

ВОДНИЙ ТРАНСПОРТ ПОЛІЩУКІВ

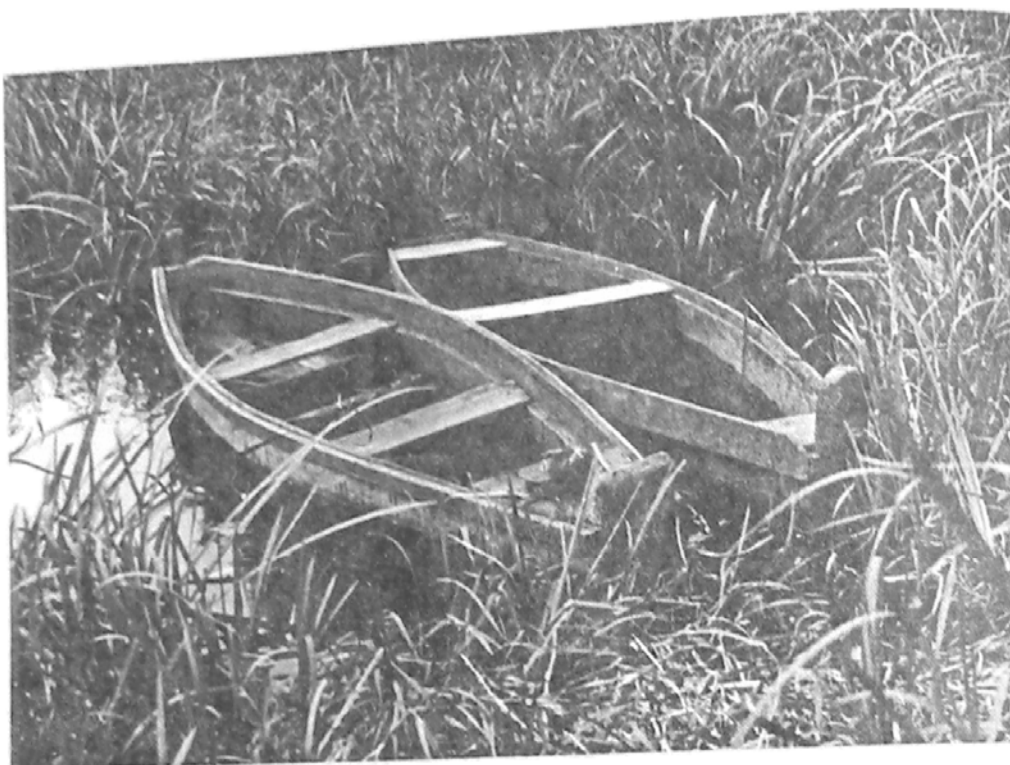
Середнє Полісся перетинає значна кількість великих і малих річок. Досліджений у 1996 р. регіон Житомирщини обрамлюють з Півночі і Півдня одні з найповноводніших з них — відповідно Уж і Тетерів. Споконвіків вони були для прирічкового населення не тільки важливим джерелом поповнення харчових запасів свіжою рибою, а й значною перешкодою для пересування по суші. З тієї чи іншої причини тутешні автохтони повинні були постійно дбати про водний транспорт.

Традиційні засоби пересування по воді, на відміну від сухопутних, не відзначалися великою різноманітністю; під час історико-етнографічної праці теренами Житомирщини¹ автор запропонованої розвідки виявив лише три їх види: суцільні довбані човни-однодеревки, плоскодонні “лодки” із соснових дощок та пороми.

Серед них головне місце у виробничо-господарському побуті посідав довбаний човен — один із найдавніших за походженням вид транспорту в цілому². Скрізь на дослідженій території, як і в сусідній Київщині, мешканці означували його однаково — “човен” (сс. В’язівка, Жерев, Закусили, Мотійки, Розсохівське Народицького району; сс. Дідковичі, Сарновичі Коростенського району; с. Ігнатпіль Овруцького району; сс. Веприн, Вишевичі, Макалевичі, Раски, Чудин Радомишльського району; с. Кухарі Іванківського району). Паралельно з цією назвою побутовав й інший термін — “довбанка” (сс. Кухарі, Чудин; с. Раківщина Народицького району). За твердженням інформаторів похилого віку, в більшості прирічкових

поселень басейнів рік Ужа і Тетерева “довбанка” використовували до 30-х рр. ХХ ст., спорадично — до Другої Світової війни (сс. Закусили, Макалевичі, Розсохівське та інші), а в деяких селах — до 70-х рр. ХХ ст. включно (с. Мотійки). У с. Чудині, що на Радомишльщині, професійний риболов Василь Горобенко (1924 р. народж.) зберіг такий човен до наших днів (на момент проведення експедиції); виготовив цей транспортний засіб батько інформатора ще в 1950-х рр.³

Довбані плоскодонки поліщуки робили передовсім з дуба. Порівняно зі засобами пересування по воді, виготовлених з м’яких порід дерева (верби, осики, липи, сосни, осокору тощо), цей човен був довговічнішим — при бережливому використанні він міг служити риболову незмінно кілька десятків років. Розповідаючи про його експлуатаційні переваги, один з інформаторів з с. Макалевичів висловився з цього приводу однозначно: “На мою жизнь хватить”. Водночас така “довбанка” була важкою і небезпечною для невмілої або необережної людини; перекинувшись у воду догори дном, вона могла серйозно поранити або навіть убити рибалку. Це ж засвідчує зміст народної загадки, що до цього часу побуває серед жителів с. Чудина: “Круть, верть — под черепочком смерти!” Натомість виготовлений з м’яких порід дерева човен відзначався іншими експлуатаційними перевагами, передовсім був зручнішим і практичнішим з погляду швидкохідності та управління ним на воді. Зокрема, найбільш “главушним” вважався довбаний човен з липи (с. В’язівка), а “льогким до походу” — з верби (с. Кухарі).



“Подим” (с. Закусили). Світлина автора

Загалом човни з дуба виготовляли до тих пір, поки у Поліському краї було достатньо дерев відповідних параметрів. Коли ж більшість дубових гаїв вирубали, селяни змушені були робити цей вид транспорту з м'яких порід дерева. Найчастіше ним служила сосна (с. В'язівка, Жерев, Закусили, Кухарі, Макалевичі, Чудин та інші) і верба (с. Вишевичі, Кухарі, Чудин). Відносно липи та осокору, то для виробництва “довбанки” використовували їх спорадично. До речі, при виборі сосни майстер обов'язково звертав увагу на те, щоб дерево було “смоловим” — із живицею. В іншому випадку, як твердили інформатори, виріб швидко зогніє. Останній факт також підтверджує висловлену вище думку стосовно того, що на дослідженій території поліщуки завжди приділяли важливе значення якості і довготривалості збереження засобу пересування по воді. Таким засобом у минулому був саме дубовий човен, а не виготовлений з дерева м'якої породи. Крім того, населення Полісся бережливо ставилось до прадавніх народних традицій у цій ділянці матеріальної культури.

Для виготовлення довбанної плоскодонки вибирали дерево відповідних параметрів. За твердженням респрезентів похилого віку, оптимальним було дерево завтовшки 0,7–0,8 м (с. Вишевичі, В'язівка, Дідковичі, Мотійки, Розсохівське, Сарновичі та інші). Подскуди такою вважалась колода завтовшки до одного метра (с. Кухарі). Так чи інакше, але діаметр стовбура в тоншому кінці мав становити не менше 0,5 м (с. Макалевичі, Чудин). Правда, під час польової науково-пошукової праці автора цієї розвідки старожили згадували, що у повоєнні роки відшукати дерево відповідних параметрів було вже важко. Тому почали виготовляти “довбанки” також із тоншого дерева — з діаметром “при отрезі” (тоншому кінці) менше, ніж 0,5 м (с. Макалевичі).

Виготовлення довбаного човна охоплювало три послідовні технологічні операції: 1) вибір і заготівля дерева; 2) попередня обробка матеріалу; 3) довбання човна.

Як зазначалося вище, для “довбанок” підбирали дерева лише певних розмірів. Найоптимальнішим вважалось дерево завтовшки

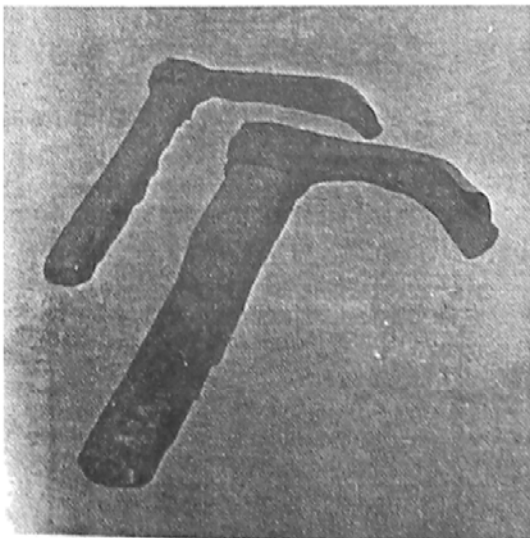
0,7-0,8 м. Згідно з неписаним правилом, дуба рубали тільки пізно восени або взимку, коли він уже втратив соки. Поспішати із заготовлею цієї породи дерева не було потреби ще й тому, що дубова колода мала "вистоятися" протягом певного часу в затінку — щонайменше один рік. На свіжому повітрі витримували також соснову заготовку, але впродовж коротшого терміну. Як правило, сосну рубали восени, а транспортний засіб виготовляли з неї вже весною. Крім того, соснову колоду обов'язково обкорювали, щоб деревина краще просихала і щоб її не пошкодив шашіль. Стосовно інших м'яких порід дерева, то інформатори про їх витримку нічого не повідомили. Тобто вербу, липу, осокора рубали в будь-яку пору року, але переважно влітку — напередодні виготовлення самого човна.

У цілому ж у другій половині ХХ ст. у зв'язку з втратою історично набутих традицій і знань загальноприйнятих вимог щодо вибору та попередньої обробки матеріалу для виготовлення плоскостовного човна місцеві майстри-столяри вже майже не дотримувалися. Хоча декотрим з них була добре відома одна з важливих властивостей вистояного матеріалу, передовсім дубового: видовбаний з нього човен не коловся. Причиною нехтування поліщуками цієї властивості в зазначений вище період вважаємо і те, що з масовим поширенням металу тутешні

майстри почали використовувати його також для зміцнення транспорту цього виду. Зокрема, за повідомленням Мотрі Кочури (1919 р. народж.) зі с. Вишевичів, її покійний чоловік робив на передку і задку видовбаного човна залізу "обкову", яка і захищала засіб пересування по воді від ймовірного пошкодження.

Виробництво "довбанки" починали з визначення її зовнішніх контурів: із підготовки площадки для довбання та обробки нижньої частини колоди, яка потім служила днищем і бортами. Товсту колоду (діаметром 0,7 і більше метра) розколювали на дві половини, що дозволяло виготовляти два човни з однієї заготовки. Дерево менших розмірів обтесували знизу і збоків, а зверху його обрубували — "зімали верха" (с. Вишевичі). Усю цю роботу майстер виконував звичайним інструментом — "сакирою" (сс. В'язівка, Мотійки, Розсохівське), "сокирою" (с. Вишевичі). Потім на підготовлену площадку наносили змоченим у розчині шнуром розмітку частин човна: передка, задка, бортів тощо.

Передок цього транспортного засобу місцеві жителі означували скрізь однаково (однокорінневою лексемою) — "нос" (сс. Вишевичі, В'язівка, Макалевичі, Розсохівське, Сарновичі), "носок" (сс. Дідковичі, Закусили, Мотійки), "иус" (сс. В'язівка, Розсохівське), "ніс", "нис"



"Кельні" для довбання човна (с. Вишевичі).
Світлина автора



"Кельня" і "шklubка" для виготовлення човна-однодеревки (с. Макалевичі). Світлина автора

(с. Кухарі). Натомість народних назв корми зафіксовано на дослідженій території кілька: “пуха” (сс. В’язівка, Дідковичі, Закусили, Мотійки, Розсохівське, Сарновичі), “гуза” (сс. Кухарі, Макалевичі, Чудин), “задок” (с. Вишевичі), “зад” (с. Кухарі). В цілому ж, порівнюючи географію поширення вживаних на означення останньої частини довбаного човна термінів, завважуєш, що слово “пуха” характерне для народнорозмовної мови поліщуків басейну р. Ужа, лексема “гуза” — басейну р. Теререва. На означення бортів і днища місцеві жителі використовували загальноукраїнські мовні відповідники — “борт” і “дно”.

“Носком” названого транспортного засобу завжди служив тонший кінець колоди, “пухою” — товщий. Обробивши передок і задок заготовки зовні, приступали до видовбування її середини. Грубшу роботу майстри виконували за допомогою сокири, а також долота зі широким вістрям (сс. Вишевичі, Закусили, Мотійки, Розсохівське). Крім того, для виконання цієї складної і найбільш трудомісткої технологічної операції в досліджуваному регіоні застосовували ще один спеціальний інструмент, який інформатори означили трояко: “копил” (сс. - Кухарі, Макалевичі, Мотійки, Сарновичі), “глішня” (с. В’язівка), “тєслиця” (с. Чудин). Це був залізний прилад із прямим або зігнутим жолобоподібним видовженим вістрям та з ко-



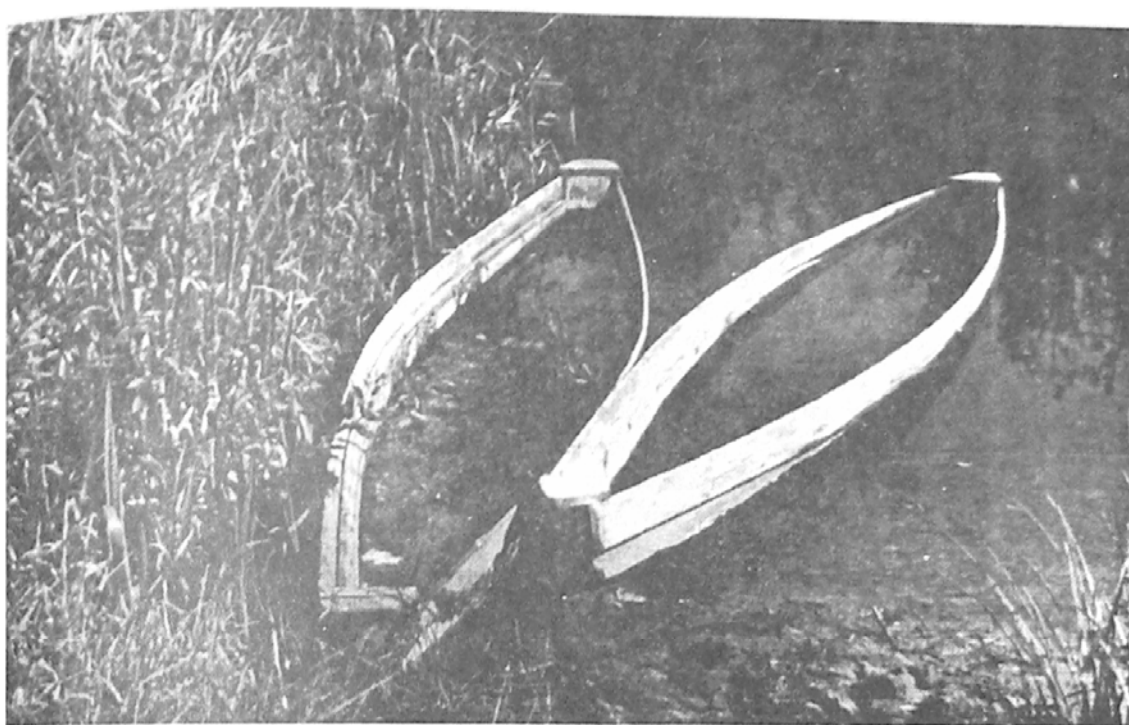
“Виливчак” (с. Вишевичі). Світлина автора

роткою дерев’яною ручкою. Незначні розміри останньої полегшували користування цим інструментом на стадії вивершення довбаного човна, зокрема, при обробці його носка, задка й особливо внутрішніх перегородок — “порожків” (сс. В’язівка, Закусили, Мотійки, Розсохівське, Сарновичі, Чудин), “поріжків” (с. Дідковичі), “пирожків” (с. Кухарі), “сідячок” (с. Вишевичі), “сидячок” (с. Кухарі), “перегородок” (сс. Вишевичі, Кухарі, Макалевичі), “перегоронок” (с. Дідковичі), що з’єднували борти і виконували функцію природних кокор.

Науково-пошукова праця автора запропонованої розвідки на теренах Житомирщини засвідчила, що тут побутували “довбанки” з одним-двома “порожками”. Причому у 20–40-х рр. ХХ ст. місцеві рибалки користувалися переважно човнами з двома суцільними внутрішніми “сідячками” (сс. В’язівка, Дідковичі, Закусили, Кухарі, Макалевичі, Мотійки, Розсохівське, Сарновичі, Чудин). Наявність двох натуральних перегородок суттєво відрізняє відповідний засіб пересування по воді від аналогічного виду транспорту поліщуків Київщини, передовсім басейну р. Ужа, для якого був характерним лише один “поріжок”³.

Деякі жителі похилого віку згадували про побутування в минулому на території дослідженого регіону Житомирщини також довбаного човна з трьома “порожками” (сс. Дідковичі, Кухарі, Сарновичі). Правда, на наше прохання описати його зовнішній вигляд і конструкцію більш докладно, інформатори розгублювалися і плутали відомості про нього, висловлювали свої здогади тощо. Принаймні однозначно стверджувалося тільки те, що третьою “перегородкою” служила окрема дощечка, яку примощували на протилежних бортах “довбанки” посередині.

Стосовно транспортних засобів з однією і двома суцільними “сідячками” (“порожками”), то відповідну кількість останніх зумовили три основні причини — народна традиція, довжина самого човна та види снастей, за допомогою яких ловили рибу. Зокрема, як засвідчують зафіксовані етнографічні джерела, найоптимальнішою для рибальства вважалася “довбанка” завдовжки 3,5–4 м (сс. Вишевичі, В’язівка, Жерев, Закусили, Кухарі, Сарновичі, Чудин).



“Лодки” (с. В'язівка). Світлина автора

Інкони поліщуки займалися цим промислом на човнах ще менших розмірів — завдовжки 3 м (сс. Макалєвичі, Розсохівське) і навіть 2,5 м (сс. Кухарі, Мотійки). Так чи інакше, але в кожному подібному випадку такий засіб пересування був зручним у користуванні: ним легко повертати і можна пройти будь-яке місце водойми, самотужки витягнути його на берег річки для огляду чи ремонту тощо.

Короткий човен мав, як правило, одну натуральну перегородку, яку залишали посередині на 0,2–0,3 м ближче до корми. Натомість у засобах пересування завдовжки 3,5–4 м місцеві поліщуки робили переважно два “порожки”. Причому відстань між ними не була однаковою, так само як і віддаленість передньої перегородки від носка і задньої — від корми човна. Залегали вони від кількох факторів, але передовсім від загальних параметрів “довбанки” та індивідуальних вимог майстра до її експлуатаційно-ходових якостей. Так, за свідченнями Петра Гамерника (1909 р. народж.) зі с. В'язівки Народицького району та Миколи Моргуна (1917 р. народж.) зі с. Кухарів Іванківського району, передній “порожок” знаходився від кінця носової частини цього водного транспорту на

відстані до одного метра, за твердженням Петра Закусила (1925 р. народж.) зі с. Закусилів Народицького району — на відстані до 1,5 м. Різною була віддаленість заднього “порожка” від “пухи”: більше одного метра (с. В'язівка), майже один метр (с. Кухарі), 0,6 м (с. Розсохівське), приблизно 0,5 м (с. Макалєвичі), 0,4–0,5 м (с. Мотійки) тощо.

Зрозуміло, що в кожному подібному випадку не могло бути й мови про якісь стандартні параметри видовбаної між перегородками частини човна. Зокрема, якщо транспортний засіб був завдовжки до чотирьох метрів, а його передній і задній “порожки” знаходилися відповідно від носка і задка на відстані до одного метра кожний, тоді видовбане заглиблення між перегородками становило приблизно 2 м (с. В'язівка). Приблизно тому, що самі “сидячки” займали також певну частину довбанки; залишали їх переважно завширшки 15 см (сс. Вишевичі, Мотійки, Сарновичі, Чудин), спорадично — завширшки 20 см (с. Розсохівське) і навіть 25–30 см (с. В'язівка).

Водночас аналіз зафіксованих польових етнографічних матеріалів засвідчує й інше: побутування човна з двома суцільними “порожками”

на теренах Житомирщини спричинив вилов риби за допомогою сітей. Точніше, щоб сіть не путалася, її складали і перебирали на спеціальній жолобоподібній дощечці (“кладочці”, “лотку”), яку виготовляли з м'якої породи дерева (переважно з липи чи верби). Для примощення цієї дощечки була потрібна стаціонарна опора. Одна натуральна перегородка не могла служити нею, тому поліщуки почали робити човни з двома “порожками”. На останніх і знаходилася “кладочка” із сіткою. Оскільки ловити рибу сітями місцеві жителі почали досить пізно (шонайшвидше наприкінці ХІХ — початку ХХ ст., з переростанням рибальського заняття у промисел), то стає очевидно, що і довбаний човен з двома суцільними “порожками” набув поширення у басейнах рік Ужа і Тетерева також пізно — передовсім після Першої



Інформатор Іван Павленко з веслом
(с. Макалєвичі). Світлина автора

Світової війни⁴. Тобто почерпнута інформація про використання в минулому човна лише з однією перегородкою як найтипівішого для дослідженого краю засобу пересування по воді має й інше належне підтвердження.

Видовбуючи середину човна, майстер обов'язково уважно слідкував за тим, щоб не прорубати його дно чи борт. На відміну від жителів сусідньої Київщини, котрі для дотримання заздалегідь визначених параметрів відповідного транспортного засобу застосовували ще спеціальну технологію⁷, поліщуки Житомирщини визначали товщину бортів і дна лише “на око” (“на глаз”) та “на ошуп” за допомогою пальців: “(майстер. — М. Г.) руками так о бере і це лапає руками” (с. Вишевичі); “руками за стенку полапає і вже він (майстер. — М. Г.) відчує, що, примерно, туда хватить, а там ше треба подубрать” (с. Макалєвичі) — констатували інформатори. Коли “довбанка” набувала звичного вигляду, тобто була майже готовою для експлуатації, ще шліфували її внутрішню поверхню — вирівнювали горбочки, вичищали ті місця, де не було змоги або було небезпечно працювати сокирою чи “копилом”. Відповідну роботу виконували переважно за допомогою бондарного інструмента — “шклубки” (сс. Макалєвичі, Мотійки), “шклубки” (с. Закусили). У повоєнний час з цією ж метою застосовували також віконне скло (с. Макалєвичі). Правда, склом обробляли деревину переважно м'якої породи.

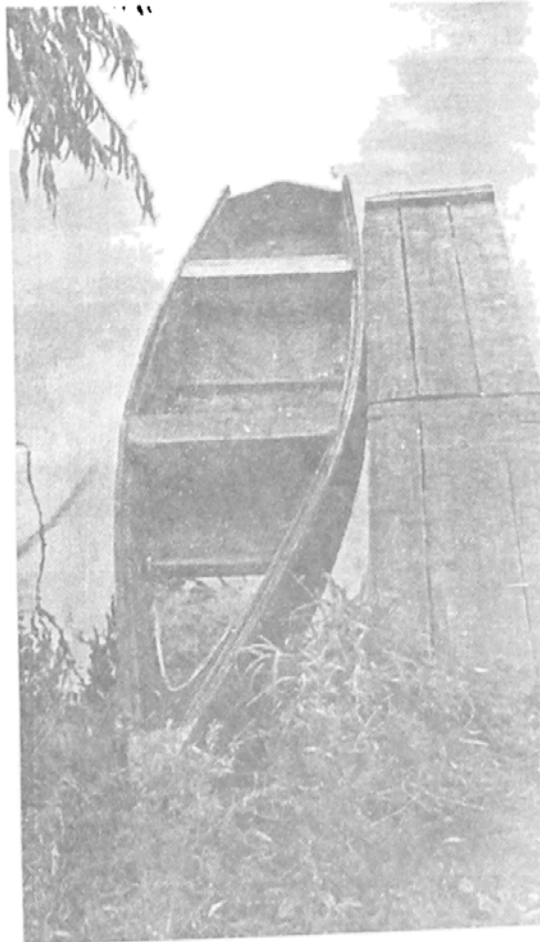
Виготовлення плоскодонного човна на цьому, фактично, завершувалося. Застосування описаної вище технології впливало на загальний зовнішній вигляд цього транспортного засобу, а також на форму і розміри його елементів. Зокрема, типова “довбанка” мала заокруглені “нос” і корму, але перший був дещо гострішим і довшим, ніж задок. Його відмінність від “пухи” інформатори уточнювали по-різному, але передовсім описово: “нос гостріший, а пуха ширша” (с. В'язівка); “носок, значить, вужчий, так чуть полукругло вроді, а зад то ширший” (с. Дідковичі); “спереду чуть наче такий вужчий (човен. — М. Г.), а тутечки (ззаду. — М. Г.) широкій він” (с. Вишевичі); “носок [...] так, як одо стіл полукруглий, [...] і така сама гуза, тільки ширша” (с. Чудин).

Під час історико-етнографічних експедицій ми не виявили серед старожилів Житомирщини однастайності стосовно товщини бортів і днища “довбанки”. Одні з них стверджували, що борт цього човна був завтовшки в середньому 6–8 см (сс. В'язівка, Розсохівське), інші — 3–4 см (с. Макалевичі). Розбіжність щодо відповідних даних можна пояснити тим, що в кожному випадку інформатори мали на увазі конкретний транспортний засіб, зокрема, виготовлений з різних порід дерева — твердої (дуб) і м'якої (сосна, верба та інші). Як уже відомо, човен з дуба служив рибалці значно довше, ніж з інших порід дерева, у зв'язку з чим і його елементи майстри робили товстшими. Дуб, порівняно з деревом м'якої породи, важче піддається технологічній обробці, тим більше за допомогою названих інструментів (сокири, долота, “копила”) “на око” (“на ошуп”), що теж не могло не впливати на загальну якість виробу з нього. Одним словом, побутування плоскодонних човнів з бортами різної товщини зумовлювали об'єктивні причини. Крім того, товстшим від бортів було днище “довбанки”, оскільки воно швидше зношувалося під час її використання.

Зовнішній контур і висота бортів човна безпосередньо впливали на його загальні транспортно-експлуатаційні якості. Однією з головних вад описаного засобу пересування по воді була його мілкість, особливо виготовлених з колод діаметром менше, ніж 0,6–0,7 м. Спорадично місцеві майстри усували цей недолік додатковим засобом — нарощували висоту бортів штучно. Технологічно це була проста і недовготривала операція. Зокрема, із зовнішніх боків на всю довжину “довбанки” до обох бортів кріпили залізними цвяхами або дерев'яними кілочками суцільні нетовсті соснові дощечки (“шальовочки”) завширки 8–10 см кожна. Тоді такий транспортний засіб ставав глибшим, відповідно, і надійнішим на воді (с. Мотійки).

Човном пересувалися по воді за допомогою суцільного дерев'яного весла стандартних для Полісся розмірів — 2–2,5 м (сс. В'язівка, Закусили, Кухарі, Мотійки, Розсохівське), спорадично — завдовжки до трьох і більше метрів (с. Макалевичі). Довшу його частину населен-

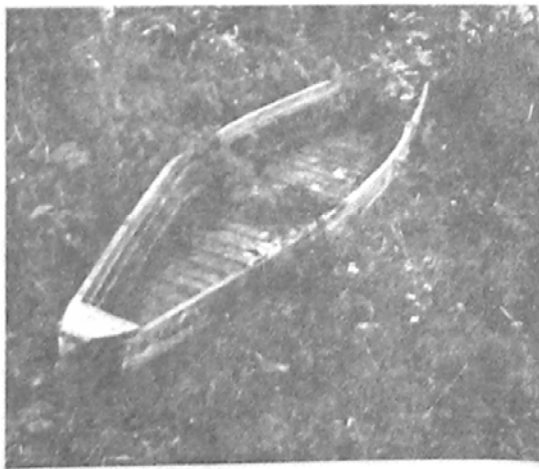
ня дослідженого регіону називало “держакон” (с. В'язівка) або “поручнем” (с. Закусили), гребню частину — “лопаткою” (сс. Закусили, Макалевичі) або “лопастю” (с. В'язівка). Якщо держак весла був коротким, тоді до його торця кріпили ще невелику поперечину — “ручку”. Щоб човен набув поступового руху, веслом користувалися двома способами: відштовхуючись ним від дна озера чи річки (на мілководді) або методом безопорної (вільної) греблі (під час повільного плавання, повертання тощо). На повноводді користувалися також “шостом” (“шестом”) — довгою (4–5 м) тичкою. В цілому ж поступовий рух човна по воді тутешні жителі означували по-різному: “править човном” (сс. В'язівка, Дідковичі), “поганяти човном” (с. Розсохівське), “гнати човна” (с. Кухарі), “веслувати човна” (сс. Закусили, Макалевичі) тощо.



“Лодка” (с. Макалевичі). Світлина автора

Типовий поліський човен призначався передовсім для рибальства — як індивідуального, як і колективного (удвох)⁴. Спорадично використовували його для перевезення однієї-двох хібі і невеликих вантажів — мішка трави (с. В'язівка), в'язки сіна (с. Макалєвичі, Мотійки) тощо. Останні примочували у носовій частині засобу пересування. Специфіка конструкції та зовнішня форма "довбанки" вимагали від рибалки також спеціальних навиків управління нею на воді. Зокрема, при пересуванні цим човном обов'язково стояли на колінах, притискаючи голінки до бортів. Тоді легше було балансувати ним та уникнути перекидання у воду. На коліна опиралися також у тому випадку, коли сиділи на окремій дошці-лавці, водночас підігнувши ноги під неї. Натомість розганяли човна переважно навстоячки. На це був здатний лише той рибалка, котрий оволодів мистецтвом управління плоскостонною однодеревкою на воді досконало.

Порівняно з "довбанкою" значно легше пересуватися по воді на "лодці" із соснових дошок. За твердженням інформаторів похилого віку, названий вид річкового транспорту почали застосовувати у дослідженому нами регіоні Полісся пізно — переважно після сумнозвісної колективізації (у 1930-х рр.). Основними причинами, що зумовили її розповсюдження, були, з одного боку, брак матеріалу відповідних параметрів для виготовлення довбаного човна, з іншого — інтенсивний розвиток лісопелення.



"Лодка" (с. Розсохівське). Світлина автора

Елементи "лодки" місцеві жителі означають так само, як і човна: "нос" ("носок"), "пуха" ("гуза"), "борт", "дно" тощо. Натомість технологія її виготовлення суттєво відрізняється від описаної вище. Зокрема, спочатку роблять для неї днище, відбираючи дві-чотири дошки завширшки 15-20 см кожна. Загалом, кількість останніх залежить насамперед від того, яких, власне, розмірів "лодку" планує зробити майстер: для заняття рибальством кращим вважається засіб пересування з вузьким дном, для перевезення вантажів і людей — з широким дном. Дошки готують заздалегідь: вирізають по їх краях "фільці" ("шпунт") і "мочать" протягом певного часу у воді, щоб вони стали "м'якими". Потім їх приставляють одна до одної і з'єднують разом за допомогою кількох дерев'яних поперечин (брусків), але обов'язково на кінцях і посередині. До брусків дошки кріплять цвяхами. Відтак змонтоване дно вигинають. Точніше, його кінці примочують на яких-небудь стаціонарних опорах, а на середину кладуть вантаж. Розмочені у воді дошки через деякий час і набувають заданої форми. Як вважають сучасні риболови, транспортний засіб з вигнутим днищем практичніший, ніж з плоским — ним легше управляти і зручніше пересуватися по воді. До речі, відповідна експлуатаційна перевага "лодки" також сприяла повсюдному витісненню "довбанки" в дослідженому краї.

Якщо "дно" готове, то приступають до наступної стадії виробництва новітнього річкового судна. Зокрема, на його носку і задку кріплять по одній "колодці" (передню — клиноподібної форми, задню — трапецієподібної) з дерева твердої породи, переважно з дуба. Передня "колодка", на відміну від задньої, завжди є вужчою і, як правило, вищою — до 0,5 м. Збоків до цих "колодок", а також до днища примочують і закріплюють по одній, також "вмоченій" у воді, суцільній дошці ("шаловині") завширшки до 35 см кожна, які і служать, власне, бортами "лодки" (с. Іпатпіль, Закусили, Мотійки; с. Рудня-Калинівка Народницького району). Якщо транспортний засіб виявиться мілким, тоді борти парощують — кріплять до них ще по одній додатковій дошці, але вужчій, ніж основні. Різна форма "колодок" зумовлює



Красвид р. Жерев — притоки Ужа. Світлина автора

і те, що передок “лодки” має відмінний від задка зовнішній вигляд; він видовжений і загострений, натомість корма переважно обрізана. Крім того, “нос” новітнього транспортного засобу підноситься над водою більше, ніж задок. Це особливо помітно тоді, коли рибалка чи будь-хто інший сидить на задку “лодки”.

Завершальну стадію виготовлення цього виду засобу пересування по воді становить підготовка його до експлуатації. Зокрема, всі шпаринки у днищі та між днищем і бортами старанно затикають (“шпаклюють”) кусочками з тканини (раніше — волокном з льону або з конопель) і перекривають їх тоненькими і вузенькими (завширшки до двох сантиметрів) дерев’яними латочками. Відтак “лодку” тричі осмолюють зсередини і зовні, передовсім її днище. Тоді вона менше всмоктує вологу, а водночас і довше служить рибалці.

Насамкінець кілька слів про пороми як вид водного транспорту, який у басейні рік Ужа і Тетерева побутував спорадично — в тих прирічкових населених пунктах, через які пролягали важливі регіональні сухопутні шляхи сполучення, а також там, де значна частина

сільськогосподарських угідь і пасовищ знаходилася на іншому березі водної артерії. За інформацією старожилів, у минулому за допомогою “парома” добиралися через р. Уж у Дідковичах, Мотійках, Народичах, через Тертерів — у Вишевичах, Макалевичах, Чудині, Радомишлі. Відмовились від цього виду водного транспорту після Другої Світової війни, коли через ріки звели мости.

Основу парома становили 3-6 масивних колод чи брусів, на яких робили поміст із соснових дощок. З двох сторін засіб пересування обрамлювали поручні — “перила” (с. Макалевичі), “перенджі” (с. Вишевичі), “перенджа” (с. Чудин). Довжина і ширина самого парома залежала від інтенсивності руху. На шляхах сполучення регіонального значення вони були масштабнішими (завдовжки до 6 м і завширшки до 6–8 м), на місцевих дорогах — менших розмірів. Так чи інакше, але на будь-якому поромі могли поміститися дві підводи одночасно або один вантажний автомобіль. Управляли ним двояко. На головних переправах через річку натягали трос, по якому засіб рухався за допомогою блоку. Поступального руху нада-

вали йому також за допомогою довгих "шостів". Обслуговував такий пором спеціальний "паромщик". Для останнього на одному з берегів ріки зводили навіть тимчасове житло — "курінь" (сс. Вишевичі, Чудин). На переправах місцевого значення поромом управляли лише за допомогою довгих тичок — "шостів".

Отже, зафіксований нами польовий етнографічний матеріал засвідчує, що в минулому (до 1930-х рр. включно) в басейнах рік Ужа і Тетерева основним видом водного транспорту був плоскодонний "човен"-однодеревка ("довбанка"). "Лодку" із соснових дощок місцеві жителі почали застосовувати лише у ХХ ст., а "паром" побутовував спорадично — на пе-

реправах через ріку з найбільш інтенсивним рухом. Технологія виготовлення "довбанка", її зовнішня форма, способи надання їй поступового руху по воді тощо засвідчують архаїчне походження цього виду транспорту. Порівняно з аналогічними плоскодонками Київського Полісся тутешній човен відзначався однією специфічною рисою — наявністю двох суцільних перегородок ("порожків"). Відповідну кількість останніх спричинило передовсім застосування рибальських сітей у ХХ ст. Стосовно "лодок" і "паромів" як видів водного транспорту, то вони не відрізнялися від аналогічних засобів пересування по воді, які побутовували в інших регіонах Середнього Полісся України.

¹ Для написання цієї розвідки використано теж польовий етнографічний матеріал, який автор виявив і зафіксував у 1995 р. у приречкових селах басейну р. Жерева, лівої притоки Ужа, в інших населених пунктах Народицького району, а також у с. Дідковичах Коростенського району Житомирської області. (Докладніше про тогочасну науково-пошукову працю науковця у басейні р. Ужа див.: Глушко М. На дренній Овруччині // Народознавчі Зошити. — 1996. — № 2. — С. 70-76; Певлюк С., Глушко М. Передмова // Полісся України: Матеріали історико-етнографічного дослідження. — Львів, 1999. — Вип. 2: Овруччина. 1995. — С. 3-6).

² Залізничяк Л.Л. Населення Полісся в мезоліте. — К., 1992. — С. 72, 105.

³ На жаль, під час відвідин с. Чудина нам не вдалося сфотографувати цього човна; власник прикинув його у стадолі сіном, яке напередодні доставив із косовиці.

⁴ Інформатори згадали лише сучасний вид рідниці — солярку. В минулому бараник могли виготовляти із савіа.

⁵ Ширше про це див.: Глушко М. Човни та їх локальна специфіка // Полісся України: Матеріали історико-етнографічного дослідження. — Львів, 1999. — Вип. 1: Київське Полісся. 1994. — С. 57.

⁶ У розвідці про різновиди річкового транспорту поліщуків Київщини автор, спираючись на почерпнуту у місцевих спеціалістів інформацію, пояснив побутування аналогічних довбаних човнів у басейні р. Тетерева лише їх великими параметрами — завдовжки до 5 м (див.: Глушко М. Човни... — С. 57). Тепер стає очевидним, що використання деякими риболовами Іванківського району човна з двома натуральними "порожками" спричинив більш важливий фактор — вилов риби за допомогою сітей. До речі, під час науково-пошукової етнографічної праці на теренах Київщини в 1994 р. нами виявлено і сфотографовано самий прилад ("сцябло"), на якому тутешні поліщуки складали і перебирали сіть (с. Оране Іванківського району).

⁷ Ширше про це див.: Глушко М. Човни... — С. 57; Його ж. Релікти водного транспорту поліщуків Київщини // Записки Наукового товариства імені Шевченка. — Львів, 1995. — Т. 230: Праці Секції етнографії та фольклористики... — С. 184.

⁸ Ширше про вилов риби з човна див.: Глушко М. Рибальські снасті та способи їх застосування // Полісся України: Матеріали історико-етнографічного дослідження. — Львів, 1999. — Вип. 2: Овруччина. 1995. — С. 21, 30, 32, а також нашу статтю "Традиційне рибальство", опубліковану в цьому випуску історико-етнографічних матеріалів.