

А. В. Петраускас, І. В. Зоценко, М. В. Хададова

ЕКСПЕРИМЕНТАЛЬНІ ДОСЛІДЖЕННЯ ДАВНЬОРУСЬКИХ ЧОВНІВ

Не викликає сумнівів важливість ролі водних шляхів для історії Східної Європи. Вони відігравали значну роль в освоєнні території, визначали систему заселення, слугували транспортними артеріями, формували напрямки та вузлові точки торгівлі, впливали на формування міст і державних інституцій на території сучасної України та за її межами.

Основою для пересування по воді слугували різноманітні водні транспортні засоби для перевезення людей, рибальства, транспортування товарів, проведення військових операцій. Проте не зважаючи на їхню виключну роль для розуміння багатьох важливих питань вітчизняної історії, кількість наукових робіт, які присвячені їхньому дослідженню вимірюється одиницями. Виразна диспропорція між важливістю вивчення питання та ступенем його дослідженості пояснюється незначною кількістю решток стародавніх човнів в археологічних нашаруваннях. Подібна ситуація відзначається для давньоруського бортництва, де також, не зважаючи на важливість даного промислу для економіки давньоруського суспільства, кількість робіт присвячених його дослідженню обраховується одиницями.

Одним із перспективних напрямків вивчення даного питання може бути розширення джерельної бази та залучення нових методів досліджень шляхом експериментальної археології, що дозволить створити натурні моделі інструментів, виробничих пристосувань, готових виробів, виробничих процесів, бракованих виробів та відходів виробництва, які можуть бути використані для ефективного дослідження тих нечисленних артефактів, які нині пов'язуються з давньоруським суднобудуванням.

З 2010 по 2015 р. Житомирська археологічна експедиція проводила експериментальні роботи з виготовлення та випробування реплік давньоруського деревообробного інструменту, техніки та технології обробки деревини, яка могла застосовуватися під час виготовлення човнів-однодеревок найпростіших типів, виготовлено декілька натурних реплік човнів і додаткового пристосування до них, зроблено спробу пересування на них річками Уборть, Уж, Прип'ять і Дніпро.

З метою дослідження технології виготовлення стародавніх водних транспортних засобів більш розвиненого типу з розведеними

бортами, який надалі може бути використаний для виготовлення лодії, у м. Олевську протягом 2015–2016 рр. було заплановано провести пошуки, відбір і заготовку відповідної деревини; виготовлення човна-однодеревки; розпарювання над вогнем та розведення бортів; нарощування бортів та встановлення внутрішнього опорядження; сплав човна малими притоками до впадіння у Дніпро та проведення човна до м. Вишгород. Вибір місця первинного виготовлення човна в м. Олевськ і початку сплаву (середня течія р. Уборть – права притока р. Прип'ять – права притока р. Дніпро) та кінцевого пункту сплаву – м. Вишгород, обумовлений повідомленнями письмових джерел давньоруського і пізньосередньовічного часу про виготовлення «русами» і населенням пізньосередньовічного часу човнів саме у верхів'ях річок, з яких навесні вони сплавливались до Києва та нижче, де відбувалось їхнє остаточне оснащення.

За вказаний період було проведено обстеження лісових насаджень у межах Олевського, Ємільчинського та Лугинського районів Житомирської обл. з метою пошуку деревини, яка могла відповідати умовам виготовлення з неї човна-однодеревки. Після місяця пошуків дерев білої верби та осики, які найбільше відповідають вимогам для подальшої обробки, так і не виявили: верба необхідних розмірів не виявлена, а осика, починаючи з діаметра стовбура 0,4–0,6 м мала струхлу серцевину, що робить неможливим її подальшу обробку. Для роботи було використано стовбур тополі звичайної, виявленої на околиці м. Олевськ, який мав відповідну товщину, був прямий на відстані 10 м від землі, без видимих сучків. Не виключено, що саме велика кількість вимог під час вибору деревини для човнів і була причиною того, що і в давньоруський час, і в період пізнього середньовіччя човни-моноксили сплавливались до Середнього Дніпра із верхів'їв річок, які мали значно більший вибір деревини. Слід відзначити, що і для будівництва також не можна використати деревину будь-якої якості. Так, наприклад, для зведення споруд Києво-Печерської лаври за даними Печерського Патерика використовували ліс, який сплавливали Дніпром.

Зазначимо, що час від часу в малих річках, що поєднуються з Дніпром, виявляють



Рис. 1. Виготовлення човна-довбанки



Рис. 2. Човен-довбанка на воді

стародавні човни-одnodеревки, які за своїми розмірами (довжина) іноді співвідносяться з шириною річок, де вони виявлені, що ставить під сумнів можливість їхнього ефективного використання на таких річках. Частина з них має виразно загнуті всередину верхню частину та краї бортів, що надає в перетині човну подібності до труби зі зрізаним верхнім краєм і робить малоефективним їхнє використання як готового транспортного засобу. Можна з великою долею вірогідності припустити, що вони й є тими затонулими з різних причин човнами-моноксилами, що

призначалися для подальшого сплаву малими річками до середньої течії Дніпра, де їх чекало подальше оснащення.

Експериментальне виготовлення човна з колоди за допомогою деревообробних інструментів відбувалось у декілька етапів впродовж чотирьох місяців із перервами: 1) окорювання колоди; 2) нанесення розмітки; 3) обробка зовнішньої поверхні корпусу човна; 4) встановлення «маячків»; 5) вибирання внутрішнього заповнення; 6) замочування виготовленого човна у воді з метою запобігання розтріскуванню та деформації.

Наступним етапом стало розведення бортів шляхом розпарювання для надання стійкості на воді та створення напрямку стінок та країв бортів для їхнього подальшого нарощування. Було проведено дві спроби протягом травня—червня. Остання виявилась вдалою: за допомогою вогню, гарячої води та розпечених каменів вдалось розвести борти на необхідну ширину. Для надання більшої міцності та збільшення внутрішнього об'єму човна було встановлено 3 шпангоути, носовий та кормовий брус, на яких закріплено по одній напівній дошці у носовій та кормовій частинах.

Човен разом із двома репліками човнів менш розвинених типів було сплавлено від м. Малин по річках Ірша—Тетерів—Дніпро до м. Вишгород.

Під час перебування на воді відзначено його належні стійкість і задовільну швидкість під час веслування. Дані отримані під час виготовлення, ходових випробувань та відтворення сплаву човнів малими та великими річками можуть бути використані для подальшого вивчення стародавніх водних транспортних засобів і водних шляхів. Виготовлені репліки човнів-одnodеревок можуть бути використані також для розбудови експозиції музею стародавніх водних транспортних засобів у м. Олевськ та використання в музеї-скансені «Древлянський град» як чинного експоната.

А. В. Петраускас, М. М. Ієвлев, О. О. Тарабукін, М. В. Хададова

АРХЕОЛОГІЧНІ ДОСЛІДЖЕННЯ ЖИТОМИРА

Серед стародавніх міст України найменш вивченим можна вважати м. Житомир. Щороку з 1984 р. місто відзначає черговий ювілей, відправною точкою відліку якого є 884 р. Од-

нак, ця дата є досить сумнівною. У жодних літописах у період IX—XIII ст. Житомир не згадується. Більш чи менш вірогідна дата першої згадки міста відноситься до 1394 р., коли його