Юрій МАЗУРИК
(Луцьк),
Петро ХОМИЧ
(Маневичі)

ПІДВОДНА АРХЕОЛОГІЧНА ЗНАХІДКА БІЛЯ С. СТАРОСІЛЛЯ МАНЕВИЦЬКОГО РАЙОНУ: ДАВНІЙ ЧОВЕН-ДОВБАНКА ЗНАЙДЕНИЙ ПІД КРУТИМ БЕРЕГОМ РІЧКИ СТИР

У кінці серпня цього року між селами Копилля і Старосілля Маневицького району місцевими жителями випадково було виявлено давній човен-однодеревку, який виглядав до одного метра із крутого правого берега річки Стир. Цікавість жителів узнати якого ж він розміру і що прикро незнання чинного пам'яткоохоронного законодавства підштовхнуло до розкопок із залученням землерийної техніки. Про цей випадок стало відомо директору Маневицького краєзнавчого музею – Хомичу Петру Микитовичу, який є і відповідальний за охорону культурної спадщини на території району. Оперативно було організовано фахівців, які виїхали і обстежили місце знахідки.

Човен знаходився на дні недавно виритого котловану довжиною до 15м, ширина не рівномірна від 2 до 5 м., глибиною до 3м., західною стороною був з'єднаний з річкою (Рис. 1)

Човен лежав на правому борту, над водою виглядала лише корма і частина лівого борту, решта корпусу була занурена у дно котловану під кутом 100, дифферент між кормою і носом становив до двох метрів. Стратиграфічне залягання знахідки – човен перекривав трьох метровий грунт світло-сірого кольру, шар твердих наносів річки, що вказувало на його давність і історичну цінність. (Рис. 2). А також що він був виготовлений у ті часи коли видовбати човен із цілого стовбура дерева було легше ніж розпиляти стовбур на дошки, а потім їх скріпити.

Човни-довбанки використовувалися людством з доби неоліту до поч.XX ст. У праці візантійського імператора Костянтина Багрянородного «Про управління імперією» (трактат складений в 943—953рр), де зокрема описується водний шлях з Києва до Константинополя, а також, як русичі готовилися до мандрівки: у верхів'ях Дніпра (*до верхів'я Дніпра входить і бассейн річки Стир – прим. авторів*), зимою майстри старанно вибирали, а потім зрубували і виготовляли човни із суцільного стовбура, які весною переплавляли до Києва. Називає ці човни – моноскилами, цей термін широко вживається і у наш час для означення човнів-довбанок.

За результатом візуального обстеження було зафіксовано:

– кормова частина тривалий час піддавалась атмосферним впливам (висихала), що призвело до відслонення дрібних фрагментів деревини;

– через корму проходить давня, вертикальна тріщина, зверху до дна, шириною 5-15см;

– за свідченням місцевих жителів уже після розкопок, на лівому борту з'явилася тріщина і деформація борта (ввігнутий у середину), оскільки по ньому протягом тижня тупцювалися і сідали фотографувалися усі бажаючі.

Залишати у такому безконтрольному стані щойно виявлений об'єкт культурної спадщини було неможливо.

Щоб зберегти цю унікальну історичну знахідку 2 вересня були проведені роботи по підйому човна та перевезення його у смт. Маневичі для зберігання, де був занурений у воду пожарної водойми (Рис. 3-10).

Під час підйомних робіт було частково проведено загальні обміри та фотофіксація човна. Човен потребує детальнішого дослідження, ціль нашої статті вести унікальну підводну археологічну знахідку у науковий обіг. У форматі робочої гіпотези висловлюємо наші попередні спостереження, які дають уяву про його деякі конструктивні особливості.

Човен довжиною 11,8 м., зовні корпус має природну округлу форму, це вказує, що був виготовлений із суцільного стовбура діаметром до 1,15 м., висота від днища до верхнього краю борта 0,95 м.

Верх корми, лівого і правого бортів та носа знаходяться на одній лінії, це вказує, що повздовж стовбура було відтято приблизно 1/6 частини від його діаметра. Від корми до носа у суцільному стовбурі видовбаний відсік, що надавало плавучості човну. З зсередини на бортах і дні видно сліди від обробки дереворізального інструменту (тесло, струг тощо) (Рис. 4).

Під час огляду на дні човна було знайдено 2 дереворізальних інструмента:

а) стамеска (Рис.12, 13), деревяна рукоятка не збереглася, на лезі прослідколвується клеймо (Рис. 14). Клеймо на цей час не атрибутоване, за припущенням Володимира Чопюка воно має деяку схожість з гербом Острожських, тому впевнено датувати інструмен у нас нема підстав. Висловлюємо лише припущення, що можливий час екслуатації човна пізнє середньовіччя;

б) фрагмент стамески (?) (Рис. 15, 16).

Края бортів загнуті в середину, повторюючи природну округлість стовбура. Ширина між бортами по верхньому краю 0,75м., така відстань дозволяє дорослій людині вільно переміщатися по човну.

На верхніх краях обох бортів, напроти один одного, знаходяться вирізані заглибини, різної ширини і глибини (за виключенням лівого борту, де недалеко середини човна є одна найбільша заглибина). Очевидно у ці заглибини, поперек човна вкладалися дошки, які використовувалися, як лави для гребців (Рис. 4, 8).. Підтвердженням цього може бути і їх розміщення, серія таких заглибини групуються ближче до корми (4) і носу (3), в середній частині вони відсутні. Очевидно середня частина використовувалася для вантажу. Якщо врахувати, що центр тяжіння човна знаходиться якраз у цьому районі, то таке припущення виглядає цілком обґрунтованим. Вантаж, відігравав роль балласта, збільшував остійність човна і збільшував його мореходні якості.

У старосільському човні є оригінальна конструктивна особливість, подібність за формою корми і носа, як підводної так надводної частини. Знизу і з боків корма і ніс загострені, тобто підводній частині човна надані гострі обводи. Привертає увагу днище у цих частинах, воно вирізане у формі кіля. (Рис. 6, 7). Така форма підводної частини, при русі човна дозволяла знизити опір води і тим самим збільшити його ходовість та керованість.

У надводній частині, зверху корми і носа знаходяться невеликі площадки, які на кінцях мають вертикальні зрізи. Якщо для корми, це загально прийнята форма, то для носа скомбінована (Рис. 9). Очевидно, така конструкція враховувала характер річки (течія, круті повороти, мілини тощо), де мав експлатуватися човен. Для маневрування човном такого розміру ймовірно необхідно було залучати членів команди, які знаходилися на кормі і носі та за допомогою весел спільно керували рухом човна. І що головне така конструкція передбачала швидко міняти на протилежний напрямок руху човна. Тобто команда у разі потреби могла зупинитися і зразу ж плисти у зворотному напрямку, не розвертаючи сам човен. Адже під час плавання на річці могли часто зустрічаються ситуації коли необхідно було маневрувати вперед-назад.

Отже така універсальна конструкція передбачала швидко міняти «місцями ніс на корму». Очевидно, що такий принцип керування судном був відомий з давніх часів у Дніпровському басейні. Особливо він був ефективним під час бойових дій.

Французький інженер Гійом Левассер де Боплан у книзі «Опис України» описуючи козацькі човни для військових морських походів (розміри, конструкцію, як будували тощо), згадує про аналогічний принцип керування: *«Користуються двома стернами по краях човна, …оскільки човни дуже довгі і треба було б забагато часу, щоб розвернутись, коли виникає потреба у розворотах під час втечі.»* [1, 71]

Треба відмітити, що при всій подібності корми і носа, у корми є відмінності: у підводній частині на рівні кіля є 4 сквозних отвори; у надводній частині з обох бортів по одному глухому отвору, тощо (Рис. 11). Призначення цих отворів може бути різноманітним, але враховуючи, що згідно теорії суднобудування на кормі розміщується такий елемент судна, як стерно (кермо), то можливо нетреба виключати і такого варіанту. Стерно (кермо) могло ефективно служити за призначенням лише тоді коли команда вуслувальників розвивала певну швидкість. Враховуючи розміри старосільського човна у якому могло поміститися до десятка чоловік веслувальників, які могли розвивати достатню швидкість, а довгий корпус з гострими носовими обводами давав в цьому випадку безаперечні переваги, тобто човн повинен був

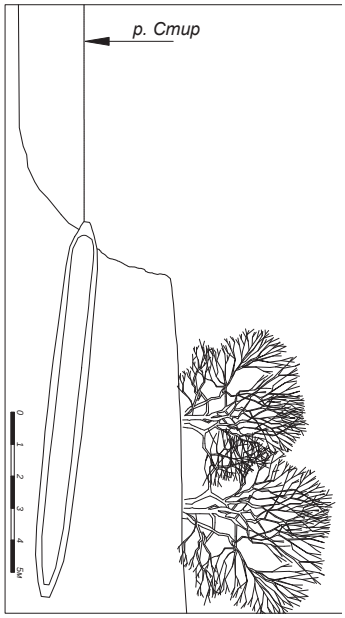
володіти хорошим ходом, особливо в в період весняного половодця. Тому таке припущення, як використання стаціонарного стерна виглядає цілком обґрунтованим.

Таким чином, ми вже зараз можемо говорити про його мореходні основні якості: плавучість, остійність, ходовість та керованість – це свідчить, що виготовлявся старосільський човн під керівництвом досвідчених мастрів. Ця унікальна знахідка таких розмірів і мореходних якостей свідчить про розвинуте суднобудування у нашому краї та розвинуте судноплавство на річці Стир. А також поповнює джерельну базу вивчення еволюції суднобудування басейну Дніпра.

Тепер гостро стоїть питання його фахової консервації, яка вартує не малі кошти. Піднятий човен такої збереженості і таких розмірів єдиний на Волині, повинен достойно прикрасити експозицію Маневицького краєзнавчого музею і примножити музейний фонд України.

Для популяризації підводної археологічної знахідки біля с. Старосілля був наданий краєзнавчий матеріал до ряду газетних редакцій [2: 3; 4].

Давній човен на дні котловану «Компана»



Графічна реконструкція умовного розрізу правого берега річки Стир, на місці знахідки давнього човна-довбанки. (Комп'ютерна графіка В.Семенюка)

Роботи по підйому човна та перевезення його у Маневичі

Стамеска

Корма човна

Клеймо на стамесці

Фрагмент стамески (?)

1. Боплан Г. Опис України.- К., 1990;
2. Косміна М. На Волині відкопали унікальний тисячолітній човен.// Вісник і К. — 2015. —10 вересня;
3. Мазурик Ю. Цей човен плив до нас тисячу років ! //Волинь, — 2015. — 08 вересня;
4. Мазурик Ю. Єдиний такий човен на Волині // Monitor Wolynski. – 2015. – 09 вересня