

ЧОВНИ ТА ЇХ ЛОКАЛЬНА СПЕЦИФІКА

Територію Київського Полісся перетинає кілька великих водних артерій: Дніпро, Прип'ять, Уж, Тетерів. Оскільки прирічкові села вздовж перших двох відселені, можливість збору фактологічного польового матеріалу про водний транспорт тутешніх поліщуків зведена в наш час до мінімуму. На щастя, в період проведення комплексних етнографічних експедицій дещо кращий стан був у басейнах Ужа і Тетерева. Тут вдалося виявити і зафіксувати всі основні типи і моделі традиційних засобів пересування, народні прийоми їх виготовлення, застосування на воді тощо. Найбільшу наукову цінність становлять першоджерела, що стосуються походження і технології виробництва човнів.

За свідченнями старожилів, у ХХ ст. на досліджуваній території побутовали чотири основні типи річкового транспорту: суцільні довбані "човни"-однодеревки, суцільні довбані "човни"-однодеревки з розпареними і розвернутими бортами, "лодки" із соймової дошки ("шальовки") і пороми ("пароми").

Перший тип був відомий населенню всього регіону. В окремих населених пунктах (Діброва, Мартинівці Поліського р-ну) такі човни застосовували до 1994 р. включно, в інших селах басейну Ужа (Гресля, Руда Греслянська, Стеблі, Тараси, Фабриківка, Федорівка) – до 50-60-х років, після чого їх витіснили "лодки". В прирічкових поселеннях басейну Тете-

рева суцільні довбані "човни" побутовали переважно до початку ХХ ст., в південно-західній частині Іванківського р-ну (сс. Кухарі, Заруддя) – до 40-50 років. Натомість, у пониззі Тетерева (до м. Іванкова) засобом пересування частіше служив довбаний човен другого типу, а після колективізації сільського господарства – "лодка".

Порівняно з останньою для позначення суцільного довбаного і довбаного з розвернутими бортами транспортних засобів жителі вживали загальноукраїнський термін "човен". Поліщуки басейну р. Тетерів з цією ж метою використовували також слово "дубовка", тоді як прирічкове населення басейну Ужа ним не послуговувалося зовсім. Такий човен воно називало хіба що "довбанкою".

Наявність термінологічної диференціації річкових суден у поліщуків басейну Тетерева та її відсутність у північних сусідів зумовлювалось побутованням, власне, різних моделей транспорту в ХХ ст. Для жителів басейну Ужа не було потреби в мовному розрізненні водних засобів пересування, оскільки човен з розпареними бортами їм невідомий. Перші ж уточнювали назву давнього типу човна за матеріалом його виготовлення: з дуба – "дубовка".

Дійсно, за повідомленнями репрезентантів, місцеві майстри намагалися зробити суцільного довбаного човна насамперед з дуба, що диктувалось його функціональними перевагами. Порівняно із засобами пере-

сування, виготовлених з м'яких порід дерева (сосни, липи, верби, осики та ін.), він служив незмінно два-три і більше десятиків років. Крім того, такий човен був "бістроходнішим", ніж, наприклад, "лодка" з дощок, "пройде в любому місці", що мало особливо важливе значення для рибальства. Населення Полісся бережливо ставилося також до прадавніх народних традицій. Інформатор Валентин Крестов зі с. Мартиновичі стверджував однозначно: "До човнів звикли люди".

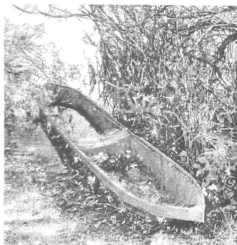


Фото 37.

Для виготовлення суцільного довбаного човна вибирали дерево відповідних параметрів – з діаметром стовбура в тоншому кінці щонайменше 0,5 м. Оптимальним вважалося дерево завтовшки 0,7 – 0,8 м. Наявність деревини заданих розмірів безпосередньо впливала на побутування того чи іншого типу річкового транспорту в досліджуваний період. В нижній течії басейну Тетерева найбільші ду-

бові гаї вирубали вже до Жовтневого перевороту, тоді як у прибережних лісових масивах Ужа дуби необхідних для виготовлення човна параметрів зустрічаються й досі. Цьому сприяло, на нашу думку, значне віддалення місцевих гаїв від промислових центрів краю і Києва, а також інтенсивне їх освоєння в другій половині XIX – на початку XX ст. вдовж повноводніших рік – Прип'яті, Дніпра, Десни, того ж Тетерева та інших. У зв'язку з цим поліщуки басейну Ужа мали змогу виготовляти засоби транспорту традиційної конструкції довший час, ніж, приміром, прирічкове населення Тетерева. Водночас були відсутні стимулюючі фактори для освоєння інших технологій. Поодинокі випадки виробництва човнів із сосни (с. Зелена Поляна Поліського р-ну), липи (сс. Руда Гресляньська, Федорівка) або верби (сс. Мартиновичі, Тараси) не могли суттєво вплинути на зміну народної технології. Тобто, виявлені під час етнографічних експедицій райони розповсюдження двох типів річкового транспорту на території Київського Полісся в XX ст. є цілком закономірним явищем.

Будь-який тип примітивного річкового судна умовно складається з чотирьох частин: передка, корми, бортів і днища. Передок, незалежно від типу засобу пересування (човен чи "лодка"), поліщуки Київщини повсюди називають "носом" ("носком"). Народних назв корми побутує значно більше: "пуха" (сс. Гресля, Руда Гресляньська, Тараси), "пушка" (сс. Оране, Богданівка, Фрунзівка Іванківського р-ну), "гуза" (сс. Кухарі, Заруддя), "п'ята" (с. Діброва), "п'ятка" (сс. Зелена Поляна, Марти-



Фото 38, 39.

новичі), “зад” (с.с. Діброва, Зелена Поляна), “жопа” (с. Федорівка). Борти і днище називалося загальноукраїнськими відповідниками – “борт” і “дно” (“днище”).

Технологічний цикл виготовлення судинного довбаного човна охоплював три послідовні операції: 1) вибір і підготовку дерева; 2) попередню обробку матеріалу; 3) довбання човна. Для виробництва човна з розпареними і розвернутими бортами застосовували подібні операції, а також дві додаткові: 1) розпарювання видовбаного колоди і розвертання бортів; 2) закріплення розігнутих бортів. Порівняно з попередніми останні значно пізнішого походження.

Тотожність трьох перших операцій під час виробництва човнів обох типів підтверджує однаковий набір інструментарію, яким користувалися майстри басейнів Ужа і Тетерева. Зокрема, грубу (чорнову) роботу виконували звичайно “сокирою”, серцевину деревини видовбували за допомогою так званого “копила” (з прямим та із загнутим жолобоподібним вістрям), борти і днище шліфували бондарською “склубкою” (“шклубкою”).

Як уже вказувалося вище, для довбаного човна підбирали дерево лише відповідних параметрів. Найоптимальнішим вважалося дерево завтовшки 0,7-0,8 м, з якого виготовлялося два транспортні засоби завдовжки 3-4 м кожен. Якщо стовбур дуба становив менше 0,5 м в діаметрі, то виготовлений з нього човен був надто мілким і малопридатним для ефективного використання на воді.

Існували певні вимоги до часу підготовки та початкової обробки деревини. Дуб рубали переважно взимку

і потім витримували протягом двох-трьох років на свіжому повітрі, щоб він “переболів”. Коли обгнивала кора та поверхня оболони (“обмолола”) колоди, то покращувалися експлуатаційні властивості транспортного засобу. Точніше, такий човен довше зберігався і менше коловся вздовж бортів, на носку і задку. Якщо ж судно робили з м’яких порід дерева (сосни, липи, верби, осики тощо), то час підготовки і початкова стадія обробки деревини не мали такого важливого значення. Щоправда, зрубати дерево на-

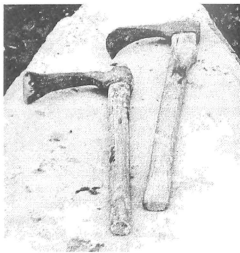


Фото 40.

магалися все-таки взимку – ранньою весною, а видовбати човна і розпарити його борти – влітку, коли для останньої операції були найбільш сприятливі погодні умови.

Виробництво транспортного засобу починали з виношення його довгуніх контурів: підготовки площадки для довбання та обробки нижньої частини колоди, яка потім служила днищем і

бортами. Товсті дубові колоди розколювали на дві половини, деревини менших розмірів та заготовки м'яких порід обтесували знизу і обоків, а зверху обрубували. Всю цю роботу майстер-човнар виконував звичайною сокирою. Після цього він приступав до найбільш трудомісткої і відповідальної операції – видовбування.

Прийоми видовбування “дубовки” і річкового судна з розвернутими бортами відзначалися деякою технологічною специфікою. Зокрема, для виготовлення останнього в підготовленій колоді з обох боків та знизу обов'язково свердлили три ряди контрольних отворів (в середньому, по 8-9 штук у кожному ряду), в які забивали сухі липові кілочки – “сторожки”. Такі кілочки служили майстрові для того, щоб він не прорубав дна чи борта, і водночас, скрізь витримав однакову їх товщину. Коли транспортний засіб спускали на воду, “сторожки” набурали і надійно заплішували штучно утворені дірки.

За повідомленням майстра-човняря Феодосія Науменка зі с. Діброва, 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 згодом посилював негативну властивість дубової “дубанки” – коління. Найчастіше товщину дна і бортів такого судна місцеві поліщуки визначали “на ошуп” за допомогою пальців та “на око”.

“Носком” човна завжди служив тонший кінець колоди, “пухом” – навпаки товщий. Обробивши передок і задок заготовки озонні, приступали до видовбування її середини. На

площадці заздалегідь робили розмітку елементів майбутнього транспортного засобу, насамперед, передка, корми і бортів. Видовбувати починали лише з носка. Грубшу роботу виконували сокирою та копилом з прямим вістрям. При окресленні бортів і днища послугоувалися лише копилом із загнутим всередину жолобоподібним вістрям.

На “дубанці” басейну Ужа залишали посередині, точніше, на 20-30 см ближче до носка, так звані “порижок” (“порожок”) шириною до 20 см, який з'єднував її борта і виконував функцію природної кохори та служив своєрідною лавкою під час поїздки. Зауважимо, що на досліджуваній території виявлено, за деяким винятком (сс. Кухарі, Заруддя), суцільні довбані човни тільки з одним “порожком”. В селах південно-західної частини Іванківського району робили “дубовки” з двома “порожками”. Їх кількість зумовлювалася, мабуть, загальною довжиною транспортного засобу. Їх відзначали старожки, на р. Уж найбільші “дубанки” мали довжину до 5 метрів.

На судах з розігнутими бортами сердцевину колоди видовбували від носка до “пушки” повністю. Після цього внутрішню поверхню засобу пересували шліфували шклубкою “на чисто” – вирівнювали горбочки, вичищали ті місця, де не було змоги або було небезпечно працювати “копилом” тощо. Після завершення даної виробничої операції борта човна становили в середньому 2,5-3,5 см. Його днище було трохи товстішим, оскільки воно зношувалося під час експлуатації.

Виготовлення “дубовки”, таким чином, фактично, завершувалося. Щодо довбаного човна другого типу, то май-

строві необхідно було виконати ще дві, не менш важливі і технологічно складні операції – розпарити та розігнути його борти, а потім їх закріпити. Жителі басейну Тетерева, на відміну від повноводніших рік України¹, використовували для виконання такої роботи лише природні чинники – сонце і воду. В зв'язку з цим, борти розв'єртали переважно в Петрівку, коли було гаряче. “Доббанку” ставили на сонячне місце і заливали гарячою водою. Водночас обидва борти “розпинали” двома-трьома десятками прямих міцних палок відповідної довжини. Один кінець палки примощували у невеликий зарубці 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 тоді палки вибивали, а борти закріплювали натуральними або омонтованими з двох окремих кривул соновими (рідше дубовими) дугоподібними кокорами – “ботями”. Останні кріпилися до бортів і дна дерев'яними кілками. Кількість “боть” залежала від загальної довжини транспортного засобу.

Розпарювання колоди і розв'єртання бортів човна за допомогою лише природних факторів (сонця і води), без використання для цієї мети вогню, диму і пари засвідчує примітивність місце-

вих народних прийомів обробки деревини. Останні підтверджують також і те, що до ХХ ст. жителі Іванківського району користувалися більше суцільними довбаними “дубовками”.



Фото 41.

Технологічний цикл виготовлення річкового судна обох типів завершували запобіжні охоронні заходи та підготовка його до експлуатації на воді. Зокрема, відразу намагалися осмолити днище транспортного засобу, що значно продовжувало вік його використання. Човен з розпареними і розв'єрнутими бортами смолили тричі: як дно посередині, так і днище поперечні. Тоді він менше всмоктував вологу. До вігників бортів кріпили посередині одну-дві пари (залежно від розмірів судна) горизонтальних планок, на яких примощували для сидіння до-

¹Онищук В. Виріб човна в с. Старосілля Остерського повіту на Чернігівщині // Матеріали до етиології та антропології. – Львів, 1929. – Т. 21-22. – С. 10-12.



Фото 42.

щечки – “крісла” (с. Мартиновичі), “лавочки” (с. Федорівка), “сідалки” (с. Мартиновичі), “сядальні” (с. Зелена Поляна). В “дубовці” аналогічну функцію виконував також “поріжок”.

Народні прийоми обробки деревини та кількість технологічних стадій виробництва впливали на деякі особливості зовнішньої форми човнів. Відмінності між ними спостерігалися насамперед у загальних контурах та окремих їх складових. Якщо “довбанка” мала однакову ширину переважно скрізь, то човен з розвернутими бортами був ширший посередині, 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” першого, був значно гострішим і видовженим (до одного метра), а часом навіть припіднятим вгору. Тобто його верхня точка знаходилася вище, ніж відповідна точка “пушки”. Відрізнялися поліські човни також формою корми: на “дубовках” вона була переважно заокругленою, суднах з розвернутими бортами – дещо видовженою, хоча і значно менше, ніж на передку.

Форма і висота бортів човна безпосередньо впливали на його транспортно-експлуатаційні можливості. Головною вадою описаних засобів пересування була їх мілкість, особливо виготовлених з колод діаметром менше, ніж 60-80 см. Жителі Київського Полісся усували цей недолік додатковим засобом – нарошували висоту бортів штучно. Технологічно це була проста і недовготривала операція. Зокрема, із зовнішніх боків на всю довжину довбаного човна до обох бортів кріпили дерев'яними кілочками або металевими цвяхами суцільні нетовсті дощечки ("шальовки") шириною 10-15 см кожної. Тоді такий транспортний засіб ставав глибшим, відповідно, і надійнішим на воді, особливо в негодю, коли його могла накрийти хвиля. Для позначення засобу пересування зі штучно наросленими бортами в населення дослідженого краю служить описове словосполучення – "човен з обшивкою". Натомість, місцевим старожилам зовсім невідомі терміни "шугалія" ("шугалея") та "обшиванка" як означення "перехідного ... та типово поліського човна", що поширюється деякими сучасними народознавцями на всю територію Полісся². Поданий вище етнографічний матеріал засвідчує лише архаїчність конструкції і технології виготовлення човнів-однодеревок. У цьому переконуємося ще раз, звернувшись до традиційних способів їх експлуатації.

Човен "поганяли" на воді веслом

²Буравская Н.И., Титов В.С., Шляхтовский А.С. Пути сообщения и средства передвижения // Полесье. Материальная культура.- К., 1988.- С. 267.

стандартних для Полісся розмірів – 2,0-2,2 м, рідше до 2,5 м завдовжки. Робили його з суцільної заготовки. Верхню (довшу) частину весла місцеве населення називає "ручкою", нижчу (коротшу, але ширшу) – "поганялом". Зверху ручку завершувала коротка горизонтальна поперечина – суцільна з нею або прибіта окремо.



Фото 43.

Специфіка конструкції та зовнішня форма човнів вимагала спеціальних навиків управління ними на воді. Особливо непередбачливою була важка "дубовка". Якщо вона перекидалася і накривала рибалку, то вибратися з-під неї було досить складно. Це добре засвідчує зміст народної загадки, що до цього часу побутує в с. Мартиновичі: "Круть, верть – під черепочком смерть!" У зв'язку з цим при пересуванні даним човном обов'язково стояли на колінах, притискаючи голінки до бортів. Тоді було легше балансу-

вати судном та уникнути перекидання у воду. На коліна опиралися також під час руху довбаним човном з розвернутими бортами. Якщо сиділи на дошці-лавці, то ноги підгинали під нею.

Поступового руху транспортний засіб набував за допомогою весла, яким користувалися двома способами: відштовхуючись ним від дна ріки чи озера або шляхом безопорної (вільної) греблі (під час повільного плавання, повертання човном). Тобто, місцеві жителі до цього часу користуються відомими в минулому багатьом іншим народам³ методами управління плоскодонною одиодеревкою.

Типові поліські човни призначалися насамперед для рибальства. Тому користувалися ними переважно рибалки, для яких саме заняття було професією. Рідше таким човном послуговувалися для перевезення осіб та вантажів – сіна, дров тощо. Під час транспортування сіна на передню частину засобу пересування клали паралельно дві поперечні жердки, на яких примощували одну-дві в'язки з вантажем. Якщо човен був більших розмірів, їх розміщували безпосередньо на передку. Подібно доставляли короткі посічені дрова, які зв'язували невеликими купками. Сіно перевозили найчастіше двома човнами. Спарувавши їх, поперек обох клали довгі жердини, на котрі вантажили цілу його копицю. Традиційним поліським човном транспортували також довгі

дрова. Для цього їх зв'язували довгою мотушкою за тонші кінці папірної. Мотушку перекидали через судно, а дрова пливли за ним з обох бортів. Транспортний засіб обов'язково "поганяли" за течею ріки, щоб добратися до берега в точно визначеному місці.

"Дубовка" зберігалась увесь весняно-осінній період у воді. Тоді вона не так швидко гнила, а найголовніше – не тріскала від перепаду температури та висихання на сонці. Човни з м'яких порід дерева витягали на берег і просушували, перекинувши їх дном уверх. На зиму транспортний засіб доставляли додому. "Дубовку" перевозили на воші, судно з розвернутими бортами можна було перенести на незначну відстань і вручну.

Підсумовуючи вищесказане, можна впевнено стверджувати, що на порозі ХХІ ст. на території Київського Полісся збереглися архаїчні релікти традиційного водного транспорту. Це стосується насамперед суцільної довбани, яка належить до одного з найдавніших типів транспортних засобів. Серед археологічних пам'яток лісової зони Європи виявлено вже чимало човнів-одиодеревок неолітичної доби. Деякі знахідки вчені відносять до епохи мезоліту⁴. Щодо походження довбаного човна з розвернутими бортами, то важко поки що визначитися однозначно. Для цього потрібно провести додаткові польові дослідження в прирічкових поселеннях басейну Тетерева, насамперед у тих, які примикають до Дніпра. Сумніву не викликає тільки те, що місцеві жителі користувалися ним вже на початку ХХ ст.

³Ляпунова Р., Рудольф В. Транспорт водный // Материальная культура: Свод этнографических понятий и терминов. – М., 1989. – Вып. 3. – С. 189; Зеленин Д.К. Восточнославянская этнография. – М., 1991. – С. 173.

⁴Зализняк Л.Л. Население Полесья в мезолите. – К., 1991. – С. 72,105.