

23. «Союз Русского народа»: По материалам Чрезвычайной следственной комиссии Временного правительства 1917 г. / [вступ. ст. В. Викторова]. – М.; Л., 1929. – С. 3–18.
24. **Спирин Л. М.** Крушение помещичьих и буржуазных партий в России (начало XX в. – 1920 г.) / Л. М. Спирин. – М., 1977.
25. **Степанов С. А.** Черная сотня в России (1905–1914 гг.) / С. А. Степанов. – М., 1992.
26. **Черняев Н. И.** Из записной книжки русского монархиста / Н. И. Черняев. – Харьков, 1907.
27. **Шукшина Т. А.** «Черносотенные» погромы октября 1905 года в России: культурный конфликт в российском обществе начала XX века : автореф. дисс. на соискание уч. степ. канд. ист. наук: спец. 07.00.02 «Отечественная история» / Т. А. Шукшина. – Челябинск, 2010.
28. **Якуніна А. О.** Участь монархічних організацій України у виборах до Державних Дум (1907–1913 рр.) / А. О. Якуніна // Грані. – 2010. – № 2. – С. 16–21.

*Надійшла до редколегії 23.12.2012*

УДК 94(629.5)(477)

**Н. О. Рижева**

*Миколаївський національний університет імені В. О. Сухомлинського*

## **ВИТОКИ СУДНОБУДУВАННЯ НА ТЕРИТОРІЇ УКРАЇНИ В ІСТОРІОГРАФІЧНИХ РОЗВІДКАХ (КІНЕЦЬ ХІХ – ПОЧАТОК ХХІ ст.)**

**На підставі аналізу робіт дослідників давнього суднобудування з'ясовуються найважливіші напрямки вивчення проблеми. Співставлення наведеного науковця матеріалу дозволило уточнити та визначити головні акценти.**

*Ключові слова:* історіографія, давнє суднобудування, човен, артефакти.

**На основании анализа работ исследователей древнего судостроения определяются главные направления изучения проблемы. Сопоставление приведенного в работах материала позволило уточнить и определить основные акценты.**

*Ключевые слова:* историография, судостроение в древний период, челн, артефакты.

**Based on the analysis of the researchers' works of ancient shipbuilding were determined the main directions of studying the problem. Comparison of the reduced by scientists material helped to clarify and define the main emphasis.**

*Key words:* historiography, shipbuilding in an ancient period, dugouts, artifacts.

Технологічний прогрес, наслідком якого стає, безперечно, видатний винахід – судно, нероздільно пов'язаний із загальним розвитком людського суспільства. Цілком закономірно, що перший етап створення плавзасобів на території України має певне коло зацікавлених дослідників. Науковці своїми роботами, що писалися на певних етапах історичного поступу, продемонстрували особливості власного сприйняття фактажу та аналізу як матеріальних, так і образотворчих артефактів.

Автор репрезентованої статті проаналізував різну за тематикою і спрямованістю літературу та систематизував її у проблемно-хронологічній послідовності. Опорними в історіографічному аналізі були роботи, що наближалися до порушеної проблематики.

Кількість публікацій, присвячених давньому періоду історії суднобудування в Україні, незначна, що зумовлюється обмеженістю матеріальних артефактів. Науковці одержали можливість реконструювати плавучі засоби первісних людей тільки в кінці XIX – на початку XX ст. на підставі здобутків допоміжних історичних дисциплін. М. Грушевський відзначав: «До недавніх часів історія народів починалася від перших історичних письмових звісток про них. Тепер молоді науки – передісторична археологія чи археологічна етнологія з антропологією і порівняльною соціологією, з одного боку, й порівняльне мовознавство (глютика) та фольклор, з другого, розширили науковий обрій далеко поза границі писемних звісток» [4, с. 17].

Безумовно, до робіт з історії суднобудування початкового періоду слід ставитися критично. Так, однією з перших праць, що на підставі археологічних матеріалів запропонувала відтворення початкової межі суднобудування в Україні, стала робота І. Шубіна (опублікована в 1927 р.). За гравірованим зображенням на бивні мамонта з Кирилівської стоянки у Києві (археологічне відкриття 1893 р. В. Хвойка) І. Шубін робить опис судна первісних людей. Він стверджує, що малюнок «...зображає доволі гарний і глибокий безпалубний човен, короткий і широкий, з тупим утворенням носа та усіченою, дещо підібганою кормою». За зовнішніми обрисами зображення на кістці І. Шубін припускає, що це «...легкий тип водохідної споруди, з основною рамою з дерева чи обтягнутою чимось, або набраною з тонких поперечних дощок» [21, с. 5]. На підставі його опису деякі дослідники схильні віднести започаткування історії «творчого» суднобудування на теренах України у добу палеоліту (понад XVIII тис. років тому) [8, с. 7].

Описаний І. Шубіним тип суден в історії суднобудування вважається найбільш раннім (найдавнішим), тому сама характеристика сумніву не викликає. Каркасні судна, обтягнуті шкурами, застосовуються і в сучасних етнографічних популяціях. Час їх виникнення не позначений. Однак достеменно встановлено, що за доби палеоліту на теренах України не було відповідного інструменту для обробки «дощок», тому наполягати на тому, що це «дощата» конструкція, навряд чи має сенс.

Сучасне трактування «кирилівської знахідки» є іншим. У «Давній історії України» (1-й том, 1997 р.) авторитетні науковці М. І. Гладких та В. Н. Станко оцінюють складну гравіровану композицію на бивні як відображення загального уявлення первісних людей про три сфери природи: земну, повітряну, водну [3, с. 99]. І відповідно, назване зображення не має нічого спільного з плавучими засобами. Загалом автори першого тому «Давньої історії України» аргументують суднобудівну «культуру» первісних людей, апелюючи до матеріальних артефактів, що, безсумнівно, мусить бути відправною точкою у з'ясуванні способів пересування водними артеріями [1, с. 231–383].

Конкретні артефакти, як образотворчі, так і матеріальні, щодо початку створення перших плавзасобів датуються неолітичним періодом, звідси і слід починати історію ери суднобудування в Україні. Ті ж археологічні джерела, що репрезентують матеріальну й духовну культуру первісного суспільства, дозволяють припускати наявність певних навичок, традицій суднобудування в Україні саме в неолітичний період. Зокрема, в неолітичну добу, на думку вчених, як засіб пересування по воді човен вже використовується. Відсутність матеріальних знахідок такого типу водного транспорту компенсується наявністю серед археологічних джерел аналізованого періоду доволі розвинутих знарядь деревообробки, рибальства, кам'яних якорів.

Статті С. Гусєва та В. Кравця поглиблюють уявлення про водний транспорт часів перебування на території України племен трипільської культури [5; 11]. У роботах В. Даниленка [6; 7], Л. Крижевської [12], Н. Котової [10], Б. Михайлова [15; 16], Г. Шаповалова [20] зібрані матеріали, які відображають обізнаність

первісних людей у плавучих засобах та визначають вплив водного середовища на економічне й духовне життя, вірування та ритуали спільнот давньої України.

Водне докільля та способи взаємодії з ним були добре відомі рільницьким племенам трипільської культури, що обіймали за часів енеоліту (мідна доба) у IV – першій половині III тис. до н. е. все Правобережжя, Подністров'я, а на пізньому етапі територія існування цієї культури поширилася до Полісся і в Степове Причорномор'я. Трипільські та інші синхронні рільницькі культури прагнули облаштувати свої поселення поблизу великих і малих водних артерій, що дозволяє сучасним українським дослідникам стародавньої історії України стверджувати про існування в них «розвинутого водного транспорту у вигляді човнів» [1, с. 317].

Певні навички суднобудування у племен трипільської культури репрезентує описана у роботах С. Гусєва та В. Кравця культова модель глиняного човна, знайдена на поселенні Городниця-Городище у Верхньому Дністров'ї (М. Смишко, археологічне відкриття 1938–1939 рр.). Довжина моделі складає 7,2 см, ширина – 4 см, висота – 3 см. Модель має більш загострену і трохи підняту носову частину. Корма – плоска й характерно заокруглена, як у човна, дно всередині моделі також заокруглене в напрямку до бортів [5; 11].

На думку видатного українського вченого В. Даниленка, загальне уявлення про суднобудування найдавніших спільнот України дозволяють, до певної міри, відтворити зображення плавзасобів, що виявлені в другій половині XX ст. у Кам'яній Могилі під Мелітополем. Унікальний природний комплекс гротів і печер, використовуваний упродовж кількох тисячоліть як найдавніший культовий центр, є своєрідною енциклопедією первісного монументального мистецтва. Зображення Кам'яної Могили розкривають семантику матеріальної й духовної культури первісного суспільства. У стилізованій формі тут доволі докладно зображено спілкування людини з водним докільлям – човни, рибальська тематика і под. «В окремих випадках, – фіксує В. Даниленко, – трапляються відтворення човноподібних предметів» [7, с. 55]. Сучасний дослідник кам'яномогильських зображень Б. Михайлов присвятив цьому окремий розділ монографії. Він подає петрогліфи восьми човнів, що, на його думку, відтворюють коробчасті й місяцеподібні форми суден. Окремі з них оснащені щоглою та вітрилом [15, с. 117–118].

Переконливі докази суднобудівних традицій в Україні містять матеріальні артефакти, які були знайдені під час археологічних досліджень неолітичних поселень, стоянок на островах Дніпра – Козачому, Демському, Кизлевому, Шулаєвому, Вовчку, Похилому, Виноградному, Сурському та інших поблизу Кам'яної Могили. Це кам'яні диски, тесла, рубила й інший інструмент, що, можливо, застосовувався «стародавнім майстром» для виготовлення човнів-однодеревок [15, с. 116].

Будівництво човнів-однодеревок, які з'явилися в стародавні часи на водних артеріях, є вельми важливим етапом у розвитку суднобудування як в Україні, так і в Європі в цілому. Відомий англійський археолог Г. Кларк зазначав таке: «Човендовбанка належав до числа таких предметів, які, коли раз з'явилися, то не виходили з ужитку протягом усього доісторичного періоду, а у багатьох регіонах Північної, Центральної та Південно-Східної Європи він проіснував до XX ст.» [9, с. 285]. У 1924 р. професор Б. Лобач-Жученко писав, що в Україні й сьогодні можливо зустріти довбанки з одним або декількома рядами дощок, закріплених із боків човна [13, с. 10]. Заслугує на увагу і таке твердження науковців: «Довбанки вийшли з ужитку не тому, що вони виявилися неефективними, а тому, що виготовлення їх у сучасних умовах (мається на увазі XX ст. – *Авт.*) стало досить трудомістким» [9, с. 285]. Човен, видовбаний чи випалений із стовбура дерева, виявився епохальним винаходом.

Відомості про головні конструкційні елементи давніх човнів подані в статті Б. Фаворова «Конструкція давніх човнів-довбанок» [18], де на підставі повного обміру «південнобузького» і «деснянського» човнів – археологічних знахідок XX ст., описується процес удосконалення технології побудови плавучих засобів, конкретизуються їхні експлуатаційні якості. Стаття Б. Фаворова невелика за обсягом, але в якісному вимірі надзвичайно важлива. Це перша робота, де представлені цифрові характеристики давніх суден. Матеріали, наведені дослідником, досі перебувають у науковому обігу і не втрачають своєї ваги. Південнобузький човен віком приблизно 3000 років був знайдений у 1937 р. на річці Південний Буг у Миколаївській області поблизу села Саботинівка професором Р. Орбелі [17]. Деснянський човен, збудований близько 2200 років тому, було знайдено в 1967 р. у заплаві правого берега Десни біля с. Хатянівка, що поблизу Києва (дані професора Д. Телегіна) [18, с. 58]. Незважаючи на географічну відмінність місць знахідок, значну дистанцію в часі виготовлення та вікову різницю човнів, технологія їх побудови майже однакова. Ця важлива обставина вказує на спадкоємність досвіду побудови човнів-довбанок. Стародавній майстер для створення таких плавучих засобів потребував спеціальних інструментів – сокир, тесел, доліт, різців, зубил, скребачок та ін.

У кінці XX ст. спроби розширити джерельну базу з давнього суднобудування в Україні зробив І. Богатирьов, автор перших глав (1–5) російського видання «Історії вітчизняного суднобудування IX–XIX ст.» (1-й том, 1994). За його твердженням, у Житомирському краєзнавчому музеї знаходиться «деснянський» човен-довбанка. Проте достеменно відомо, що названий музей такої довбанки не має. Тому запропонований дослідником опис основних елементів човна та технології його побудови довіри не викликає [8, с. 12–13].

У наш час не може вважатися коректним і посилання І. Богатирьова на трактовку І. Шубіним гравірованої композиції на бивні мамонта з Кирилівської стоянки як доказ про існування суднобудування на вітчизняних теренах [8, с. 7]. З другої половини XX ст. у науковому обігу широко використовувався опис цього зображення, зроблений українськими і російськими археологами, однак він не має нічого спільного із суднобудуванням [2, с. 153–176; 19; 22]. Слід визнати, що нагромадження неперевірених описів артефактів лише ускладнює і без того непростий для дослідників шлях до об'єктивних знань щодо початкового етапу суднобудування.

На початку XXI ст. наукові уявлення щодо культури та традицій спорудження перших плавучих засобів розширює праця І. Мельника «Історія найдавнішого кораблебудування і мореплавства. Досвід реконструкції» [14]. На підставі археологічних знахідок та писемних джерел у книзі узагальнюються конструктивні характеристики перших човнів-довбанок. Наводяться приклади сучасних експериментів зі створення човнів кам'яними та мідними знаряддями праці. Заслужують на увагу міркування науковця щодо плоту як досить складної плавучої споруди. І. Мельник пише, що для його будівництва первісна людина мусила мати навички плетіння та зв'язування надзвичайно складних відносно виконання канатів. Він вважає, що встановити першість (пліт чи човен-довбанка) досить проблематично.

Отже, більшість дослідників давнього суднобудування на теренах України дійшли висновку, що створення та вдосконалення перших плавучих засобів зумовлювалися багатьма чинниками, серед яких найважливішою була необхідність додання водних шляхів з достатньою кількістю вантажів. Матеріали, наведені в цих працях, уможливили визначення місця водного транспорту в історії розвитку народів на теренах України у давній період. Попри зазначене потрібно визнати, що з проблем суднобудування ще немає комплексного дослідження, яке б створило цілісне уявлення про динаміку суднобудівних процесів у названий період.

## Бібліографічні посилання

1. Березанська С. С. Населення в епоху енеоліту // Давня історія України : в 3 т. / С. С. Березанська, В. В. Отрошенко. – Т. 1. Первісне суспільство. – К., 1997. – С. 231–383.
2. Борисковский П. И. Палеолит Украины. Историко-археологические очерки / П. И. Борисковский. – М.-Л., 1953.
3. Гладких М. І. Духовна культура // Давня історія України : в 3 т. / П. П. Толочко та ін. (ред.): НАН України, Інститут археології. Т. 1. Первісне суспільство / М. І. Гладких, В. Н. Станко. – К., 1997. – С. 98–113.
4. Грушевський М. С. Історія України-Руси : в 11 т., 12 кн. / М. С. Грушевський; редкол. : П. С. Сохань (голова) та ін. – Т. 1. – К., 1991.
5. Гусев С. А. К вопросу о транспортных средствах трипольской культуры / С. А. Гусев // Российская археология. – 1998. – № 1. – С. 15–27.
6. Даниленко В. Н. Кам'яна Могила / В. Н. Даниленко. – К., 1986.
7. Даниленко В. Н. Неолит Украины / В. Н. Даниленко. – К., 1969.
8. История отечественного судостроения IX–XIX вв. : В 5 т. – Т. 1. Парусное и деревянное судостроение / В. Д. Доценко, И. В. Богатырев, Г. А. Вахарловский, П. А. Кротов, А. Г. Сацкий. – СПб., 1994.
9. Кларк Г. Д. (21, 23) Доисторическая Европа. Экономический очерк / Г. Д. Кларк; пер. с англ. М. Б. Граковой-Свиридовой; ред. и предисл. А. Я. Брюсова. – М., 1953.
10. Котова Н. С. Неолитизация Украины / Н. С. Котова. – Луганск, 2002.
11. Кравец В. П. Глиняные трипольские модельки саночек и челна в коллекциях Львовского исторического музея / В. П. Кравец // КСИИМК. – 1951. – Вып. 39. – С. 127–131.
12. Крижевская Л. Я. Речное рыболовство в неолите южнорусских степей // Рыболовство и морской промысел в эпоху мезолита – раннего металла в лесной и лесостепной зоне Восточной Европы / Л. Я. Крижевская. – Л., 1991. – С. 116–122.
13. Лобач-Жученко Б. М. От челнока до океанского парохода / Б. М. Лобач-Жученко. – М.-Л., 1924.
14. Мельник И. К. История древнейшего кораблестроения и мореплавания. Опыт реконструкции / И. К. Мельник. – Кишинев – Одесса, 2003.
15. Михайлов Б. Д. Петроглифы Каменной Могилы: семантика, хронология, интерпретация / Б. Д. Михайлов. – 2 изд. доп. – Запорожье, 1999.
16. Михайлов Б. Д. Петроглифи Кам'яної Могили: Семантика. Хронологія. Інтерпретація / Б. Д. Михайлов. – К., 2005.
17. Орбели Р. А. Исследования и изыскания (Материалы к истории подводного труда с древнейших времен до наших дней) / Р. А. Орбели. – М.; Л., 1947. – С. 251–263.
18. Фаворов Б. П. Конструкция древних долбленых челнов / Б. П. Фаворов // Судостроение. – 1978. – № 6. – С. 57–59.
19. Филиппов А. К. О бивне из Кирилловской позднепалеолитической стоянки / А. К. Филиппов // Краткие сообщения. Каменный век / АН СССР. – 1983. – № 173. – С. 39–42.
20. Шаповалов Г. І. Судноплавання у духовності давньої України / Г. І. Шаповалов. – Київ-Запоріжжя, 2001.
21. Шубин И. А. Волга и волжское судоходство: История развития и современное состояние судоходства и судостроения / Центральное управление речных пароходств. Репринтное издание / И. А. Шубин. – М., 1927.
22. Яковлева Л. А. К изучению гравировки на бивне из Кирилловского позднепалеолитического поселения / Л. А. Яковлева / Исследование социально-исторических проблем в археологии : сб. науч. тр. – К., 1987. – С. 177–186.

*Надійшла до редколегії 28.07.2012*