

rare in more southern steppe regions. Study of a wide circle of archaeological sources and the 17th and 18th c. documents indicates that during several millennia the Dnipro River Nadporizzhya region was a centre of control over the water-ways and overland routes. In the Scythian period it connected important territories of the northern Steppe and Forest-Steppe with ancient Greek cities of the north coast of the Black Sea.

The burial was made in an ancient Greek sarcophagus from which there remained inlaid ivory plates richly decorated with engraved scenes, floral, zoomorphic, and geometrical ornaments. Not less expressive are the bone details of caskets and of a pyxis. Anthropomorphic and zoomorphic depictions from Blyznuyk 2 can be considered as unique, though by the engraving technique and by level of the work similar products are known from the sites of European and Asian Bosphorus. This fact, as well as series of features of burial customs and several items made of nonferrous and precious metals, textile of Middle Asian cotton, etc. demonstrate a substantial level of Hellenization of the Scythian aristocrat buried in Blyznuyk 2 and his relation to Bosphorus. Materials of the monument convincingly evidence that intense Hellenization of the Scythian nobles began much more earlier than it was considered before, in any case, since the end of the 5th c. BC.

М.М. Мордовської, Г.І. Шаповалов

ЛЮБИТІВСЬКИЙ ЧОВЕН — УНІКАЛЬНА ПАМ'ЯТКА СУДНОПЛАВСТВА

Подано обміри й технічні характеристики стародавнього човна-довбанка з Західної Волині, а також символи, нанесені на внутрішній стінці правого борту.

Ключові слова: Західна Волинь, середньовіччя, човен-довбанка, знак-символ.

У 1984 р. в невеликому озері в с. Любитів Ковельського р-ну Волинської обл. місцеві мешканці виявили човен-довбанку. Через рік його підняли на поверхню і передали до Волинського обласного краєзнавчого музею, де наукові співробітники успішно здійснили його консервацію (рис. 1). Для збереження судна використали водний розчин клею ПВА, скипидару та оліфи.

Довжина човна сягає 3,7 м, найбільша ширина — 0,52 м (рис. 2). Корпус трохи звужується в центральній частині (близько 5,0 см з лівого борту і 7,0 см — з правого), що пояснюється поганою збереженістю бортів. Носова частина трохи загострена і становить 24,0 см, тобто 50 % середньої ширини корпусу, натомість корма навпаки — тупої форми, завширшки 40,0 см, або 83,3 % середньої ширини корпусу. Різняться також товщина транцю носа і корми, що становлять 15,0 і 14,0 см відповідно. Проте деякі показники приблизно однакові. Так, і носова, і кормова частини заввишки сягають 35,0 см, а їхній кут нахилу відповідно горизонту — 30°.

Дві внутрішні перегородки розділяють човен на три відсіки: носовий (0,865 м), центральний (1,410 м) і кормовий (0,590 м). Самі перегород-

ки витесані разом із корпусом та мають різну товщину: носова — 17 см, кормова — 19 см.

Обидва борти, особливо лівий, збереглися вкрай погано і в деяких місцях ледь піднімаються на половину початкової висоти — приблизно 35,0 см. У верхній, збереженій, частині вони мають товщину 3,0 см. У носовій частині правого борту, де висота бортів найвища, є два жолобки штучного походження. Один із них, конусоподібної форми, розширюється всередину човна, інший — прямокутний, завширшки близько 1,0 см. Зважаючи на досить чіткі кути жолобів, а також відсутність на них будь-яких характерних потертостей від мотузок, можна припустити, що їх було зроблено вже після виведення судна з експлуатації. Це міркування підтверджує і характер нанесення борозенок на борт — ударами під кутом зверху, що було б неможливо за початкової висоти бортів.

Зовні корпус човна має природну округлу форму. З внутрішнього боку днище пласкіше, проте зберігає свою округлість, нагадуючи овал. Його товщина по всій довжині судна нерівномірна: в носовій і центральній частині — 12,7 см, в кормовій — близько 8,0 см.

Значна товщина днища і перегородок любитівського човна — одна з його суттєвих особливостей. Наприклад, у ладозькому човні III тис.

© М.М. МОРДОВСЬКОЇ, Г.І. ШАПОВАЛОВ, 2010

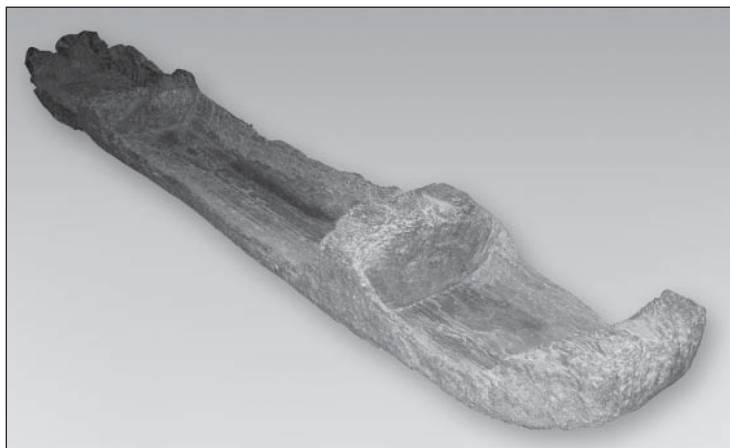


Рис. 1. Човен з Любитова, сучасний вигляд

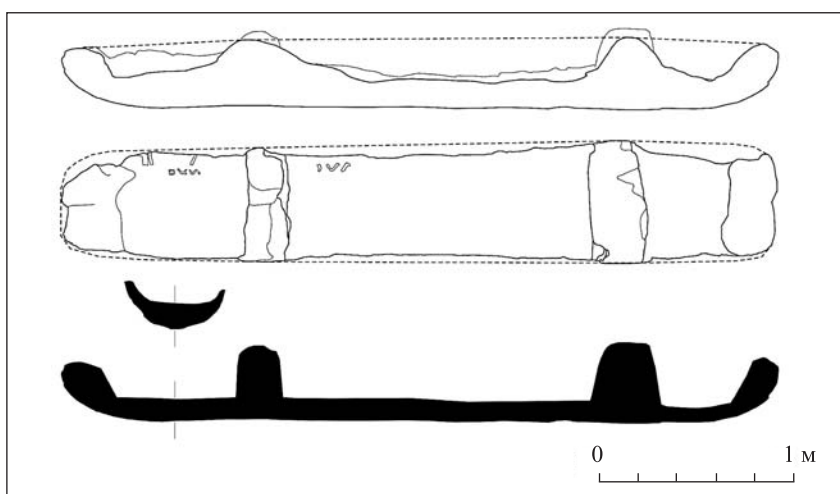


Рис. 2. Човен з Любитова: вид збоку, зверху і перетини

до н. е., аналогічному за конструкцією і розміром (довжина 3,620 м, ширина 0,690 м, висота 0,265 м), товщина днища вчетверо менша (3,0 см), а перегородок — удвічі (9,0 см) (Фаворов 1978, с. 57). Такі розбіжності можуть пояснюватися, зокрема, різними принципами досягнення стійкості човна на воді. Ладозький човен коротший на 8,0 см і ширший на 17,0 см. Максимальна стійкість його досягалася за рахунок збільшення площі корпусу, що мала контакт з водою. У любитівському човні стійкість забезпечувалася завдяки потовщеному днищу та його великій масі (див.: Семенов 1968, с. 115). Центр ваги цього човна знаходився у його нижній площині. Саме це мало захищати весляра від легкого перевертання.

Іншу особливість довшанки становлять дві групи символів, розташовані на внутрішньому боці правого борту. Перша нанесена між носом і перегородкою човна. Вона складається з чотирьох знаків, перший і третій з яких нагадують латинські літери *D* та *V* відповідно (рис. 3,

2). Другу групу знаків виявлено в центральному відсіку, ближче до передньої перегородки. Тут виразно простежуються п'ять символів, що нагадують латинські літери *I* (або *J*), *V*, *A*, *I* та *S* (рис. 3, 1). Висота знаків становить 3,0—5,0 см, ширина їх 3,0—6,0 см. Ширина борозенок, що утворюють знаки, коливається в межах 0,6—1,0 см. Ці написи унікальні і аналогій їм на території України немає.

Обидві серії знаків нанесені в нижній частині борту, саме в тому місці, де він плавно перетікає в днище. Для того, щоб їх побачити (враховуючи початкову висоту бортів), необхідно було спеціально зазирнути всередину. Для ініціалізації човна таке розташування написів було вкрай невдале. Досить незручно було й наносити знаки на корпус. Характер деформації деревини вказує, що написи не продряпували, а видовбували за допомогою тесла та ударного інструменту. Спочатку висікали контури літер, а потім видаляли деревину з їхньої середини. Виконати це мав дуже заважати

лівий борт. З іншого боку, розташування символів саме всередині човна мало свої переваги. Тут вони були відносно захищені від впливу води і пошкоджень внаслідок тертя бортів об берег, причал та ін.

Символи могли вказувати і на власника судна, і на його творця. Волинь у XIV—XVII ст. була постачальником деревини до Польщі і Європи. Серед експортних товарів було і так зв. «ком'яне дерево» — деревина для виготовлення ком'яг (Торгівля... 1990, с. 161—165). Не виключено, що окремі майстерні виготовляли човни-довбанки або їхні заготовки. В такому разі написи — це ніщо інше, як ім'я майстра або назва майстерні.

Іншим поясненням може бути тлумачення символів як оберегу, що мав захищати власника і його човен від лиха на воді.

Любитівський човен — одномісне судно, цілком придатне для рибалки (Шаповалов 1993, с. 61). Зазвичай човни такого типу виготовляли індивідуально, оскільки його довжина залежала від зросту весляра. Він займав центральний відсік, спираючись ногами і спиною в перегородки (Фаворов 1967, с. 78), тож вдало підігнані габарити робили перебування в човні комфортним. За схемою еволюції стародавніх плавальних засобів Б.П. Фаворова, любитівський човен відображає вищий серед одnodеревок простої конструкції рівень розвитку. Він має дві перегородки — свідчення використання його у господарських потребах; підводні підзори давали змогу якнайближче підходити до берега, що значно полегшувало завантаження або розвантаження судна; відмінність носу від корми свідчить про певний інженерний хист і навички суднобудівника (Фаворов 1978, с. 59).

Ці факти красномовно ілюструють відмінну якість і тривалий досвід виготовлення в цьому регіоні човнів-довбанок. Цьому сприяли і розгалужена система річок, і багата лісом місцевість. Ліс надзвичайно ускладнював сполучення суходолом, спонукаючи людей використовувати річки, і водночас слугував матеріалом для суднобудування.

Радіовуглецевий аналіз деревини любитівського човна, зроблений в Інституті геохімії і фізики мінералів АН УРСР (зараз НАНУ), показав, що довбанка була виготовлена між 4285 і 4145 рр. до н. е. (Кі-3586). Однак цілком покладатися на цей висновок не можна — цьому суперечить серія знаків, нанесена на внутрішній бік правого борту. З огляду на них, навіть найсмівливіші датування човна-довбанки не можуть виходити за межі середньовіччя.



Рис. 3. Видовбані знаки на човні: 1 — у центральному відсіку; 2 — між носом і перегородкою

Проблеми давності суднобудівної традиції на теренах України торкалося багато істориків, які аргументують свої погляди, спираючись на рукотворні засоби пересування водою — одnodеревки, плоти або їхні рештки та елементи оснастки, а також опосередковані археологічні джерела, як-от плавальні засоби з поховань та їхні імітації. Р.А. Орбелі в низці публікацій описав човен, знайдений 1937 року в Південному Бузі поблизу с. Сабатинівка і відніс його до доби неоліту, посилаючись на результати аналізу фізико-механічних та хімічних властивостей деревини (Орбелі 1938). Однак радіовуглецеве датування, здійснене в лабораторії Інституту історії матеріальної культури РАН у 1999 р., встановило значно пізніший вік човна — близько 720 р. (з точністю 95 %).

І.Г. Шовкопляс повідомляв про ще один човен-довбанку часів неоліту завдовжки 8,0 м, знайдений на дні р. Оскол на Харківщині (Шовкопляс 1964, с. 222). Проте він зазначав, що знахідку датовано на підставі її подібності до південнобузького човна, тому абсолютної впевненості в належності оскольського зразка до доби неоліту немає. Так само обережно вчений датував човен завдовжки близько 9,0 м, знайдений Д.Я. Телегіним у Десні неподалік Києва. «Чи є ці знахідки, — писав він, — настільки давніми (неолітичними) з абсолютною впевненістю сказати неможливо. Вони можуть бути і значно більш пізніми. Останню знахідку, зокрема, датують від середини I тис. до н. е. до Середньовіччя (?)» (Лист 1971).

Сумнівів стосовно того, що водний транспорт був перший з технічних здобутків людства, немає. Питання полягає лише в тому,

як рано людина ним оволоділа. Вік багатьох човнів-довбанок, знайдених раніше на території України, сучасні вчені слушно піддають жорсткій критиці. Методики, за допомогою яких датували ці човни, застаріли і вимагають перевірки сучасними засобами. Але не слід забувати, що й сучасне радіовуглецеве датування може дати неточні дані стосовно віку знахідки, особливо після Чорнобильської катастрофи.

Отже, лише комплексне дослідження артефактів, з урахуванням сучасних експертиз і інших методів, зможе наблизити дослідників до правильних висновків щодо датування зразків давнього судноплавства.

Автори щиро вдячні співробітникам Волинського краєзнавчого музею, особливо завідувачому відділу давньої історії Олені Андріївні Бірюліній, за надану можливість опрацювати експонати музею.

Лист І.Г. Шовкопляса до Г.І. Шаповалова від 12 січня 1971 р. // Особистий архів Г.І. Шаповалова.

Орбели Р.А. Подводные спуски за древностями // ЭПРОН. — М.; Л., 1938. — 23—25. — С. 341—361.

Семенов С.А. Развитие техники в каменном веке. — Л., 1968.

Торівля на Україні, XIV — середина XVII століття: Волинь і Наддніпрянина. — К., 1990.

Фаворов Б.П. Долбленные челны // Катера и яхты. — 1967. — № 5. — С. 77—85.

Фаворов Б.П. Конструкция древних долбленных челнов // Судостроение. — 1978. — № 6. — С. 57—59.

Шаповалов Г.І. Вироблення човнів на річках Ворскла та Орель // Судова археологія та підводні дослідження. — Запоріжжя, 1993. — 1. — С. 59—62.

Шовкоплас І.Г. Основи археології. — К., 1964.

Надійшла 16.03.2009

М.М. Мордовской, Г.И. Шаповалов

ЛЮБИТОВСКАЯ ЛОДКА — УНИКАЛЬНЫЙ ПАМЯТНИК СУДОХОДСТВА

В 1984 г. в озере в с. Любитов Ковельского р-на Волынской обл. найдена древняя лодка-долбенка, которая хранится в Волынском областном краеведческом музее. Длина ее 3,70 м, наибольшая ширина 0,52 м. Две перегородки, вытесанные вместе с корпусом, делят лодку на три части. В целом ее можно отнести к наиболее совершенным образцам такого рода изделий.

Но что особенно интересно, на внутренней стороне правого борта выдолблены две группы символов: одна состоит из четырех знаков, первый и третий из которых напоминают буквы *D* и *V*; во второй прослеживаются пять символов наподобие букв *I* (или *Ĵ*), *V*, *A*, *I* и *S*. Высота знаков 3,0—5,0 см, ширина их 3,0—6,0 см, ширина канавок, которые образуют знаки, 0,6—1,0 см. Эти надписи уникальные и аналогий им на территории Украины нет.

Вопреки датам по C14, которые дали очень древний возраст, лодку можно отнести к эпохе Средневековья. Анализ подобных находок на территории Украины позволяет усомниться в отнесении их к неолиту.

М.М. Mordovskoy, H.I. Shapovalov

BOAT FROM LYUBYTIV — A UNIQUE MONUMENT OF SHIPPING

In 1984, in a lake in Lyubytiv village of Kovel Region in Volyn Oblast, an ancient dugout was found which is kept in the Volyn Oblast Local Lore Museum. Its length is 3,70 m, maximum width is 0,52 m. Two partitions cut together with the hull divide the boat into three parts. As a whole, it can be referred to the most perfect examples of products of such type.

What is the most interesting is that in the inner side of the right board two groups of symbols are chiseled: one contains four badges, the first and the third of which look like letters *D* and *V*, and in the other five badges are traced resembling letters *I* (or *Ĵ*), *V*, *A*, *I* and *S*. The height of marks is 3,0—5,0 cm, their width is 3,0—6,0 cm, the width of ditches which make marks is 0,6—1,0 cm. These inscriptions are unique, and there are no analogies on the territory of Ukraine.

Contrary to dates under C14 which indicated a very old age of the boat, it can be referred to the mediaeval epoch. Analysis of similar finds on the territory of Ukraine allows the authors to doubt that the boat can be referred to the Neolithic.