

Старосільський моноксил — «пра-пра-прадавний родич» козацької чайки

Розглядається випадкова знахідка човна-довбанки (моноксила) на річці Стир біля села Старосілля. Подано опис човна, конструктивну особливість, стислий огляд результатів аналізів лабораторних досліджень, хронологічну приналежність до пізньосередньовічної доби тощо. Конструкція старосільського човна – єдина із відомих нам знахідок, однак спільні риси (порода дерева, довжина, принцип керування судном тощо) відомі в описі козацьких човнів для військових морських походів, тобто легендарної козацької чайки. Розширюється теза дослідника козацької доби Г. Гуртового, що у формуванні козацької верстви брали участь і прибулі з Волині, які, зокрема, привносили свій досвід у суднобудівну галузь.

Ключові слова: Волинь, Стир, моноксил, пам'ятка суднобудування, козацька чайка.

Yurii Mazuryk. The Starosillia Monoxylon Is a „Great-Great-Ancient Relative” of the Cossack Gull.

The article deals with the accidental discovery of a longboat (monoxylon) on the Styr River near the village of Starosillia. The description of the boat, its design features, a brief overview of the results of laboratory analyzes, chronological affiliation to the late medieval period, etc. are given. The design of the Starosillia boat is the only one we know of, but the common features (wood type, length, principle of ship control, etc.) are known in the description of Cossack boats for military sea campaigns, i. e. the legendary Cossack gull. The author expands on the thesis of the Cossack era researcher H. Hurtovyi that immigrants from Volyn also took part in the formation of the Cossack class, who, in particular, brought their experience to the shipbuilding industry.

Key words: Volyn, Styr, monoxylon, shipbuilding monument, Cossack gull.

Волинська земля завжди була тим невичерпним резервуаром, звідки низове козацтво одержувало чи не найбільше свого вояцького поповнення.

Г. Гуртовий

Постановка питання. У 2015 році Волинська археологічна колекція поповнилася випадковою знахідкою – човном-довбанкою доби пізнього середньовіччя. В кінці серпня на річці Стир між селами Копилля і Старосілля Маневицького району Волинської області, в урочищі Гострий Кут місцевими жителями виявлено давній човен (іл. 1 і 2). Потужний алювіальний шар від 3 до 5 метрів над човном свідчив про доволі довгочасне перебування його в похованому стані (іл. 3). Підйом знахідки 2 вересня 2015 р. (іл. 4 і 5) став сенсаційною новиною і відгукнувся не лише в обласних ЗМІ, а й по всій країні.

А перед гідроархеологами підйом давнього старосільського човна поставив лише цілу вереницю питань... Однак поступово наша знахідка все ж розкрила деякі свої таємниці [3, с. 24; 4, с. 130; 5, с. 320].

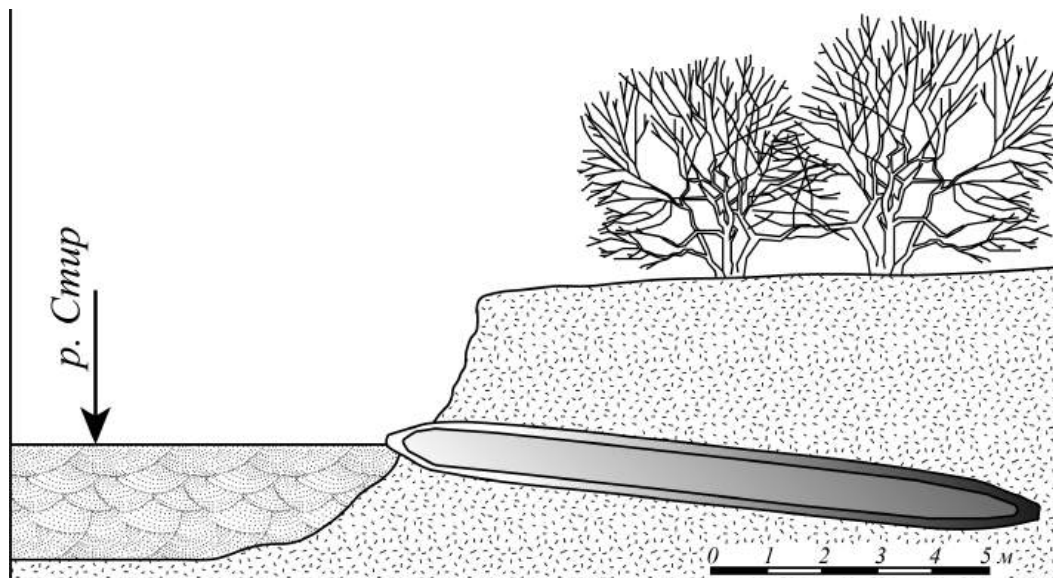
Виклад основного матеріалу. Серед дослідників нема єдиної думки, що це за плавзасіб. Одні припускають, що це тільки заготовка і в подальшому потрібно було верхні краї бортів розводити в сторони, а потім набивати на борти дошки, щоб збільшити внутрішній об'єм човна. Інші – що така форма човна



Ілюстрація 1. Юрій Мазурик, 31 серпня 2015 року, правий берег річки Стир, урочище Гострий Кут, перший день дослідження човна-довбанки



Ілюстрація 2. Річка Стир, правий берег, урочище Гострий Кут, човен-довбанка на дні котловану



Ілюстрація 3. Схема відслонення човна-довбанки в правому березі заплави річки Стир



Ілюстрація 4. З легкої руки краєзнавця Володимира Чопюка це перше фото, яке обійшло всі ЗМІ



Ілюстрація 5. Річка Стир, урочище Гострий Кут. Підняття човна

не має стійкості на воді, тож він міг плисти тільки у парі з таким же човном, тобто за принципом сучасного катамарана. А ще – що два таких човни були основою плавучого млина, та інші версії і гіпотези.

Розглянемо цей загадковий артефакт детальніше.

Конструктивна особливість човна

Довгочасне перебування в сильно насиченому водою шарі мулу і піску сприяло хорошій збереженості моноксила (грец. одиночне дерево). Він повністю зберіг початкову форму. Човен виготовлено із цільного стовбура діаметром до 1,15 м, загальна довжина знахідки 12,20 м, висота від днища до верхнього краю у середньому 0,95 м. Від корми до носа видовбано суцільний відсік. У поперечному перерізі човен повністю зберігає природну округлість стовбура зі зрізаним зверху сегментом. По облаштуванню всього човна, конфігурації бортів і збереженням у деталях обробки їх країв можна судити, що він повністю закінчений, слідів кріплення для нарощування бортів не виявлено (іл. 6). Слідів весельних упорів теж не виявлено, очевидно застосовувався простий спосіб, коли кожен човняр тримав своє весло в обох руках.

У старосільського човна є конструктивна особливість: подібність за формою носової і кормової частин. Це вказує на однакове їх функціонування, таким чином і на специфіку управління ним на воді. У підводній частині ніс і корма мають підзори протяжністю біля 2 м, тобто вони загострені та підняті відносно днища й утворюють водоріз. Підзори, зокрема, дозволяли під час плавання підходити ближче до берега та зручно швартуватися. Привертає увагу днище у цих частинах: підводній частині корми та носа



Ілюстрація 6. Човен-довбанка на березі пожежної водойми у смт Маневичі

надано гострі обводи, вони вирізані у формі кіля. Хоча кіль слабо розвинутий, однак, беззаперечно, дозволяв при русі човна знизити опір води і тим збільшити його ходовість та керованість. Покращені гідродинамічні якості старосільського човна свідчать про високий професійний рівень тогочасних майстрів, адже одним із критеріїв швидкості виступає повнообвідна форма носа і корми судна. Без сумніву, надана корпусу човна форма дозволяла автономне плавання.

Подібність за формою носової частини вказує, що тут знаходився ще один стерновий, який брав спільну участь у керуванні судном. Очевидно, що характер річки (течія, круті повороти, вузькість річки, мілини тощо) диктував умови для виготовлення такого типу човна. Така універсальна конструкція враховувала в разі потреби зменшення радіуса повороту. І головне – передбачала швидко змінювати напрямок руху на протилежний. Тобто команда у разі потреби могла зупинитися і зразу ж плисти у зворотному напрямку, не розвертаючи сам човен, що надавало переваги в маневреності [6, с. 90–94].

Привертають увагу розміри відсіку, які дозволяють припустити, що команда могла налічувати до десяти чоловік. Як відомо, десяткова організація суспільства тісно пов'язана з військовою справою.

Таким чином, знахідку можна віднести до високобортних човнів-довбанок (судна класу «ріка»), які могли виконувати функції торгово-військових суден, що мають довгасті пропорції, великі розміри і значний екіпаж. Стернові весла на носі й кормі дозволяли рухатися з однаковою легкістю в будь-якому напрямку, що вказує на його маневреність і особливість керування на воді, тобто двостороннього ходу.

Човен виготовлено із цільного стовбура дерева за відповідною технологією, в основному

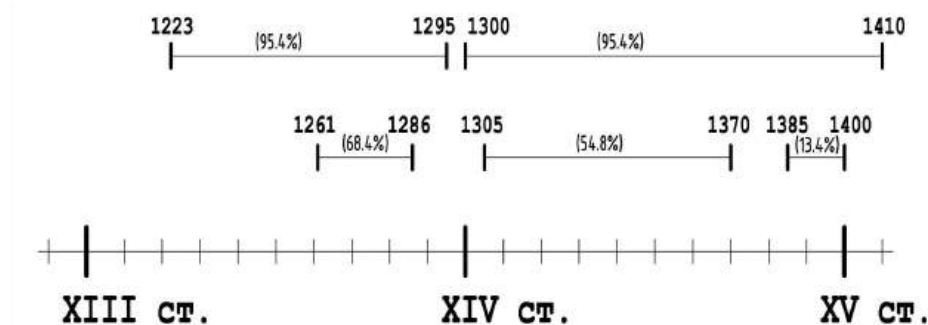
видовбуванням (сокира, тесло, струг, скобель тощо). Вони мають назви *човен-довбанка* або *човен-однодревка*. В археологічній літературі ще широко вживається термін *моноксил*. Знайдено цей артефакт на території, прилеглої до села Старосілля, тому в наукових публікаціях отримав назву *старосільський моноксил* [8, с. 155–166].

Результати аналізів щодо датування та породи дерева

Уже при першому огляді про давній вік човна вказувало те, що він був знайдений під триметровим шаром ґрунту. А також, що виготовлений у ті часи, коли видовбати човен із цілого стовбура дерева було легше, ніж розпиляти стовбур на дошки, а потім їх скріпити.

Щоб дерево виросло до таких великих розмірів, необхідно, мабуть, не менше трьохсот років. Але в яких же століттях воно росло? Щоб визначити це, було застосовано радіовуглецевий аналіз ^{14}C . Для найбільшої вірогідності рекомендується відібрати серію проб на різних ділянках деревини, тобто від зовнішнього краю до серцевини. Однак аналіз ^{14}C – процедура досить дороговартісна, тому на сьогодні опрацьовано тільки дві проби, але кожна в окремій лабораторії. Рання період росту визначити доволі проблематично, в нашому випадку вдалося зафіксувати останній, майже двоохсотлітній період росту дерева.

Київською Радіовуглецевою лабораторією Інституту геохімії навколишнього середовища проведено радіовуглецевий аналіз, який визначив вік деревини човна 1300–1410 роками з вірогідністю 95,4 %. Також проведено незалежний аналіз радіовуглецевою лабораторією м. Познань (Республіка Польща), який визначив вік деревини човна 1223–1295 роками, із такою ж вірогідністю.



Ілюстрація 7. Датування човна відповідно до загальних каліброваних дат двох лабораторій

Таким чином, результати цих аналізів доповнюють один одного. Згідно із загальними каліброваними датами двох лабораторій зафіксовано (іл. 7), що дерево росло в межах 1223–1410 років і, очевидно, десь після 1410 року зрубане, а потім з його стовбура виготовлено човен [7, с. 119–124].

Отже, за результатами радіовуглецевого аналізу ми можемо зробити висновок «із вірогідністю 95,4 %», що старосільський човен виготовили десь у першій половині XV століття.

Центром підводних досліджень університету міста Клайпеди (Литовська Республіка) визначено породу дерева – верба біла (*Salix alba*). Деревина її м'яка, легка, в'язка, гнучка, проте малостійка і невисокої міцності. За етнографічними даними, на Волині з давніх часів така деревина використовувалась для виготовлення човнів, ночов, дуг, лопат тощо. Питання, де виготовлено човен, за браком археологічних артефактів залишається відкритим. Гіпотетично він міг приплисти із будь-якого регіону басейну Дніпра, але, на нашу думку, нема підстав відхиляти і його місцеве походження. Принаймні археологічна знахідка біля с. Старосілля свідчить, що такий тип човнів був відомий волинському населенню.

Старосільська знахідка і генезис річкового суднобудування у пізньосередньовічну добу

Описана конструкція човна – єдина із відомих нам знахідок. Однак спільні риси (порода дерева, довжина човна, принцип керування судном тощо), які зберігаються і в пізніший час, ми знаходимо в книзі «Опис України» (1650 рік) французького інженера Гійома Левассера де Боплана. Автор описує козацькі човни для військових морських походів (судна класу «ріка – море») [1, с. 71].

Його повідомлення у вітчизняній історіографії стало хрестоматійним, але для нас воно важливе настільки, що заслуговує на повне відтворення (виділення наші): «Коли козаки задумують свій морський похід [...] будують човни близько 60 стіп завдовжки, 10 чи 12 – завширшки і 12 завглибшки. **Ті човни не мають корми, зводяться із стовбура човнового дерева – верби або липи – завдовжки 45 стіп.**

Боки обрмовуються і доповнюються дошками 10–12 стіп завдовжки і на одну стопу завширшки. Вони скріплюють їх дерев'яними цвяхами, настелюючи один ряд на другий, так як це робиться у звичайних річкових човнах. Роблять це доти, доки човен не досягне висоти 12 стіп і ширини в шістдесят стіп, розширюючись і підвищуючись догори. Та ця праця більш зрозуміла з рисунка, який я згрубша накидав. [...] **Ставлять два стерна – по одному з кожного кінця, як це можна бачити на рисунку (іл. 8). Човни їхні дуже довгі, і якби треба було швидко плисти назад, то човен мусив би витратити багато часу на розвертання».**

Отже, проаналізуємо текст детальніше.

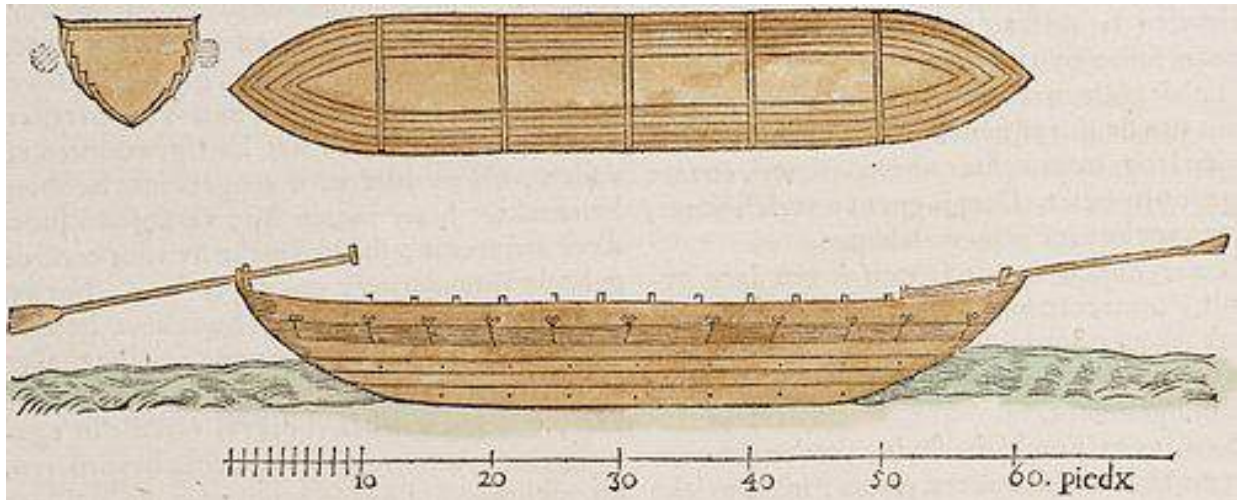
1. «Зводяться із стовбура човнового дерева – верби [...] – завдовжки 45 стіп». Стопа (французька) – старовинна міра довжини: 28,8 см x 45 = 12,96 м. Як ми згадували, старосільський човен виготовлено із цільного стовбура верби білої, завдовжки 12,20 м, тобто менший на 0,76 м від основи козацького човна; враховуючи, що різниця незначна (6,2 %), можемо констатувати, що розміри дуже близькі. Тобто пропорції старосільського монооксила відповідні пропорціям кільвої основи козацьких чайок.

2. «Ті човни не мають корми», тобто носова і кормова частини подібні за формою, що добре проглядається на рисунку.

3. «Ставлять два стерна – по одному з кожного кінця [...] якби треба було швидко плисти назад, то човен мусив би витратити багато часу на розвертання». Конструктивна особливість човна дозволяла рухатися з однаковою легкістю в будь-якому напрямку, тобто судно двостороннього ходу.

Зіставляючи писемні дані Боплана з археологічною знахідкою біля села Старосілля, можемо припустити про широкі хронологічні рамки (приблизно перша половина XV – перша половина XVII століть) побутування особливого принципу керування, що свідчить про довготривале існування цієї суднобудівної традиції у Дніпровському басейні [6, с. 90–94].

Як бачимо, хоча вищеописані судна віддалені один від одного у часі й просторі, але мають ряд спільних



Ілюстрація 8. Рисунок козацького човна для військових морських походів (за Г. Л. де Бопланом)

рис, що вказує на еволюційний процес у суднобудуванні, принаймні два його етапи.

Отже, за конструктивними особливостями старосільський моноксил можна вважати «пра-пра-прадавним родичем» козацької чайки.

Із вищесказаного підтверджується теза Григорія Гуртового, що у формуванні козацької верстви брали участь вихідці з різних регіонів України, зокрема, їх частину становили прибулі з Волині [2, с. 43], які, зокрема, привносили свій досвід у суднобудівну галузь. Як правило, в окремо взятому регіоні Дніпровського басейну була своя школа суднобудування. Досвід представників цих шкіл у козацькому середовищі проходив процес взаємовпливів. На основі збагаченого досвіду майстрів будувалися добре пристосовані до місцевих умов козацькі флотилії.

Хоча козацькі човни не були повноцінними морськими кораблями, але сила запорізьких флотилій полягала в професіоналізмі команд, які вміло користувались фактором несподіваності й маневреності. Цей фактор лежав в основі традицій

цих швидкохідних штурмових суден, які прославилися боєздатністю і мобільністю.

Розвиток суднобудування у козаків налічував не одне століття. На жаль, серед великої кількості задокументованих та музеєфікованих стародавніх човнів на теренах Східної Європи на сьогодні ми не маємо знахідок, які можуть бути однозначно співвіднесені з конструкцією чайки. Але ми не виключаємо вірогідності відкриття у майбутньому таких пам'яток, які дозволять простежити послідовність їх розвитку.

Висновки. Таким чином, на водних теренах України в пізньосередньовічну добу функціонували судна особливого типу (класу «ріка» – старосільський моноксил і «ріка – море» – козацький човен за Бопланом), призначені для ведення бойових дій з можливістю двостороннього ходу.

Подальші археологічні дослідження нададуть можливість для всебічного вивчення розвитку річкового суднобудування, а також виокремити регіональні суднобудівні школи, зокрема волинську, яка внесла вклад у генезу окремих типів суден.

Використані джерела

1. Боплан Г. Опис України. Київ, 1990.
2. Гуртовий Г. Волинь – край козацький. Луцьк, 2000.
3. Мазурик Ю. М., Хомич П. М. Знахідка човна-довбанка на річці Стир на Волині. *Археологічні дослідження в Україні 2015 рік* : зб. наук. пр. Київ, 2016. С. 22–24.
4. Їх же. Випадкова знахідка моноксила доби пізнього середньовіччя на річці Стир (Волинське Полісся, 2015 рік). *Нові дослідження пам'яток козацької доби в Україні* : зб. наук. пр. Київ, 2016. Вип. 25. С. 129–133.
5. Їх же. Пам'ятка суднобудування басейну річки Стир, човен-довбанка доби пізнього середньовіччя, знайдений біля с. Старосілля. *Старий Луцьк*. Луцьк, 2016. Вип. XII. С. 313–320.
6. Мазурик Ю. М. Старосільський моноксил: особливості керування на воді і подібність цього принципу у козацькій суднобудівній традиції. *Нові дослідження пам'яток козацької доби в Україні*. Київ, 2017. Вип. 26. С. 90–94.
7. Мазурик Ю. М., Мамчич Т. І., Песецкас К. Старосільський моноксил як пам'ятка багатівікових дерев (моделювання). *Минуле і сучасне Волині та Полісся. Розвиток краєзнавства і краєзнавчої освіти* : матеріали 66–67 всеукр. наук. іст.-краєзн. конф., присвяченої 30-річчю від часу створення Волинської обласної організації Національної спілки краєзнавців України, 6–7 грудня 2019 року, м. Луцьк : наук. зб. / упоряд.: Г. Бондаренко, О. Каліщук, А. Шваб. Луцьк, 2019. Вип. 66–67. С. 119–124.
8. Мазурик Ю. Музей одного експоната: старосільський моноксил першої половини XV століття. *Волинський музейний вісник* : наук. зб. Вип. 12. / упоряд. Є. І. Ковальчук. Луцьк, 2022. С. 155–166.