены так называемые *грядки* — брусья, идущие параллельно полозьям.

По характеру продольных связей можно выделить несколько форм копыльных саней: 1) *простые грядочные сани*, в которых грядки крепятся к верхним концам копыльев или связывающим их поперечинам; 2) *сани со скрепами*, у них грядки прикреплены к полозьям особыми деревянными, гвоздями-скрепами; 3) особую форму представляют *сани со стуженем*, где грядки насажены на копылья, но в отличие от простых грядочных саней здесь грядки короткие, а высокие головки саней связаны с передними копыльями упругими витыми прутьями-стужнями. Подвариантом таких саней были сани с грядкой-стуженем, которая делалась из одного тонкого ствола молодого дерева, толстый конец которого насаживался на копылья, а тонкий служил стуженем.

По форме полозьев сани принято делить на два основных типа — с низкими и высокими головками. Первые имеют слабоизогнутый полос, поднятый вверх примерно на высоту копыльев, т. е. на 20—26 см. Полозья такого типа обычно изготавливаются из естественно изогнутой копани. Эти сани пригодны для районов с малоснежной зимой и характерны для Западной Европы.

А. Вийрес полагает, что простые копыльные сани в Западной Европе сформировались на основе бескопыльных саней под воздействием конструкции колесных повозок, получивших там ранее и широкое распространение. В Восточной Европе выработалась иная — устойчивая и гибкая конструкция саней с большим числом копыльев, связанных по длине грядками, с высокими (50—70 см от земли) головками гнутых полозьев. Головки соединялись с копыльями стуженем, делая всю конструкцию прочной, пружинящей и пригодной для езды по глубокому снегу. Автор придерживается мнения, что эти сани сформировались под определенным воздействием древних ручных нарт охотников северной зоны.

Мнение о том, что распространение разных типов копыльных саней связано с характером снежного покрова, убедительно подтверждается и материалами Прибалтики. Снежный покров на западе этого региона лежит недолго и не превышает 20 см, а на востоке зимний путь держится до 4 месяцев и снежный покров обычно достигает более 30 см. Соответственно толщине снежного покрова в Прибалтике имели распространение два наиболее расходящихся по конструкции типа саней: простые грядочные сани

² Werth E. Grabstock, Hacke und Pflug. Versuch einer Entstehungsgeschichte des Landbaues. Ludwigsburg, 1954.

и сани со стуженем. Первые проникали сюда с запада, вторые — с востока и распространялись вплоть до той естественной границы, которая определялась характером местного снежного покрова.

В работе детально изучены все варианты копыльных саней, встречающихся в Прибалтике и на соседних с ней территориях: рассмотрены их отдельные конструктивные элементы (число и форма копыльев, их поперечные связи, разновидности грядок и др.), проведены их картографирование и этимологический анализ соответствующей терминологии.

Особое внимание уделяется простым грядочным саням, которые до сих пор было принято считать поздней переходной формой между западным и восточным типом саней. А. Вийрес ведет по этому вопросу полемику со своим предшественником Х. Хагаром³, объясняя ошибки построений последнего недостаточной широтой привлеченного им материала. Х. Хагар ограничился данными по Финляндии и Эстонии, где простые грядочные сани были распространены на территории между ареалами саней западного и восточного типов. Это привело его к мысли, что простые грядочные сани можно рассматривать как промежуточный тип. А. Вийрес обращает внимание на то, что южная часть ареала простых грядочных саней лежит между зоной простых саней и зоной саней со стуженем. Никакое конструктивное сочетание этих двух типов не может дать формы простых грядочных саней, и вследствие этого гипотеза Хагара теряет свою убедительность.

А. Вийрес выдвигает иное положение: простые грядочные сани были древнейшей формой копыльных саней в Прибалтике. Один их вариант, с низкими головками, бытовал на западе региона, а второй, с высокими головками (грядки в них врезались на половине высоты головок), — на востоке (соответственно различиям в снежном покрове). Построение А. Вийреса представляется вполне убедительным. Можно полагать, что именно с простыми грядочными санями и связана общая для балтийских и прибалтийско-финских народов терминология рабочих саней.

Позже на территорию Прибалтики с запада, из Скандинавии, продвинулись близкие по конструкции к простым саням сани со скрепами. Их ареал на западе Эстонии и Финляндии совпадает с самыми малоснежными районами этих стран. А. Вийрес считает, что предположение Х. Хагара о первоначально более широком распространении саней со скрепами в Эстонии ошибочно, так как такие сани невозможно использовать на более глубоком снегу, т. е. восточнее зафиксированного ареала. Полемика А. Вийреса с Х. Хагаром доказывает, насколько важны широкие, ареальные исследования этнографических явлений и анализ конкретных причин, определяющих их распространение.

Убедительной представляется и датировка разных типов саней, предложенная А. Вийресом. Он считает, что простые грядочные сани, распространившиеся, судя по терминологии, через посредство балтийских племен, появились в Прибалтике в I тыс. до н. э. В начале нашей эры на востоке региона появились сани со стуженем (вероятно, сначала в форме саней с грядкой-стуженем), а на западе Эстонии — сани со скрепами. Самыми поздними на территории Прибалтики были, видимо, простые сани, проникшие на юго-запад региона в XII—XIII вв., хотя возникновение этой формы на Западе относится к более древнему периоду.

Значительное место уделено автором развитию саней в новое время, когда, с одной стороны, товарное сельское хозяйство вызывало необходимость совершенствования транспортных средств, а с другой — общий прогресс в ремесленных навыках и широкое применение железа в повседневном обиходе привели к трансформации многих элементов конструкции саней и возникновению новых специализированных форм и грузовых рам в ползном транспорте.

В условиях Прибалтики с ее относительно долгой зимой, при отсутствии в прошлом благоустроенных дорог, колесный транспорт использовался мало, хотя, по-видимому, он имел достаточно древнее происхождение. Во всяком случае, терминология колесных повозок говорит в пользу этой гипотезы. Можно полагать, что в I тыс. н. э. Прибалтика вошла в общий ареал четырехколесной телеги. Это тем более интересно, если учесть, что соседние территории — северная Псковщина, Ингрия и Финляндия принадлежат к исконному североευропейскому ареалу двуколки.

Рассмотрению колесного транспорта в рецензируемой книге предпослан раздел о формах колес и осей. Интересно, что два основных вида колес — косяковые и гнутые, благодаря различиям в технике изготовления, издавна имели разные ареалы: гнутое колесо, начиная с гальштатской и латенской культур, применяется в Восточной Европе, а колесо из составных частей-косяков характерно для Центральной и Западной Европы, а также Скандинавии. Прибалтика оказывается переходной областью: Эстония, западные Латвия и Литва — ареал косякового, а восточные Латвия и Литва, так же как и соседние южная Псковщина и Белоруссия, — ареал гнутого колеса. Следует особо отметить устойчивость традиции бытования тех или иных форм колес в определенных пределах.

А. Вийрес не прошел мимо мало применявшихся в Прибалтике двуколок и разного рода ручных тележек. Анализ этого материала, на первый взгляд второстепенного, дал интересные результаты. Он подтвердил, что двуколки на территории Прибалтики относятся к новым явлениям, а ручные тележки преобладают в четырехколесной форме, воспроизводящей конструкцию местных телег. Это еще раз подтверждает положение автора о том, что Прибалтика входит в древний ареал четырехколесной телеги.

³ Hagar H. Der osteuropäische Arbeitsschlitten bei den Ostseefinnen. — Finnisch-Ugrische Forschungen. B. XXXII. Helsinki, 1958, S. 182—284.

Типология четырехколесных телег, разработанная А. Вийресом, имеет самостоятельный научный интерес, но мы остановимся лишь на главных ее чертах. Автор основывает свою классификацию на трех конструктивных особенностях телеги. Прежде всего, это способ соединения переднего и заднего колесного хода телеги. Оно осуществляется с помощью продольной жерди — *лисицы*. Последняя имеет несколько локальных форм и способов крепления. Второй важный конструктивный момент связан со способом поворота передних колес. (Напомним, что древнейшие телеги имели «жесткую конструкцию» — передние колеса отдельно не поворачивались). Третья определяющая черта основной конструкции телеги — способ крепления лисицы к передку.

Для разработки своей типологии А. Вийрес проанализировал все формы телег, встречающиеся в Европе. На основе различного сочетания перечисленных конструктивных элементов он выделил три типа телеги. Самый примитивный вариант четырехколесной повозки — это «жесткая конструкция», второй — телега с шарнирной лисицей, части которой имели подвижное соединение, и, наконец, телега с поворотной «подушкой», позволившей повернуть весь передок по отношению к лисице. Телеги последнего типа имели две основные формы: у одной лисица крепилась к осевой подушке передка, у другой — к его поворотной подушке. Все эти типы телег, характерные для Европы, встречались и в Прибалтике. Кроме того, на юго-западе региона был распространен смешанный тип: телега с шарнирной лисицей и поворотной подушкой.

Интересны рассматриваемые А. Вийресом данные о распространении на территории Прибалтики различных видов запряжки — одноконной и пароконной с дышельной и оголобельной формами. Исконой для всего региона была, очевидно, одноконная запряжка. Неоднократные попытки остзейских баронов ввести в крестьянские хозяйства пароконные телеги, как более экономичные, не достигли успеха, что говорит о весьма устойчивой традиции. Только на юго-западе (Жемайтия, Занеманье, большая часть Курземе) крестьяне, видимо, с позднего средневековья перешли на пароконные телеги.

Рассмотрение форм грузовых кузовов телег позволяет А. Вийресу сделать вывод об определенном параллелизме между ними и формами кузовов саней, а также о зависимости некоторых особенностей тележных кузовов от основной конструкции телеги: способов связи переднего и заднего хода, поворотной конструкции и пр. В одних случаях конструкция телеги позволяла делать съемные кузова, в других — было целесообразнее прикреплять их наглухо. Формы кузовов менялись в соответствии с развитием основной конструкции и совершенствованием телеги, вызванным новыми транспортными потребностями. Большое значение имели и городские влияния, а также воздействия, шедшие из-за пределов региона. Они были довольно сильными благодаря широкому развитию различных форм извоза.

Формы телег и их ареалы не имели столь прямой связи с природными условиями, как полозный транспорт. Можно полагать, что в основе четырехколесных телег лежит один тип и различия в их конструкциях объясняются разным ходом развития технической мысли в разных регионах. Картина формирования колесных повозок в Прибалтике рисуется автором следующим образом. Он полагает, что примитивная древняя телега жесткой конструкции проникла сюда с юга, из бассейнов Днестра и Вислы. Телега с шарнирной лисицей пришла с севера, через Скандинавию, вероятно, в конце I тыс. н. э. В это же время или несколько позднее с юго-востока в Литву, Латвию и юго-восточную Эстонию проник другой тип телеги — общая для восточных славян и балтов телега с креплением лисицы к поворотной подушке. А. Вийрес полагает, что она сформировалась на территории Киевской Руси. Позже всего, одновременно с волной немецкой экспансии в XIII в., в юго-западной части Прибалтики появляется телега западноевропейского типа, которая со временем стала обычной у крестьян Занеманья, Жемайтии и Курземе.

Подводя итоги, можно сказать, что детальный, исчерпывающий анализ вопроса, проведенный А. Вийресом, позволил получить ряд ценных научных результатов. Автору удалось ввести в научное употребление не использовавшийся ранее и считавшийся как бы второстепенным материал о народных транспортных средствах и показать, что он может быть использован для анализа этнокультурных взаимосвязей народов. Установление границ распространения разных типов повозок на территории Прибалтики создало новые возможности для изучения этого историко-культурного региона. Еще раз подтвердилась правильность положения о том, что одна из характерных черт его формирования — сочетание западных и восточных элементов культуры. Как представляется, большое значение имеет и то обстоятельство, что исследование проведено в пределах всего региона, ибо только такие работы позволяют правильно представить соотношение явлений этнического и историко-культурного характера.

Важно отметить, что автор построил свое исследование по историко-типологическому принципу, который нередко вызывал нарекания, так как в трудах многих буржуазных исследователей, пользовавшихся этим методом, недостаточно четко был выражен историзм. Мы же имеем дело с работой, носящей подлинно исторический характер, что оказалось весьма плодотворным для данного исследования. Автор широко привлек и лингвистический материал: этимологический анализ терминов в сочетании с этнографическими данными весьма убедительно подкрепляет многие его выводы. Не будучи специалистами в области языкознания, мы не останавливаемся на этой стороне работы подробнее. Самостоятельную ценность представляют этнографические и терминологические карты, позволяющие читателю наглядно убедиться в соотношении распространения явлений и их наименований.

Типология, разработанная А. Вийресом, несомненно послужит основой для многих исследований в области народного транспорта. В настоящей рецензии мы уделили много места изложению основных его построений отчасти по той причине, что книга

издана на эстонском языке и без какого-либо резюме. Между тем она интересна широкому кругу специалистов, выходящему за рамки эстонской аудитории. Ее следовало бы опубликовать на русском языке, снабдив хорошим резюме на одном из западно-европейских языков.

Н. В. Шлыгина

НАРОДЫ ЗАРУБЕЖНОЙ ЕВРОПЫ

Українські народні казки Східної Словаччини. Т. 6, 7. Упорядкування, післямови та примітки Михайла Гиряка. Пряшев: Словацке педагогічне видавництво в Братиславі, відділ української літератури в Пряшеві, 1978—1979*.

Этими книгами завершено издание многотомной серии украинских сказок Словакии, начатое в 1965 г. Первые тома состоят из дореволюционных, а следующие — из записей 1962—1972 гг., сделанных в упрощенной транскрипции в украинских селах Попрадского (т. 2, 3), Гуменского (т. 2, 3, 6), Свидницкого (т. 4, 5) и Бардивского (т. 7) округов, где сосредоточено украинское население Восточной Словакии — около 41 000 чел. Большинство текстов записано составителем многотомника.

Сказки 6-го тома (61 текст) записывались в пяти селах Гуменского округа, расположенных в верховьях р. Лаборец, от 12 рассказчиков. Большая их часть принадлежит к старшему поколению. Вначале помещены 17 сказок крестьянина с. Збудска Биля Федора Фондака, 1899 г. р. Затем следуют 13 текстов, записанных от Олены Салак, 1902 г. р., в с. Валентиновка. Репертуар каждого из остальных рассказчиков представлен одним — семью текстами. 7-й том содержит 25 текстов Микола Дутко, 1897 г. р., из с. Цигелька Бардивского округа. Как отмечено в послесловии «Про казкову традицію Бардівщини» (т. 7, с. 282—293), несколькими десятилетиями ранее его репертуар насчитывал до 60 произведений народной прозы. Примечательно, что до последнего времени было опубликовано всего лишь 17 украинских сказок Бардивского округа, записанных от 12 рассказчиков (10 из них в сборниках В. Гнатюка и И. Верховратского, 1890—1900-х годов). Напечатанные ныне записи 1970-х годов дают ценный материал для выяснения состояния глубокой украинской устной сказочной традиции в современной Восточной Словакии, дополняющий предыдущие тома украинских сказок этого края.

Теперь, когда М. Гиряк издал 283 новых фольклорных текста, должны быть уточнены состав богатейшего народного репертуара украинских сказок Закарпатья, отражающего весьма сложные межэтнические культурные взаимосвязи, соотношение закарпатского и общеукраинского сказочного фольклорного материала. Следует прежде всего отметить, что закарпатские варианты составляют большую часть опубликованных сюжетных типов украинских сказок. Так, из 11 известных теперь украинских сказок типа АТ 590, «Царевич и браслеты», закарпатских — 10 (у Гиряка т. 1, с. 149—153; т. 4, № 1; т. 5, № 4; т. 6, № 18). Из 13 украинских сказок типа АТ 900, «Гордая невеста», закарпатских — 11 (у Гиряка т. 2, № 5; т. 7, № 15). Из 11 украинских сказок типа АТ 304, «Чудесный охотник», закарпатских — 9 (у Гиряка т. 3, № 10; т. 5, № 8; т. 7, № 6). Из 13 украинских сказок типа АТ 451, «Братья-вороны», закарпатских — 8 (у Гиряка т. 3, № 8, 12; т. 5, № 16; т. 6, № 47; т. 7, № 9). Из 10 украинских сказок типа АТ 751 В, «Старик с золотыми углями», закарпатских — 9 (у Гиряка т. 6, № 53). Из 7 украинских сказок типа АТ 936*, «Золотая гора», закарпатских — 5 (у Гиряка т. 6, № 4, 39). Из 7 украинских сказок типа АТ 1543, «99 не возьму, а возьму только 100», закарпатских — 5 (у Гиряка т. 6, № 25). Из 7 украинских сказок типа АТ 1735, «Кто отдаст последнее, получит сторицею», закарпатских — 5 (у Гиряка т. 2, № 62; т. 6, № 32). Из 4 украинских сказок типа АТ 361, «Неумойка», закарпатских — 3 (у Гиряка т. 6, № 8). Из 4 украинских вариантов сюжета типа АТ 621, «Шкура виши», закарпатских — 3 (у Гиряка т. 2, № 5; т. 6, № 15). Из 11 украинских сказок типа АТ 710, «Крестница богоматери», закарпатских — 10 (у Гиряка т. 3, № 47; т. 5, № 17). Из 4 украинских сказок типа АТ 1644, «Дедушка-школьник», закарпатских — 3 (у Гиряка т. 4, № 45; т. 6, № 29). Из 17 украинских сказок типа АТ 938 В, «Страдать лучше смолodu», закарпатских — 11 (у Гиряка т. 2, № 44; т. 6, № 35).

Некоторые международные сказочные сюжеты, встречающиеся в украинском опубликованном материале, записаны только в Закарпатье и Галиции, например сюжеты типа АТ 933, «Папа Григорий» (Гиряк, т. 6, № 19), или только в Закарпатье, например типа АТ 500, «Имя черта» (Гиряк, т. 7, № 16), АТ 1036, «Деж свиней» (Гиряк, т. 6, № 37), АТ 1175, «Выпрямить курчавый волос» (Гиряк, т. 6, № 8). Вместе с тем в «Українські народні казки Східної Словаччини» есть своеобразные варианты сюжетного типа АТ 1716*, «Фома и Ерема» (т. 3, № 39; т. 6, № 15), известного лишь в 28 опубликованных русских сказочных и песенных вариантах, в 4 опубликованных вариантах, записанных в восточных областях Украины, и в нескольких записях на литовском и латышском языках (данные указателей И. Балша и К. Арайса — А. Медне).

* Рецензии на предыдущие тома см.: Сов. этнография, 1975, № 3, с. 182—185; 1978, № 4, с. 182—184.