

Михайло ГЛУШКО

РЕЛІКТИ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ ПОЛІЩУКІВ КИЇВЩИНИ

Традиційний водний транспорт українців ще не став об'єктом спеціального дослідження у сучасній етнографічній науці. Деякі його різновидності та загальні особливості висвітлюються в окремих історико-етнографічних працях регіонального характеру¹. Однак цього явно недостатньо для комплексного аналізу становлення і розвитку водного транспорту в Україні, ступеня побутування і меж поширення основних його типів, визначення регіональних рис і локальної специфіки кожного з них тощо.

Особливо невтішна перспектива вивчення народних засобів пересування на території Київського Полісся, яка найбільше постраждала внаслідок Чорнобильської катастрофи. Достатньо лише вказати, що після цієї аварії весь Чорнобильський район (за винятком кількох південних сіл)² відійшов до зони відчуження, а більше двох десятків сіл Поліського району відселені упродовж 1986—1994 рр. Багато елементів традиційного водного транспорту було втрачено під час спорудження Київського водосховища, адже тоді також виселили десятки давніх прибережних населених пунктів, розміщених уздовж Дніпра та його приток. Тим часом роль водних засобів пересування у виробничо-транспортному побуті місцевих жителів у минулому важко переоцінити, що зумовлювалося цілим рядом об'єктивних чинників — природно-географічних, соціально-економічних, культурних. Уже з цього погляду запропоноване дослідження актуальне і своєчасне.

На території Київського Полісся налічується кілька великих водних артерій — Дніпро, Прип'ять, Уж, Тетерів. Оскільки прирічкові села з-над перших двох виселені, можливість збору фактичного польового матеріалу про водний транспорт тутешніх поліщуків втрачено уже назавжди. На

¹ Бураковская Н. И., Титов В. С., Шляхтовский А. С. Пути сообщения и средства передвижения // Полесье. Материальная культура. — К., 1988. — С. 264—269; Гошко Ю. Г. Промисли й торгівля в Українських Карпатах (XV—XIX ст.). — К., 1991. — С. 73—84; Глушко М. С. Шляхи сполучення і транспортні засоби в Українських Карпатах другої половини XIX — поч. XX ст. — К., 1993. — С. 168—218; його ж: Засоби пересування // Поділля: Історико-етнографічне дослідження. — К., 1994. — С. 319—321.

² Географічна енциклопедія України. — К., 1993. — Т. 3. — С. 428.

щастя, дещо кращий стан у басейнах Ужа і Тетерева. Проведені в 1994 р. комплексні науково-пошукові роботи в прибережних поселеннях цих водних систем дозволили виявити всі основні типи і зразки традиційних засобів пересування, якими користувались місцеві жителі протягом століть у своєму щоденному господарсько-виробничому побуті. Серед них першочергової уваги заслуговують давні за походженням і технологією виробництва моделі водного транспорту.

Як засвідчують польові етнографічні джерела, у ХХ ст. на досліджуваній території побутовали чотири основні типи річкового транспорту: суцільні довбані "човни", суцільні довбані "човни" з розвернутими бортами, "лодки" із соснової "шалювки" і паромі ("паромі").

Перший тип традиційного транспорту був відомий населенню усього регіону. В окремих населених пунктах (Діброва, Мартиновичі Поліського району) такі човни застосовують до цього часу. В інших селах басейну ріки Ужа (Фабриківка, Стеблі, Тараси, Грезля, Руда Грезлянська, Федорівка) ними користувались ще в 50—60-х рр., потім їх витіснили "лодки" з дощок. У прирічкових поселеннях басейну ріки Тетерева суцільні довбані "човни" побутовали до початку ХХ ст. За повідомленнями старожилів, тут засобом пересування найчастіше служив довбаний розвернутий "човен".

Останні два типи річкового транспорту — "лодка" і "паром" — з'явилися наприкінці ХІХ — у 20-х рр. ХХ ст. На території Поліського та Іванківського районів основного розповсюдження вони набули після колективізації сільського господарства.

Подане вище діахронне і територіальне побутування різних моделей водного транспорту є унікальним явищем в історії матеріальної культури українського етносу загалом і поліщуків зокрема. Маємо на увазі те, що на інших ріках південних районів Центрального і Західного Полісся, не кажучи про найбільші водні артерії України в цілому (Дністер, Західний Буг, Дніпро, Десну, Південний Буг тощо), суцільні довбані човни і судна з розвернутими бортами давно зникли. Виявлені ж зразки поліських човнів і живе спілкування з місцевими майстрами дозволяють шляхом наочного спостереження та аналізу зафіксованого матеріалу простежити основні етапи розвитку описуваних засобів пересування, еволюцію народної інженерної думки, відновити весь технологічний цикл їх виробництва тощо. А це, власне, для етнографічної науки становить найбільший інтерес.

Як уже відомо, на означення суцільного довбаного і довбаного розвернутого транспортного засобу в поліщуків Київщини вживається загальноукраїнський термін "човен". Жителі басейну ріки Тетерева для означення першого виду човна вживають також слово "дубовка", тоді як прирічкові мешканці басейну Ужа ним не послуговуються зовсім. Такий човен вони називають хіба що "довбанкою".

Термінологічна диференціація різних довбаних суден (нерозвернутих і розвернутих) у поліщуків басейну Тетерева та її відсутність у північних сусідів з-над ріки Ужа є не випадковою. Останнім суцільні довбані човни з розігнутими бортами невідомі донині. Така ситуація видається на перший погляд досить дивною, оскільки в минулому секретами виготовлення човнів з розвернутими бортами володіло населення не тільки басейну

Тетерева, а й Прип'яті³, Десни⁴ та інших рік України. Дивна вона також тому, що відстань між ріками незначна — кілька десятків кілометрів. Проте осмислення головних причин, які зумовили це явище, дозволяє трактувати його як історичну закономірність.

Зокрема, при аналізі документального матеріалу увагу привертає існування термінологічної диференціації човнів саме у жителів басейну ріки Тетерева. Суцільний довбаний засіб пересування, на відміну від розвернутого, вони називають, як уже відзначалось, ще “дубовкою”, але не інакше. Тим часом народних назв судна даного типу відомо значно більше⁵. Тобто є всі підстави стверджувати, що означенням такого засобу пересування місцевим поліщукам послужив саме вид деревини — дуб, з якого його виготовляли в минулому. Відповідні аналоги зафіксовані вченими в інших районах поліського краю⁶.

Як свідчать дослідження, майстри цього регіону намагались виготовляти довбаний човен насамперед з дуба. Це диктувалось функціональними перевагами: на відміну від човнів з м'яких порід дерева (сосни, липи, верби, осики та інших), він служив незмінно два, три і більше десятків років. Крім того, такий “човен пройде в любому місці”, “бистроходніший”, ніж, наприклад, “лодка”, що було особливо важливим для рибальства. Не викликає сумніву бережливе ставлення місцевого населення до прадавніх народних традицій. “До човнів звикли люди”, — стверджували інформатори з села Мартиновичів Поліського району.

Однак для виготовлення суцільного довбаного засобу пересування по воді необхідне було дерево зі стовбуром відповідного діаметра — щонайменше 0,5 м. Наявність деревини безпосередньо впливала на побутування того чи іншого типу річкового транспорту у ХХ ст. У басейні ріки Тетерева найбільші дубові гаї вирубали ще до початку ХХ ст. Натомість у прибережних лісових масивах ріки Ужа дуби необхідних розмірів для виготовлення “довбанки” зустрічаються й досі. Цьому сприяло, на нашу думку, значне віддалення місцевих гаїв від промислових центрів краю і Києва, а також інтенсивне їх освоєння у другій половині ХІХ — на початку ХХ ст. уздовж повноводніших рік — Прип'яті, Дніпра, Десни, того ж таки Тетерева та інших⁷. Оскільки ж дубових човнів не розгинали⁸, то зрозуміло, що й поліщукам басейну ріки Ужа засоби пересування з розвернутими бортами не могли бути відомі. Поодинокі випадки використання для цієї мети сосни (село Зелена Поляна Поліського району), липи (села Федорівка, Руда Грезлянська) або верби (села Мартино-

³ Див.: Масленникова Л. И. Из полесской терминологии транспорта // Лексика Полесья: Материалы для полесского диалектного словаря. — М., 1968. — С. 161—192; Етнографія Беларусі: Энцыклапедыя. — Мінск, 1989. — С. 240, 531; [Заглада Н.] Рибальство / Публ. В. Борисенко // Родовід. — 1992. — № 3. — С. 35 (іл.).

⁴ О니щук В. Виріб човна в с. Старосілле Остерського повіту на Чернігівщині // Матеріали до етнології й антропології. — Львів, 1929. — Т. 21—22. — С. 7—24.

⁵ Масленникова Л. И. Из полесской терминологии. — С. 172, 174, 179, 180, 191; Бураковская Н. И., Титов В. С., Шляхтовский А. С. Пути сообщения. — С. 266.

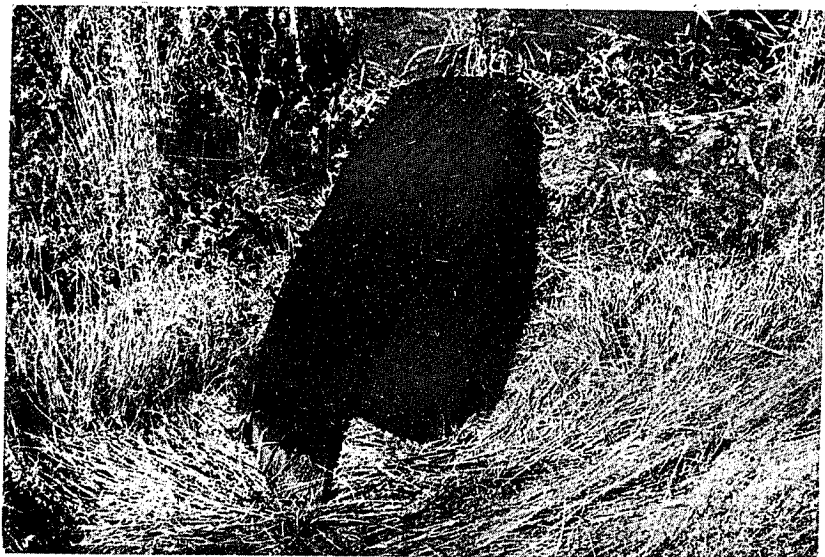
⁶ Масленникова Л. И. Из полесской терминологии. — С. 191.

⁷ Бураковская Н. И., Федына Р. И. Лесные промыслы // Полесье. Матеріальна культура. — К., 1988. — С. 236—242.

⁸ Бураковская Н. И., Титов В. С., Шляхтовский А. С. Пути сообщения. — С. 266.

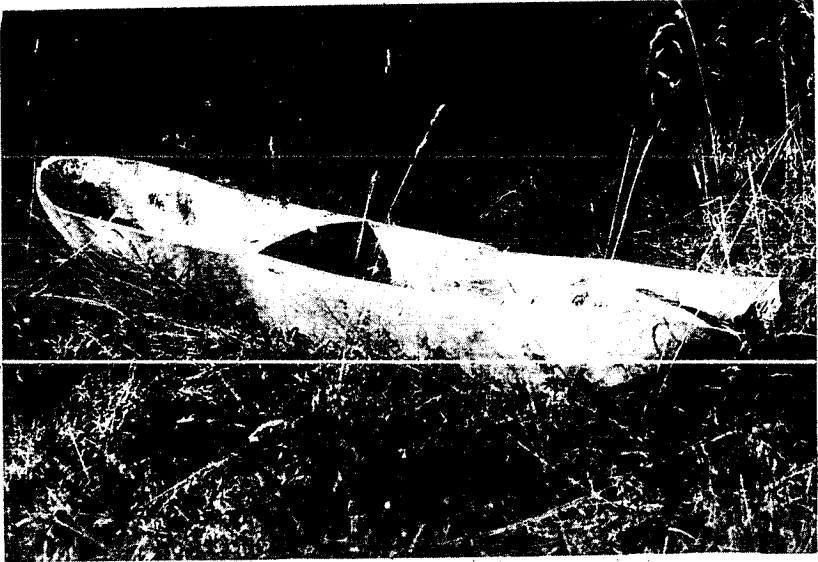


А



Б

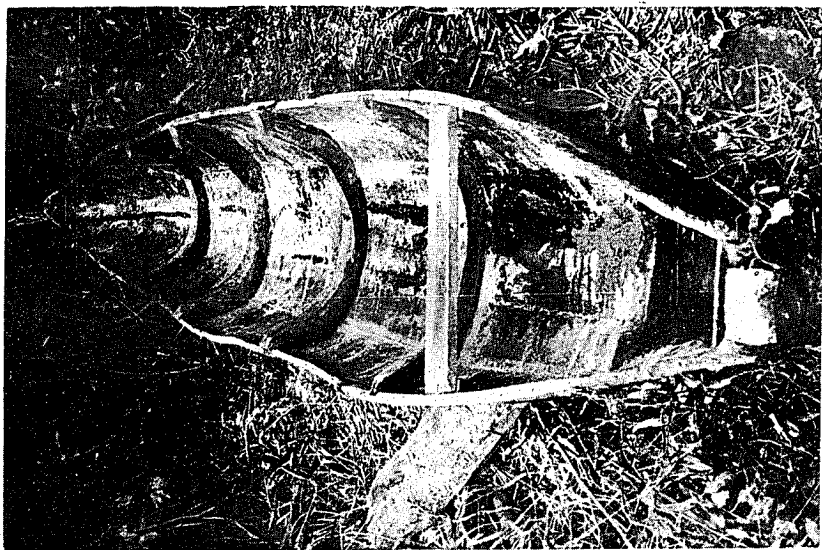
Довбаний дубовий човен: А — вигляд зверху; Б — вигляд днища. Село
Мартиновичі Поліського району. Фото. 17 вересня 1994 р.



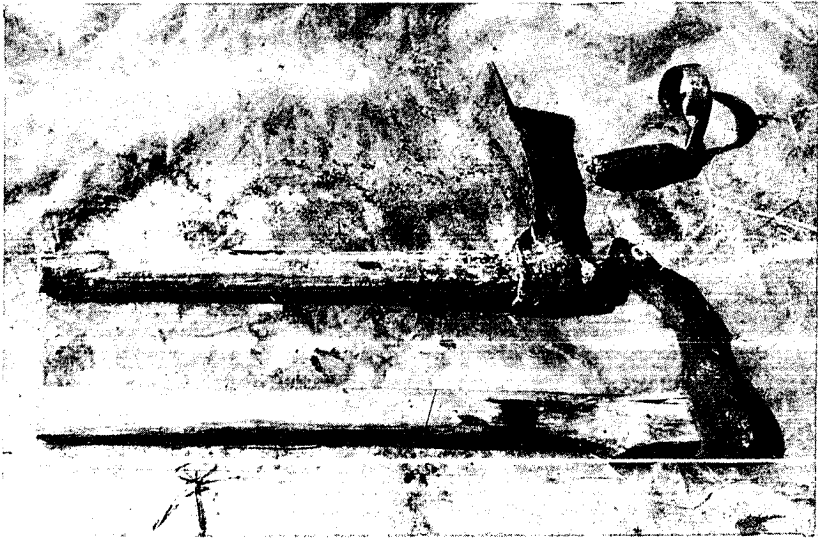
Дубова "довбанка". Село Мартиновичі Поліського району.
Фото. 17 вересня 1994 р.



Довбаний човен з "обшивкою". Село Мартиновичі
Поліського району. Фото. 17 вересня 1994 р.



Довбаний вербовий човен з розвернутими бортами.
А — вигляд зверху з боку корми; Б — вигляд днища.
Село Оране Іванківського району. Фото. 25 вересня 1994 р.



Інструменти для виготовлення довбаного човна:
“копили” з прямим і жолобоподібним вістрями, “шклубка”.
Село Оране Іванківського району. Фото. 25 вересня 1994 р.



Майстер-човняр Олексій Снітко на засобі пересування власного
виробництва. Село Оране Іванківського району.
Фото. 25 вересня 1994 р.

вичі, Тараси) не могли суттєво вплинути на зміну традиційної технології виробництва “довбанок”.

Отже, виявлені під час етнографічної експедиції райони розповсюдження двох давніх типів річкового транспорту на території Київського Полісся у ХХ ст. є цілком закономірним явищем. Зауважимо також, що відсутність у басейні ріки Ужа суцільних довбаних човнів із розігнутими бортами не є винятком в Україні. Не розпарювали колоди і не виготовляли таких засобів пересування по воді й жителі західної частини Полісся⁹.

Будь-який тип примітивного річкового судна умовно складається з чотирьох частин — передка, корми, днища і бортів. Передок, незалежно від засобу пересування (човен чи лодка), поліщуки Київщини повсюдно називають “носом” (“носком”). Народних означень корми побутує значно більше: “зад” (села Діброва, Зелена Поляна), “п’ята” (село Діброва), “п’ятка” (села Мартиновичі, Зелена Поляна), “пуха” (села Тараси, Грезля, Руда Грезлянська), “пушка” (села Оране, Богдани, Фрузинівка Іванківського району), “жопа” (село Федорівка). Борти і днище вони називають загальноукраїнськими відповідниками — “борт” і “дно” (“днище”).

Технологічний цикл виготовлення човна охоплює п’ять послідовних операцій: 1) підбір і заготівля матеріалу; 2) попередня обробка матеріалу; 3) довбання човна; 4) розпарювання колоди і розвертання бортів; 5) закріплення розігнутих бортів.

Перші три операції за технологією і народними методами обробки деревини ідентичні при виробництві човнів обох типів — суцільного довбаного і довбаного з розігнутими бортами, що незаперечно доводить їх генетичну спорідненість. Це ж підтверджує однаковий набір інструментарію, яким користувались майстри-човнярі басейнів Ужа і Тетерева. Зокрема, грубшу чорнову роботу здійснювали “сокирою”, серцевину деревини видовбували за допомогою так званого “копила” (із прямим та із загнутим жолобоподібним вістряем), днище і борти шліфували бондарською “склубкою” (“шклубкою”). Дві останні технологічні операції застосовувались при виготовленні довбаних човнів з розвернутими бортами. Порівняно з трьома першими операціями, вони значно пізнішого походження.

Як уже вказувалось вище, для довбаного човна підбирали дерево лише відповідних параметрів: діаметр його стовбура в прикореневій частині мав становити щонайменше 50 см. Інакше транспортний засіб був би надто мілким і непридатним для ефективного використання на воді. Найоптимальнішим вважалось дерево завдовжки 70—80 см. Тоді з нього виготовляли два судна завдовжки 3—4 м кожне.

Існували певні вимоги до часу заготівлі та початкової обробки деревини. Дуб рубали переважно взимку і потім витримували протягом двох-трьох років на свіжому повітрі, щоб він “переболів”. Якщо обгнивала кора та верхня оболонка (“обмолола”) колоди, то це позитивно позначалося на експлуатаційних якостях транспортного засобу. Тобто такий човен довше зберігався і менше коловся уздовж бортів, на носку і кормі. Якщо ж судно робили з м’яких порід дерева (верби, липи, осики, сосни та інших), то час заготівлі і початкова стадія обробки колоди не мали такого важливого значення. Щоправда, зрубати дерево усе-таки намага-

⁹ Бураковская Н. И., Титов В. С., Шляхтовский А. С. Пути сообщения... — С. 266.

лись взимку чи ранньою весною, а видовбати човна і розвернути його борта — влітку, коли для останніх операцій були найбільш сприятливі погодні умови.

Виробництво транспортного засобу розпочинали з визначення його зовнішніх контурів: підготовки площадки для довбання та обробки нижньої частини колоди, яка потім служила днищем і бортами. Товсті дубові колоди розколювали на дві половинки, стовбури менших розмірів та заготовки м'яких порід обтесували знизу і з боків, а зверху обрубували. Всю таку роботу майстер виконував звичайною сокирою. Після цього він приступав до найбільш трудомісткої і відповідальної операції — видовбування.

Методи видовбування “дубовки” і річкового судна з розігнутими бортами відзначались деякою технологічною специфікою. Зокрема, для виготовлення розвернутого човна в колоді з обох боків та знизу обов'язково свердлили три ряди контрольних отворів, у які забивали сухі липові кілочки — “сторожки”. Останні служили майстрові для орієнтації, щоб він не прорубав дна чи борта, а заодно скрізь витримав однакову їх товщину. Коли транспортний засіб спускали на воду, липові кілочки набрякали і надійно запілювали штучно утворені дірки.

За повідомленням майстра-човняра Науменка Феодосія Григоровича з села Діброви Поліського району, такі ж контрольні отвори могли свердлити в дубових колодах. Тоді “сторожками” служила ясенова кора. Однак, на його думку, подібні дірки були цілком зайвими, бо утворений з них ряд потім посилював негативну властивість дубової “довбанки” — колення. Найчастіше товщину дна і бортів такого судна місцеві поліщуки визначали “на оцуп” за допомогою пальців та “на око”.

“Носком” човна завжди служив тонший кінець колоди, “пухою”, навпаки, — товщій. Обробивши передок і задок заготовки ззовні, приступали до видовбування її всередині. На площадці заздалегідь робили розмітку елементів майбутнього транспортного засобу, насамперед передка, корми і бортів. Видовбувати починали тільки з носка. Грубшу роботу виконували сокирою та “копилом” з прямим вістрям, при окресленні бортів і днища користувались лише “копилом” із загнутим всередину жолобоподібним вістрям.

На “довбанці” басейну ріки Ужа залишали посередині, точніше, на 20—30 см ближче до носка, так званий “поріжок” (“порожок”) шириною до 20 см, який з'єднував її борта і виконував функцію природної кокори. Зауважимо, що на досліджуваній території виявлено суцільні довбані човни тільки з одним “порожком”, тоді як на Прип'яті та водних артеріях сусідньої Білорусі загалом¹⁰, а також інших слов'янських країн¹¹ побутували річкові судна ще з двома суцільними природними кокорами. Їх кількість зумовлювалася, мабуть, загальною довжиною транспортного засобу. Як відзначали старожили, на ріці Ужі Поліського району найбільші “довбанки” мали довжину до п'яти метрів.

На судах з розігнутими бортами серцевину колоди видовбували від носка до “пушки” повністю. Після цього внутрішню поверхню водного

¹⁰ Зеленин Д. К. Восточнославянская этнография.— М., 1991.— С. 74 (ил.); Этнография Беларуси.— С. 531 (ил.).

¹¹ Moszyński K. Kultura ludowa słowian.— Kraków, 1929.— Cz. 1. Kultura materialna.— S. 668 (fig. 535), 670 (fig. 537), 671 (fig. 538).

засобу пересування шліфували шклубкою “на чисто” — вирівнювали горбки, вичищали ті місця, де не могли або було небезпечно працювати “копиллом” тощо. По завершенні цієї виробничої операції товщина бортів човна становила в середньому 2,5—3,5 см. Його днище було трохи товще, оскільки воно зношувалось під час експлуатації.

Виготовлення “дубовки” на цьому, фактично, завершувалось. Щодо довбаного розвернутого човна, то майстрові необхідно було виконати ще дві не менш важливі і технологічно складні операції — розпарити та розігнути його борти, а потім їх закріпити. Жителям басейну ріки Тетерева слугували для виконання такої роботи лише природні чинники — сонце і вода. Тому борти судна розвертали вбоки переважно у Петрівку, коли було жарко. “Довбанку” ставили на сонячне місце і заливали гарячою водою. Заодно обидва борти “розпинали” двома-трьома десятками прямих міцних палок відповідної довжини. Один кінець палки примощували у невеликій зарубинці під вінцем борта, а другий опирався на вигин між днищем та протилежним бортом. Протягом трьох-чотирьох сонячних днів операцію повторювали заново, щоденно побиваючи верхні кінці палок донизу. Коли човен набував необхідної форми, його кілька днів ще сушили на сонці. Тільки після цього палки вибивали, а борти закріплювали натуральними або змонтованими з двох окремих кривуль сосновими (рідше дубовими) дугоподібними кокорами — “ботями”. Останні кріпились до бортів і днища дерев’яними кілками. Кількість “боть” залежала від довжини транспортного засобу.

Розпарювання колоди і розвертання бортів човна за допомогою лише природних факторів (сонця і води) та відсутність у басейні ріки Тетерева інших більш досконалих технологій засвідчує примітивність та давнє походження місцевих народних методів обробки деревини. Адже в поселеннях уздовж великих водних артерій України, де річковий транспорт традиційно становив невід’ємну ланку щоденної господарсько-виробничої діяльності, широко побутували технологічно складніші і досконаліші способи виконання зазначених операцій, зокрема за допомогою вогню, диму і пари¹². Крім того, застосування примітивної технології виробництва човна з розвернутими бортами підтверджує також те, що до ХХ ст. жителі Іванківського району користувались більше суцільними довбанними “дубовками”.

Технологічний цикл виготовлення “довбанки” і розвернутого річкового судна завершували запобіжні охоронні заходи та підготовка їх для використання на воді. Зокрема, відразу намагались осмолити днище транспортного засобу, що значно продовжувало його експлуатаційний вік. До вінчиків бортів кріпили зсередини одну-дві пари (залежно від розмірів човна) невеликих горизонтальних планочок, на яких примощували для сидіння дощечки — “крісла” (село Мартиновичі). В “дубовці” аналогічну функцію виконував також “поріжок”.

Народні методи обробки деревини та кількість технологічних стадій виробництва впливали на деякі особливості зовнішньої форми човнів. Відмінності між ними спостерігались насамперед у загальних контурах та окремих їх складових. Якщо “довбанка” мала однакову ширину пере-

¹² Оніщук А. Виріб човна...— С. 10—12; Зеленин Д. К. Восточнославянская этнография.— С. 173.

важно скрізь, то човен з розвернутими бортами був посередині ширший, ніж на передку і в кормі. “Нос” суцільного довбаного судна робили, як правило, заокругленим. Він знаходився на одній горизонтальній лінії з кормою і з'єднувався однакової висоти бортами. Натомість передок розпареного човна порівняно з “носом” довбаного був значно гострішим і видовженішим (до 1 м), а часом навіть припіднятим угору. Тобто його верхня точка знаходилась вище, ніж відповідна точка “пушки”. Відрізнялись поліські човни також формою корми: на “дубовках” вона була переважно заокругленою, на розвернутих суднах — дещо видовженою, хоча й значно менше, ніж на передку.

Форма і висота бортів човна безпосередньо впливала на його транспортно-експлуатаційні можливості. Головною вадою описаних засобів пересування була їх мілкість, особливо виготовлених з колод діаметром менше 60—80 см. Жителі Київського Полісся усували цей недолік додатковим заходом — нарощували висоту бортів. Технологічно це була проста і недовготривала операція. Зокрема, із зовнішніх боків на всю довжину транспортного засобу до бортів кріпили дерев'яними кілочками або цвяхами суцільні дощечки (“шальовку”) шириною 10—15 см. Такий човен ставав глибшим, відповідно й надійнішим на воді. Точніше, меншою була ймовірність, що його залиє хвиля при неспокійній річці або у непередбачливому випадку. Крім того, ним могли перевезти більше вантажу. Означенням транспортного засобу зі штучно нарощеними бортами в поліщуків досліджуваного краю служить описова назва “човен з обшивкою”.

Аналогічне річкове судно фігурує у спільному дослідженні білоруських та українських (львівських) етнографів, де йому присвячено невеличкий абзац¹³. Проте знайомство із змістом останнього викликає значні сумніви щодо достовірності деяких фактів та загальних положень. Зокрема, автори стверджують: “Перехідним типом (виділення наше.— М. Г.) від довбанки до човна з дощок була “обшиванка” або “шугалея” (“шугалія”) — довбаний човен з осиковою обшивкою у верхній частині бортів [...]. Це типово поліський човен (виділення наше.— М. Г.), прототипом якого є давньоруський “набійний” човен”.

У поданому тексті першочергового уточнення вимагають дві тези — про “перехідний тип” і “типово поліський човен” з обшивкою. Хоча би тому, що вони мають суттєві розбіжності із викладеним матеріалом та попередніми висновками про водний транспорт поліщуків Київщини. Крім того, спираючись на твердження дослідників, окремі з них підтримував до недавнього часу також автор пропонованої розвідки¹⁴. Виявлені ж під час наукової експедиції польові етнографічні джерела дозволяють провести значну корекцію таких тверджень.

При аналізі зазначених проблем ключове значення мають назви “обшиванка” і “шугалія”, які потребують ідентифікації їх народного змісту. Для цього звернемося до спеціальної діалектологічної праці російського мовознавця Л. Масленникової. З 53 населених пунктів північних районів

¹³ Бураковская Н. И., Титов В. С., Шляхтовский А. С. Пути сообщения...— С. 267.

¹⁴ Глушко М. С. Традиційний транспорт українців//Радянська школа.— 1990.— № 7.— С. 33; його ж. Традиційний транспорт//Українознавство: Посібник.— К., 1994.— С. 144.

Полісся¹⁵, де проводились нею дослідження, термін “обшиванка” (“обшыванка”) зафіксований лише у трьох: Дяковичах Житковецького району та Дорошевичах і Голубиці Петриківського району Гомельської області. Місцеві жителі вживають його для означення: 1) човна з дощок (“обшиванка обшиваєцца на кокорах”); 2) типу човна, який видовбують із цілого стовбура дерева, розпарюють, а потім з боків обшивають дошками¹⁶. Для порівняння вказуються паралельні народні назви аналогічних річкових суден: “барка”, “гиляра”, “дощанка”, “дуб”, “лодка” та інші¹⁷.

Назву “шугалея” (“шугалейка”) дослідниця виявила тільки у двох населених пунктах — у згаданих уже Дяковичах Гомельської області та в селі Здитові Березького району Брестської області. Тут його вживали для означення довбаного човна, який розпарювали, а борти розгинали над вогнем. Як і в попередньому випадку, подані також синонімічні назви такого судна: “вербовка”, “липка”, “лодка”, “чайка” тощо¹⁸.

Співставлення значень поданих Л. Масленниковою народних термінів “обшиванка” і “шугалія” дає дуже цікаві результати. По-перше, щодо різновидностей транспортних засобів. Так, “обшиванкою” називали дві моделі суден: 1) типу “лодку”, виготовлену з дощок, і 2) суцільний довбаний човен з розвернутими та обшитими зверху бортами. “Шугалейкою” був суцільний довбаний човен з розпареними і розігнутими бортами, але без спеціальної обшивки. По-друге, щодо технології виготовлення цих водних засобів пересування. Поданий вище документальний матеріал засвідчує, що судно в одному випадку видовбували з колоди, розпарювали і розвертали (як “обшиванку”, так і “шугалейку”), в іншому — збивали з окремих дощок (тільки “обшиванку”).

Узявши до уваги зазначені моменти, стає очевидним, що твердження білоруських та українських дослідників про так званий “перехідний” тип поліської “обшиванки” (“шугалії”) є, м'яко кажучи, некоректним. По-перше, тому, що ототожнюються транспортні засоби різних конструктивних типів і технологічного виробництва¹⁹. До речі, це ж характерне для матеріалу про водний транспорт у фундаментальній праці з етнографії Білорусі — енциклопедії²⁰. По-друге, що основою для типологічної диференціації ученим описуваних човнів послужив зовнішній, другорядний елемент — дощечки, які прибивали до бортів розпареної довбанки зверху. Тим часом жодного сумніву не викликає той факт, що без штучно нарощених бортів будь-яка “дубовка” чи розвернутий човен, виготовлені лише з дотриманням усіх основних конструктивних і технологічних вимог, були цілком придатні для експлуатації. Обшивка, як уже відзначалось, тільки збільшувала їх тоннажність та покращувала ходові якості. Тобто виділення окремого, так званого “перехідного”, типу річкового транспорту на основі одних народних назв та наявності обшивки з дощок

¹⁵ Підраховано за: Лексика Полесья: Матеріали для полесского диалектного словаря.— М., 1968.— С. 472—473.

¹⁶ Масленникова Л. И. Из полесской терминологии.— С. 177—178.

¹⁷ Там само.— С. 177.

¹⁸ Там само.— С. 192.

¹⁹ Див.: Ляпунова Р., Рудольф В. Транспорт водный//Материальная культура: Свод этнографических понятий и терминов.— М., 1989.— Вып. 3.— С. 184—185.

²⁰ Этнография Беларуси.— С. 12, 19, 294, 541 та інші.

є абсолютно безпідставним, що підтверджують також подані московським лінгвістом Л. Масленниковою синонімічні ряди народних термінів транспортних засобів однакової конструкції і народних методів їх виготовлення.

Не менш сумнівне твердження авторів колективної праці про “обшиванку” та “шугалію” як “типово поліський човен”. Як відомо, першу назву Л. Масленникова зафіксувала в трьох селах, другу — у двох. Обидва терміни побутують у селі Дяковичах. Тобто їх використання виявлено насправді в чотирьох населених пунктах. Але зауважимо, що Дорошевичі і Голубиця розташовані поруч на побережжі Прип'яті, а Дяковичі і Здитове — за десятки кілометрів від неї та на ще більший відстані одне від одного. Останні фактично розташовані на північній окраїні Полісся²¹. Мешканці перших двох сіл для означення човна з обшивкою використовували термін “обшиванка”, двох інших — “шугалея” (“шугалейка”). Закономірно виникає запитання: якщо обшиваний човен був типовим для усього поліського краю, то чому російський мовознавець зафіксувала його побутування лише в чотирьох населених пунктах? Припустимо, що в інших досліджуваних селах Л. Масленникова не звернула належної уваги на вказані терміни. Але аналіз поширення інших назв водних засобів пересування, зафіксованих дослідницею, засвідчує зворотне. Особливо вражає незначна кількість поселень, у яких побутувала загальна назва “обшиванка”, оскільки серед досліджених лінгвістом населених пунктів більшість розташована вздовж головної водної артерії Полісся — Прип'яті²². А отже, термін “обшиванка” як означення певної моделі водного транспорту є суто місцевим. В іншому випадку він був би розповсюджений значно ширше, зокрема і в районах Київського Полісся. Натомість на досліджуваній території слово “обшиванка” вживається тільки в контексті з визначальним — “човен”, щоб таким чином виділити традиційні суцільні довбані і довбані розвернуті транспортні засоби від відповідних човнів, але зі штучно нарощеними бортами.

Те ж саме стосується терміну “шугалея” (“шугалейка”). Більше того, його фіксація тільки на північній окраїні Полісся та відсутність у прип'ятських селах абсолютно виключає трактування так званої “шугалії” як загальнополіського явища. Не випадково ж, що і в Поліському, і в Іванківському районах Київської області назва “шугалія” місцевим жителям зовсім невідома.

Отже, маємо підставу з упевненістю констатувати, що теза білоруських та деяких українських етнографів про “обшиванку” (“шугалею”) як “перехідний тип” і “типово поліський човен” не відповідає дійсності. Заодно проведений вище аналіз засвідчує архаїчність виявлених на території Київського Полісся зразків річкового транспорту. У цьому переконались ще раз, звернувшись до народних способів їх експлуатації.

Човен “поганяли” веслом традиційних для Полісся розмірів — 2,0—2,2 м завдовжки. Робили його з суцільної заготовки. Верхню (довшу) частину весла місцева населення називає “ручкою”, нижню (коротшу, але ширшу) — “поганялом”. Зверху ручку завершувала коротка горизонтальна поперечина — суцільна з нею або набита окремо.

Специфіка конструкції та зовнішня форма суцільного довбаного і довбаного розвернутого човнів вимагали спеціальних навиків управління

²¹ Див.: Лексика Полесья...— Карта № 1; Етнографія Беларусі...— С. 152 (карта), 188 (карта).

²² Див.: Лексика Полесья...— Карта № 1.

ними на воді. Особливо непередбачливою була важка “дубовка”. Якщо вона перекидалася і накривала рибалку, то вибратись з-під неї було досить складно. Це добре засвідчує зміст загадки, що до цього часу побутує у Мартиновичах: “Круть, верть — під черепочком смерть!” Його підтверджує образний термін “душогубка”, який широко побутував серед українців²³. Тому при пересуванні у такому човні обов'язково стояли на колінах, притискаючи голінки до бортів. Так було легше балансувати судном та уникнути перекидання у непередбачливому випадку. На коліна опирались також під час плавання у довбаному човні із розвернутими бортами. Якщо ж сиділи на дошці-лавці, тоді ноги підгинали під нею.

Поступового руху транспортний засіб набував за допомогою весла, яким користувалися двома способами: відштовхуючись ним від дна ріки чи озера або внаслідок безопорної (вільної) греблі (при повільному плаванні, повертанні човном). Тобто місцеві жителі до цього часу користуються відомими в минулому багатьом іншим народам²⁴ способами управління плоскодонною однодеревкою.

Підсумовуючи вищесказане, можна із беззастережною впевненістю стверджувати, що на порозі ХХІ ст. на території Київського Полісся збереглися архаїчні релікти традиційного водного транспорту. Це стосується насамперед суцільної довбанки, яка належить до одного з найдавніших типів транспортних засобів. Серед археологічних пам'яток лісової зони Європи виявлено вже чимало човнів-однодеревок неолітичної доби; деякі знахідки вчені відносять до епохи мезоліту²⁵.

Важче визначити час походження поліського довбаного човна з розвернутими бортами. Але аналогічна з “дубовкою” технологія його виготовлення (трьох перших стадій-операцій), тотожні назви складових, способи управління на воді тощо лише підтверджують думку про давній вік цього засобу пересування. Принаймні населення басейну ріки Тетерева користувалось ним задовго до того, ніж з'явилися “лодки” з дощок.

Mykhailo HLUSHKO

RELICS OF INLAND WATER TRANSPORT USED BY THE POLISSIANS IN THE KYIV REGION

The research is based on the field ethnographic materials collected by the author during his scientific expeditions in 1994. It was observed that some typically Polissian means of conveyance, now archaic — the *dobbankas* (flat-bottomed gouged boats), and the *chovens* (gouged boats with the steamed and turned-out sides) — are still in use in the Uzh River and the Teteriv River basins, respectively. These findings helped the author to more precisely define the stages in the development of the local inland-water transport, to restore the basic technological cycle of its production, and to trace the evolution of folk engineering thought. Among the different aspects considered in the article, special attention is paid to the genesis of the objects under study and the reasons for their survival.

The presented factological material refutes the thesis, as suggested by some researchers, that *obshyvanaka* (*shuhaleya*) was transitionally a typical Polissian boat.

²³ Зеленин Д. К. Восточнославянская этнография.— С. 173; [Симоненко І. Ф.]. Засоби пересування//Українці: Історично-етнографічна монографія.— К., 1959.— Т. 1.— С. 288.

²⁴ Ляпунова Р., Рудольф В. Транспорт водный.— С. 189; Зеленин Д. К. Восточнославянская этнография.— С. 173.

²⁵ Зализняк Л. Л. Население Полесья в мезолите.— К., 1991.— С. 72, 105.