

Мордовської М.М.

СТАРОДАВНІ ЧОВНИ З КОЛЕКЦІЙ УКРАЇНСЬКИХ МУЗЕЇВ

Судноплавство, як вид діяльності, реальне джерело збагачення і як ланцюжок, що дозволяв розширити горизонти людської свідомості, відіграло в давні часи одну з провідних ролей. Підтвердженням цьому є наскальний живопис людей епохи бронзи на глибах Кам'яної Могили, згадки про морські походи в численних давніх хроніках, а також різноманітні археологічні знахідки: від кісток риб і риболовецьких гачків до старовинних човнів.

Сьогодні багато музеїв України мають в своїх експозиціях пам'ятники суднобудування далеких епох, проте, не всі вони, на жаль, вивчені належним чином. Географія подібних знахідок (а це здебільшого човни-довбанки) досить широка. Вони зустрічаються майже по всій території країни. Втім, вже зараз можна спостерігати виокремлення декількох районів з щільною концентрацією таких пам'яток. Переважна більшість старовинних човнів були підняті на поверхню з вод Дніпра і його приток в Нижньому і Середньому Подніпров'ї а також на Поліссі. Їх хронологія коливається в межах від I тис. до н. е. до XIX ст.

В Рівненському обласному краєзнавчому музеї (далі РОКМ) зберігаються два човни-довбанки XIX ст. Обидві знахідки були зроблені випадково неподалік від села Олександрія Рівненського району під час прочищення русла р. Горинь. Довбанки добре збереглися і цікаві, перш за все, своїми конструктивними особливостями, способом виготовлення і манерою керування.

Перший човен було виявлено наприкінці 70-х рр. XX ст. [1]. Його довжина сягає 4,5 м, а ширина — 0,6 м (рис. 1). Довбанка була витесана зі стовбура дубу і поділена двома суцільними з корпусом перегородками на три відсіки: носовий (завдовжки 0,9 м), центральний (2 м) та кормовий (1,3 м). Товщина найближчої до носу перегородки біля лівого борту дорівнює 8 см, а коло правого — 9 см, іншої — 9 — 11 см відповідно. Ніс і корма човна загострені та підійняті відносно його центральної частини. Борти не містять на собі слідів прилаштування весел, що свідчить про використання кормового весла-гребка. Максимальна їх висота сягає 29 см, а товщина в верхній частині — близько 2 см. Товщина днища в різних місцях дорівнює 2 — 3 см.

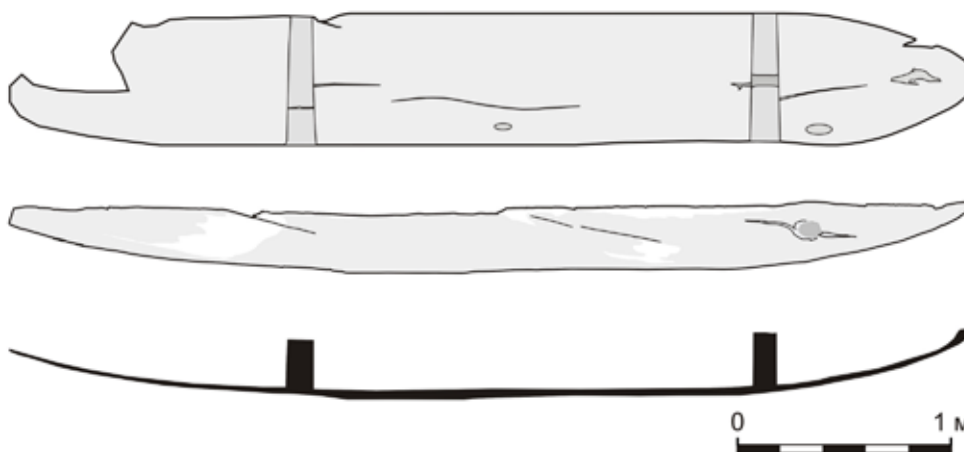


Рис. 1

Другий човен з колекції РОКМ було знайдено у 1980-і рр. [2]. Як і попередня довбанка він був вироблений з суцільного дубового стовбуру, але відрізняється від неї формою і розмірами. Так, довжина знахідки дорівнює 3,2 м, а її ширина — 0,5 — 0,54 м (рис. 2). Човен має сильно піднятий загострений ніс і тупу корму. На дві частини його поділяє перегородка, товщиною 16 см і висотою 25,5 см. Борти, завтовшки 2,5 см, здіймаються на висоту в 23 см. Зсередини днище човна-довбанки, як і борти, має плоску форму. На внутрішній частині бортів і перегородці виразно проступають рубці — сліди видовбування.

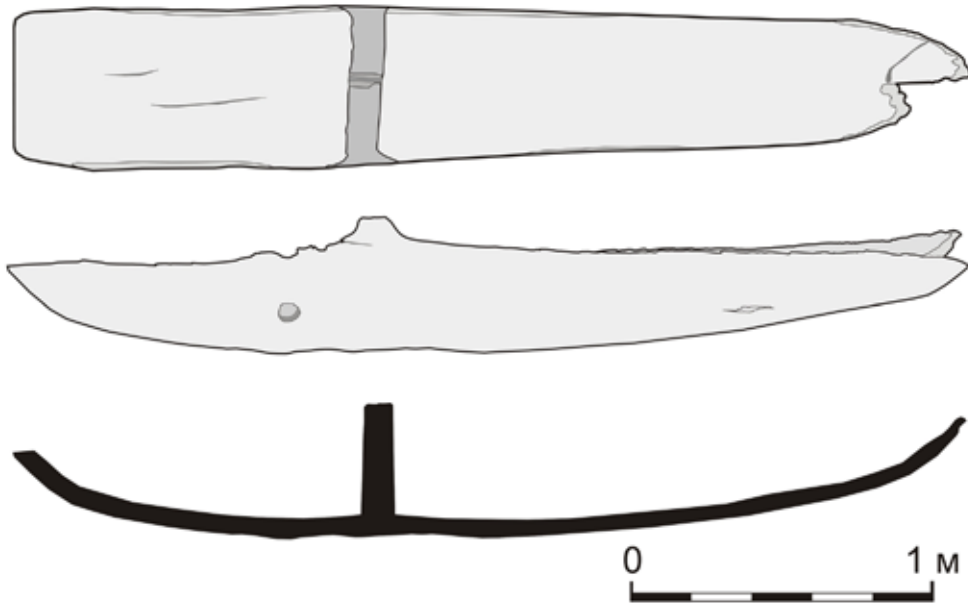


Рис. 2

Цікавим є і човен-довбанка XIII ст. з експозиції Дніпропетровського історичного музею ім. Д.І. Яворницького (далі ДІМ), знайдений в Царичанському районі Дніпропетровської області [3]. Загальна довжина човна складає 3,82 м, а найбільша ширина — 0,5 м [4, с. 223]. Корпус довбанки поділяється двома перегородками на три частини, найбільшою з яких є носова (1,93 м), а найменшою — центральна (0,6 м). Перегородки сягають 6 — 7 см в ширину і видовбані разом із корпусом (рис. 3).

Попри погану збереженість, знахідка є вкрай інформативною. Так відомо, що рубці, залишені на внутрішній стороні днища і бортів, були нанесені під час видовбування теслом з робочою поверхнею завширшки 2,5 см. Характер залишених слідів дає право зробити висновок, що видовбування відбувалося вздовж човна частинами, але не сильними ударами під тупим кутом. Про це свідчить кількість рубців, їх напрямок, глибина, форма і відстань один від одного.

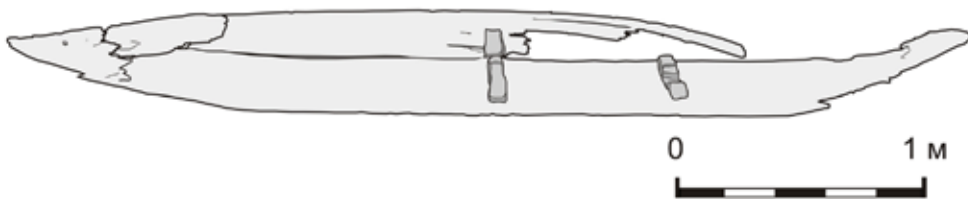


Рис. 3

Носова частина судна загострена. В ній містяться три отвори круглої та овальної форми, два з яких штучного походження (рис. 4). Знаходяться вони один навпроти одного. Діаметр першого отвору, розташованого на правому борті, сягає 2 см. Другий, що з лівого борту, овальної форми, видовженої горизонтально і розміром 1,5 x 2,5 см. Цей отвір має очевидний слід від мотузки (характерну потертість), що і пояснює його витягнуту форму. Імовірно, що вони використовувалися для пересування човна по воді вздовж берега за допомогою мотузок. Цю думку підтверджують і стародавні зображення. Так, на петрогліфах Верхньої Лени XVII – XVIII ст. (с. Воробйово) зображено вітрильне судно, пов'язане мотузкою з конем. Кінь наче тягне човен за собою. Аналогічний за сюжетом петрогліф знайдений на березі р. Лени поблизу с. Давидове. [5, с. 133]. Загострену форму має і піднята корма.

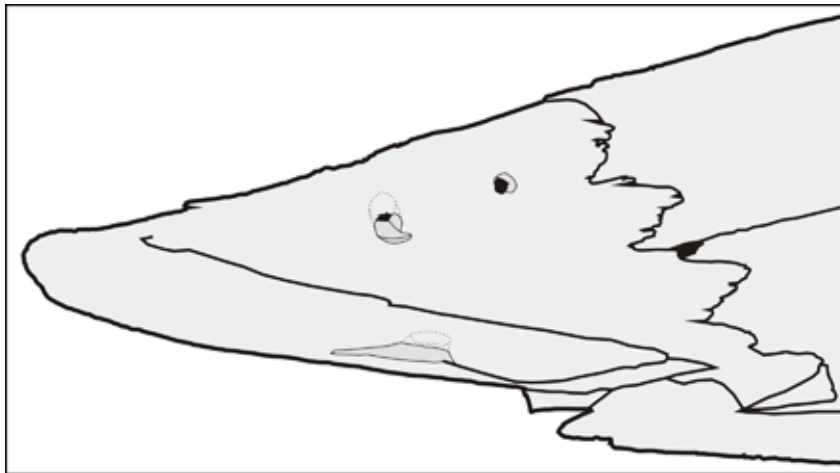


Рис. 4

В ДІМ також зберігається човен-довбанка орієнтовно XVIII ст., виконаний з цільного дубового стовбуру [6]. Його довжина 4,77 м, а найбільша ширина — 0,98 м, глибина — 40 см. Човен з обох боків загострений, проте, корма має в кінці тупий зріз, шириною 10 см. Тут встановлена дерев'яна накладка, товщиною 59 см. Товщина бортів складає 1,7 – 2,2 см (рис. 5).

Поперечну жорсткість судну забезпечували 4 шпангоути, що кріпилися до днища трьома дерев'яними цвяхами. З них вціліли тільки два крайні. Однак, їх сучасне положення викликає великі сумніви. Правильне місце розташування шпангоутів можна прослідкувати по забитих отворах в днищі і бортах, в які вбивалися дерев'яні цвяхи. Діаметр кожного з них складає близько 1,5 см. Так, перший шпангоут встановлювався в 103 см від носу човна, другий на відстані 85 см від першого, третій на відстані 92 см від попереднього, а четвертий — в 130 см від корми. Всі шпангоути виробляли з цільного шмату деревини. Їх ширина складає в середньому 5,5 – 6 см.

На відстані 38 см від носу і 35 см від корми обидва борти з'єднуються між собою дугоподібними палицями, діаметром 2 см. Довжина першої — складає 28 см, а другої — 37,5 см. Можливо, за допомогою таких ручок човен витягували на берег або переносили з одного місця в інше. Крім того, на лівому борті в носовій частині і на правому борті в районі корми є отвори діаметром 2 – 2,5 см. Не виключено, що такі самі отвори були й з протилежних боків.

Можна припустити, що всі чотири вищеописаних човна-довбанки в минулому використовувалися для здійснення рибної ловлі, полювання, а також швидкого пересування на невеликі відстані. Про це красномовно свідчить невеликий розмір всіх човнів, загальна середня довжина яких складає 3,8 м, а ширина — 0,63 м. Всі довбанки, окрім Дніпропетровського човна XVIII ст., мають чітке зонування. Так, місце гребця для зручності відділялося від продуктів промислу перегородкою [7, с. 59]. Конструкція суден і, власне, місце їх знаходження говорять про застосування їх виключно на невеликих річках.

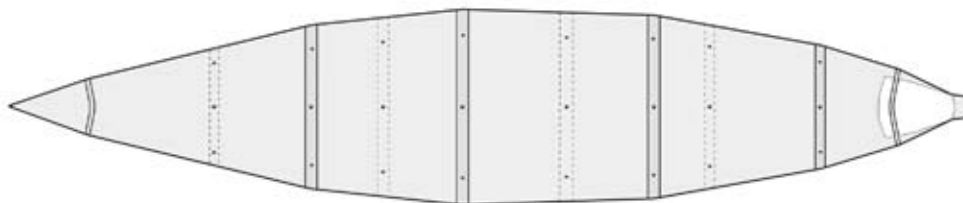


Рис. 5

Технологія виготовлення човнів-довбанок не зазнала принципових змін протягом всього свого існування і полягала в видовбуванні колоди зсередини сокирами (або випалюванні) і чистовій обробці внутрішніх і зовнішніх поверхонь теслом [8, с. 111 — 112]. Зважаючи на вузькість човнів і неможливість через те застосовувати весла, керування ними відбувалося за допомогою кормового весла або жердини [9, с. 161]. Можливим було й волочіння окремих човнів вздовж берега.

Отже, дослідження стародавніх типів човнів відкриває перед істориками можливість зазирнути скрізь віки в минуле людства, дізнатися про основні заняття давньої людини, розвиток суднобудівної галузі, а також еволюцію деревообробних інструментів.

Автор висловлює щирю подяку співробітникам Рівненського обласного краєзнавчого музею і Дніпропетровського історичного музею ім. Д.І. Яворницького за надану можливість працювати з експонатами.

Література

1. Фонди Рівненського обласного краєзнавчого музею. — КП — 22523/1 ДОП.
2. Фонди Рівненського обласного краєзнавчого музею. — КП — 16974 ДОП.
3. Фонди Дніпропетровського історичного музею ім. Д.І. Яворницького. — ДІМ КП — 185199/А — 12889.
4. Шаповалов Г.І. Човен-довбанка XII ст. з басейну р. Оріль // ССПК. — Запоріжжя, 2002. — Т. X. — С. 223 — 225.
5. Огороков А.В. Древнейшие средства передвижения по воде. — Калининград, 1994. — 218 с.
6. Фонди Дніпропетровського історичного музею ім. Д.І. Яворницького. — ДІМ КП — 60108/И — 1552.
7. Фаворов Б.П. Конструкция древних долбленых челнов // Судостроение. — 1978. — № 6. — С. 57 — 59.
8. Семёнов С.А. Развитие техники в каменном веке. — Л., 1968. — 362 с.
9. Владимиров И.Н., Ципоруха М.И. Человек строит корабль: очерки по истории судостроения и мореходства (от истоков до XVII в.). — М., 1992. — 207 с.