

УДК [94(477.82/.86):304.3]“12/13”

СУДНОБУДУВАННЯ ТА МОРЕПЛАВСТВО СЛОВ'ЯН І СКАНДИНАВІВ У РАННЬОМУ СЕРЕДНЬОВІЧЧІ

Ольга ЩОДРА

Львівський національний університет імені Івана Франка,
кафедра давньої історії України та архівознавства,
вул. Університетська, 1, 79000, Львів, Україна

Суднобудування і мореплавство у ранньому середньовіччі, зокрема, в епоху вікінгів (VIII–перша половина XI ст.), були необхідними чинниками освоєння морських шляхів і створення мережі морських комунікацій, що своєю чергою забезпечували розвиток міжнародної європейської і трансконтинентальної торгівлі. Аналіз повідомлень писемних джерел і дослідження фрагментів затонулих суден дозволяють провести реконструкцію суднобудівельних технологій слов'ян і скандинавів та з'ясувати їхні можливості мореплавства та перевезень вантажів у той час. Вони дають підстави для висновку, що слов'яни, перейнявши суднобудівельні технології венеців, були вправними мореходами і раніше ніж скандинави почали будувати морські парусні судна та прокладати морські шляхи на Балтиці. Усупереч усталеним уявленням, що базувалися на некритичному сприйнятті інформації скандинавських саг, записаних не раніше XIII ст., у флотиліях скандинавів до XI ст. переважали невеликі судна, що вміщали не більше 10–20 осіб. Лише невелику частину складали морські кораблі-дракари з екіпажем 30–40 осіб. Ці флотилії, що пересічно налічували не більше 200–400 чоловік здійснювали каботажне плавання і раптові піратські набіги на західноєвропейське узбережжя. Більші морські кораблі, т. зв. довгі судна (змї), що згадуються в сагах, з'явилися пізніше і були непридатні для плавання у відкритому морі, а використовувалися здебільшого як плавучі фортеці для оборони прибережних поселень.

Ключові слова: слов'яни, суднобудування, мореплавство, флотилія, Балтійське море

Уявлення про суднобудування та навігаційні можливості мореплавства в Північному та Балтійському морях у VIII–XI ст., що стали можливими внаслідок досліджень затонулих на Балтиці суден, дозволяють з'ясувати особливості розвитку водних комунікацій та освоєння торговельних шляхів у період, що отримав назву епохи вікінгів. Вони спростовують її певну міфологізацію, яка базується на некритичному використанні інформації скандинавських писемних джерел.

Найраніша згадка про морську експедицію скандинавів відноситься до другої половини IX ст. і є в англійському перекладі твору Павла Орозія “Історія проти язичників”, зробленому англійським королем Альфредом Великим. Він помістив історію про плавання норвежця Оттара у Білому морі, яку той особисто розповів королю¹. Власне скандинавські писемні джерела – саги, в яких є найбільше інформації про судна і морські походи вікінгів були записані тільки у XIII–XIV ст. У них згадуються великі морські кораблі вікінгів і назви різних морських суден. Морські терміни саг свідчать про розвинуте суднобудування скандинавів. Однак,

¹ Елена Мельникова, “Орозий короля Альфреда”. *Древняя Русь в свете зарубежных источников* 5 (2009): 13–15.

дослідники часто не беруть до уваги той факт, що автори скандинавського епосу, описуючи судна вікінгів, більше відображали реалії свого часу, тобто, XIII–XIV ст., які не можна автоматично переносити на більш ранні епохи. Їх інформацію треба сприймати критично ще й тому, що саги, і особливо “Саги про давні часи”, є великою мірою продуктом народної міфології і увібрали легенди та перекази, що довгий час зберігалися в усній традиції, а, отже, часто доповнювалися і перероблялися. На думку сучасних дослідників, “сагами як джерелами треба користуватися дуже обережно... саги не можна використовувати як керівництво по термінології і технології IX–X ст.”².

У сагах часто згадуються дуже великі морські судна вікінгів, зокрема, “дракони” і “змії”. Так, Сноррі Стурлусон у “Крузі земному” повідомляє про корабель Олава Трюггвасона “Великий Змій”, який мав 34 пари весел і 200 осіб екіпажу. Проте археологічні дослідження фрагментів затонулих суден не підтверджують будівництва таких великих морських суден в епоху вікінгів, принаймні, на сьогодні їх не знайдено. Кораблі, підняті з Роскілле–фйорда в Данії, знайдені біля норвезьких берегів і берегів слов’янського балтійського Помор’я, а також у норвезьких поховальних комплексах у Гокстаді і в Усеберзі, що датуються IX–XI ст., свідчать, що у той час морські судна були набагато менших розмірів, аніж описаний Сноррі Стурлусоном “Великий Змій”. П’ять суден із Роскілле–фйорду належали до різного типу і до різного часу, і, як припускають, були потоплені спеціально, щоб перекрити прохід у фйорд³. Їх також часто називають датською флотилією. На наш погляд, затонулі в водах Данії, Норвегії, чи слов’янського Помор’я кораблі досить умовно можна називати датськими, норвезькими чи слов’янськими, оскільки біля узбережжя цих країн так само, і навіть з більшою вірогідністю, могли затонути (або ж були потоплені) іноземні судна, що прийшли в їхні гавані. Як показав дендрологічний аналіз, один із п’яти кораблів (№ 2), затонулих у Роскілле–фйорді, був збудований в Ірландії у другій половині XI ст.⁴. Етнічну приналежність кораблів складно визначати, оскільки техніка суднобудування на Балтиці у той час була подібною і базувалася на венедських традиціях, а конструктивні новації швидко запозичувалися сусідами. Цінність знайдених суден насамперед у тому, що вони дають загальне реальне уявлення про північноєвропейське суднобудування у IX–XI ст.

Найдавнішим є відносно велике судно з Гокстадського комплексу, яке датують IX ст.⁵ Його довжина становила 23,33 м, ширина – 5,25 м, висота бортів – 1,95 м. Гокстадське судно мало палубний настил і одинадцятиметрову

² Питер Сойер, *Епоха викінгов*. (Санкт-Петербург: Издательство АСТ, 2006), 35.

³ Йоахим Херрман, *Славяне и норманы в ранней истории балтийского региона. Славяне и скандинавы*. (Москва: Прогресс, 1986), 95.

⁴ Эльсе Розсдаль, *Мир викингов. Викинги дома и за рубежом*. (Санкт-Петербург: Издательство “Всемирное слово”, 2001), 80.

⁵ Йоахим Фиркс, *Судна викингов*. (Ленинград: Судостроение, 1982), 76; Гвин Джонс, *Викинги. Потомки Одина и Тора*. (Москва, Центрполиграф, 2010), 177; Питер Сойер, 36.

щоглу з квадратним парусом, підвішеним до дванадцятиметрової реї. На його бортах було 16 рядів клінкерної обшивки, що кріпилася залізними клепками. Рульове весло встановлювалося на кормі з правого боку, що, як показав експеримент, дозволяло одному чоловікові легко управляти судном⁶. Судно також мало приблизно 16 пар гребців, які сиділи на якихось коробах, оскільки спеціальних лавок не було. Веслами користувалися в безвітряну погоду і для швартування. Вони вставлялися в спеціальні отвори, які, у разі потреби, можна було задріяти, і були так підібрані по довжині, що торкалися води одночасно. У довгих подорожах екіпаж такого судна мав налічувати не більше 35 осіб, оскільки більша кількість створила б труднощі для управління кораблем у відкритому морі⁷.

Особливої міцності Гокстадському судну надавав кіль, виготовлений зі стовбура одного дуба. Водночас така технологія обмежувало довжину судна, яка не могла бути більшою за довжину стовбура дерева, з якого виготовлявся кіль. Кіль Гокстадського судна мав 19 метрів довжини. У Норвегії, так само, як і у Швеції, де ростуть в основному хвойні ліси, дуби такої висоти були і є рідкістю, тому для виготовлення копії Гокстадського корабля наприкінці XIX ст. дуб довелося везти з Канади. В епоху вікінгів у складі норвезьких флотилій кораблів типу Гокстадського було не багато. Їх могли мати тільки багаті ярли і конунги. На думку датської дослідниці Ельсе Роесдаль, Гокстадське судно було більшим ніж тогочасні військові кораблі і не було звичайним судном вікінгів. Воно належало до типу, який вона називає “королівським судном” для подорожей⁸.

Технологія будівництва суден, кіль яких виготовлявся з одного стовбура дерева (найчастіше дуба), за свідченнями античних авторів, вперше була використана венедами з північнозахідного узбережжя Франції⁹. Свого часу їхніми технологіями скористалися римляни, розбудовуючи свій флот.

Венедські традиції вплинули також на розвиток середньовічного північноєвропейського суднобудування, зокрема, фризького і скандинавського. Один із найранніших типів морських суден на берегах Північного моря – фризький когг, так само, як і Гокстадський корабель, у своїй конструкції має багато спільного з суднами венеців¹⁰.

Щоб довести можливість Гокстадського судна плавати у відкритому морі Магнус Андерсен у 1893 р. здійснив на його копії 28 денний перехід через Атлантику. Судно-копія важило 20 тон, а його вантажопідйомність становила 32 тони¹¹. Як показав експеримент, під час плавання його осадка рідко

⁶ Гвин Джонс, 180–181.

⁷ Питер Сойер, 37–39; Гвин Джонс, 188.

⁸ Ельсе Роесдаль, 78.

⁹ Гай Юлій Цезарь, *Записки о Галльській війні*. (Москва, 2001), кн. III, гл. 13, 4

¹⁰ Докладніше про його конструкцію див.: Сергей Дмитренко, *Морские тайны древних славян*. (СПб.; Полигон, 2003), 10–15.

¹¹ Гвин Джонс, 188.

перевищувала 1,5 м, що дозволяло суднам такого типу плавати не тільки морем, а й ріками. Однак, проблеми виникали б під час походження ділянок суші; треба було кілька сотень людей, щоб перетягнути такий корабель і вантаж, що він перевозив, волоком. Також і з цієї причини кораблі Гокстадського типу були рідкісними у флотиліях скандинавів.

Шведський історик Ерік Нюлен вважає, що у скандинавів відносно пізно з'явилися парусні судна, здатні плавати у відкритому морі. Кораблі типу Гокстадського зі щоглою, що знімалася, були, на його думку, більше гребними, ніж парусними¹². Німецький археолог Йоахим Херрман також вважає, що у флотиліях вікінгів переважали малі судна, навігаційні можливості яких були обмежені, а тому екіпажам треба було постійно триматися берега¹³. Відомо, що у той час ще не було компаса і моряки орієнтувалися по сонцю, місяцю і зірках. Для орієнтації використовували також особливі прикмети на узбережжі, а там, де їх не було, створювали штучні орієнтири. Наприклад, на початку IX ст., щоб полегшити плавання через Ла-Манш, на римській вежі в Булоні розводили вогнище. Мешканці слов'янського торговельного центру Волина, розташованого в гирлі Одри, спорудили сигнальну вежу, якою позначили вхід до гавані¹⁴. Ймовірно, що подібні маяки мали й інші торговельні центри на Балтиці.

У поховальному комплексі Гокстада було знайдено три менших човни: 10,5 м, 7,7 м, 7 м. Два з них мали паруси, один – тільки весла. Корабель із Усеберга* також є трохи меншим, ніж Гокстадський: його довжина становила 22 метри, а чисельність гребців не перевищувала 30 осіб. Борти корабля прикрашала різьба. Кіль був виготовлений із двох частин, скріплених залізними заклепками¹⁵. Очевидно, що це судно відразу будувалося як поховальне, оскільки воно було непридатне для морського плавання, де, на думку англійського історика Г. Джонса, *“ця красуня перетворилася б на чудовисько і принесла б погибель довірливому мореплавцю”*¹⁶.

У більшості норвезьких поховань у човні, як і в Гокстадському комплексі, використовувались судна, довжиною менше 10 м і тільки у п'яти похованнях, що належали знаті, їх довжина сягала близько 20 м. Ймовірно, що й у флоті скандинавів переважали судна, значно менших розмірів, ніж Гокстадський корабель¹⁷. Вони могли заходити в невеликі мілководні затоки, підніматися у верхів'я річок, а при потребі їх можна було швидко витягати на берег. Зокрема П. Соєр вважає:

¹² Ерік Нюлен, “Епоха викінгів і ранене середньовіччя в Швеції”, *Славяне и скандинавы* (1986): 156.

¹³ Йоахим Херрман, 95.

¹⁴ Там само.

* Роесдаль вважає, що він є найдавнішим парусним судном вікінгів і датує його першою половиною IX ст.

¹⁵ Йоахим Фиркс, 72.

¹⁶ Гвин Джонс, 183.

¹⁷ Питер Соєр, 43; Николай Боголюбов, *История корабля*. (Москва: 1879), т. 1, 111.

“Основною силою флоту вікінгів були малі судна (3,9 м), які чисельно переважали великі. Абсолютно помилково вважати, що якщо в XIII ст. виготовляли великі кораблі, то й вікінги в IX–X ст. використовували у своїх грабіжницьких походах судна такого ж розміру. Окрім того, великі (довгі) судна з морським ополченням зазвичай призначалися для плавання у внутрішніх водах, а не для далеких морських експедицій. Такі судна виконували оборонні функції у спокійних водах фьордів”¹⁸.

Такої ж думки Г. Джонс, який стверджує, що описаний Сноррі Стурлусоном “Великий Змій” “був подібний на плаваючу фортецю і будувався для захисту свого узбережжя, а не для плавання у відкритому морі. Немає жодних свідчень, що такі великі судна плавали на захід і могли вціліти в бурхливих водах Північного моря і Атлантики”¹⁹.

Очевидно, що суднобудування скандинавів пройшло певну еволюцію. Ми не знаємо, які судна будували вікінги у VIII ст. Припускають, що вони могли бути подібні до фризських когтів, які відповідали потребам внутрішніх перевезень у Лімофьорді²⁰. Однак, Альфред Великий писав, що кораблі норманів відрізнялися від фризських суден²¹. Спочатку бойові і торговельні кораблі будувалися приблизно однаково, але пізніше вони починають відрізнятися. Бойові кораблі були вужчі і маневреніші.

Справжнім символом епохи вікінгів став корабель під парусом. Однак, найраніші парусні судна, з-поміж знайдених на сьогодні, були збудовані на завершальному етапі епохи вікінгів – у першій половині XI ст. Це два морські торговельні судна з Роскілле-фьорда з міцно закріпленою щоглою. Це були судна типу кньорр, подібні до Гокстадського корабля, але ширші, з глибшою осадкою і вищими бортами. На них уже не було весел, а, отже, вони призначалися тільки для морського плавання. Як показують розрахунки, для того, щоб корабель можна було повністю завантажити для плавання під парусом у відкритому морі, висота його надводної частини мала становити дві третіх висоти середньої частини²². Судна № 1 і № 3 із Роскілле-фьорда відповідали цим параметрам. Більше судно мало довжину 16,5 м, ширину 4,6 м і осадку 2 м. Менше було завдовжки 13,3 м, шириною 3,3 м, його осадка – 1,4 м²³. Експеримент з їхніми копіями “Сага Сіглар” і “Роар Еге” встановив, що судна такого типу могли перевозити вантаж вагою від 13 до 20 тон і розвивати швидкість до 6–8 вузлів, що дозволяло за сприятливих умов швидко долати великі відстані. Так, “Сага Сіглар” 6 годин плив у Північному морі зі швидкістю 10 вузлів²⁴. Торговельними були також судна, затонулі біля

¹⁸ Питер Сойер, 41, 42.

¹⁹ Гвин Джонс, 182.

²⁰ Там само.

²¹ Сергей Дмитренко, 26.

²² Эльсе Роэдаль, 81.

²³ Йоахим Фиркс, 72.

²⁴ Эльсе Роэдаль, 81, 82.

Коупанга в південній Норвегії і в гирлі р. Гета-ельв. Вони мали довжину від 16 до 20 метрів і теж були збудовані не раніше XI ст.²⁵ Великі бойові парусні судна – дракари довжиною близько 20 м, ймовірно, з'явилися у скандинавів також не раніше XI ст. Вони були вужчими, із високою кормою і носом. Зображення такого судна є на гобелені з Байє, що датується 1080 р.²⁶

Некритичне використання писемних джерел привело до хибних уявлень про багатотисячні флотилії норманів, які нападали на західноєвропейське узбережжя. П. Соєр на прикладі англійської хроніки доводить, що середньовічні хроністи часто перебільшували чисельність скандинавських нападників. Англійський дослідник встановив, що під час переписування хроніки допускалися помилки, внаслідок яких кількість норманських кораблів могла бути дуже перебільшена²⁷. На його думку, насправді у VIII–IX ст. флотилії скандинавів налічували близько 10 суден, а максимальна чисельність воїнів не перевищувала 300–400 осіб. Найбільша армія норманів, що вторгалася у той час на британське узбережжя навряд чи мала більше тисячі воїнів²⁸. Відомо, що один із наймасштабніших походів норманів відбувся у 859–861 рр. у Середземне море під проводом Гастінгса–Бьорна. У ньому брала участь флотилія з 60 кораблів. При умові, що вона складалася з суден, здатних перевозити 35–40 воїнів, максимальна кількість учасників походу не перевищувала 2,5 тис. воїнів. Однак, скоріш за все, флот Гастінгса–Бьорна, як і інші флотилії скандинавів того часу, складався з менших суден із екіпажем близько 20 осіб.

Поява великих морських кораблів була зумовлена необхідністю збільшити вантажопідйомність. Вона потребувала нових технологій суднобудування, оскільки конструктивні особливості суден, киль яких виготовлявся з одного стовбура дерева, мали обмежені можливості для її зростання. Технологія будівництва дощатих кораблів (повністю з дошок) дозволяла суттєво збільшити їх розміри. За повідомленнями писемних джерел, морські судна, що мали екіпаж 200 і більше чоловік з'явилися тільки в XI ст. Так, “Великий Змій” Олава Трюггвасона був збудований на рубежі X–XI ст. До 1016 р. відноситься повідомлення Тітмара Мерзебурського про участь в облозі Лондона великого датського корабля, екіпаж якого налічував 80 чоловік²⁹. Однак, після перших згадок про великі кораблі тривалий час – більш як сто років (до 1188 р.) – повідомлення про них не з'являлися в середньовічних хроніках, що дає підстави дослідникам сумніватися у тому, що скандинави будували такі великі морські судна навіть у XI ст. Так, П. Соєр вважає, що таку тривалу перерву в будівництві

²⁵ Сергей Цветков, *Поход русов на Константинополь в 860 году и начало Руси*. (СПб.: Русско-Балтийский инф. центр “Блиц”, 2010), 151.

²⁶ Йоахим Фиркс, 76.

²⁷ Питер Соєр, 7–9.

²⁸ Там само, 65.

²⁹ Титмар Мерзебургский, *Хроника в 8 книгах*. (Москва: Русская панорама, 2009), кн. 7, гл. 40.

великих суден можна пояснити тільки тим, що до другої половини XII ст. їх насправді не будували. Великі морські кораблі скандинавів із 60 і більше веслами з'явилися лише наприкінці XII ст.³⁰. Й. Херрман припускає, що їх почали будувати в XI ст., а до того скандинавські флотилії мали в основному невеликі бойові та торговельні судна³¹.

Прикметно, що в скандинавських сагах є багато найменувань для бойових суден, зокрема: *skuta*, *snekja* (змія), *dreki* (голова дракона – дракар) і як загальна назва – *landskip*. Назву вантажного торговельного судна “*lodhia*” скандинави запозичили у слов'ян³². Це також свідчить про те, що головним заняттям вікінгів була не торгівля, а піратський промисел.

Якщо перші писемні згадки про судна і мореплавання скандинавів фіксуються у писемних джерел не раніше IX ст., то повідомлення про суднобудування у слов'ян–венедів з'являються вже в перші століття нашої ери. Оскільки територія розселення слов'ян і в античні часи, і у ранньому середньовіччі включала великі ріки та морські узбережжя, вони мали мати давні навички водних переправ і мореплавання. З другої половини VI ст. слов'яни почали здійснювати постійні морські походи на Візантію, під час яких вони колонізували її приморські регіони, зокрема, південь Балканського півострова, Архіпелаг і Пелопонес, а також північно-західне узбережжя Адріатики. На початку VII ст. вони проникають в Італію. Джерела фіксують слов'янські поселення на Сицилії, у малоазійських провінціях імперії, на Близькому Сході та на північному узбережжі Африки. Зайнявши території, через які проходили важливі водні та суходільні комунікації, слов'яни, долучилися до міжнародної торгівлі й стали піонерами у її розвитку в ранньому середньовіччі на Балтиці, у Чорному і Каспійському морях³³. Це було б неможливим, якби вони не вміли будувати морських суден і не мали навиків мореплавання. Однак, тривалий час в історіографії домінувало хибне уявлення про слов'ян як винятково землеробський народ, який не практикував мореплавання і торгівлі. Вважалося, що основні торговельні водні шляхи у Центрально-Східній і Східній Європі у ранньому середньовіччі прокладали скандинави, які й були організаторами міжнародної, зокрема, східної торгівлі. Тому й дослідники оминали увагою питання розвитку суднобудування і мореплавання у слов'ян.

Однією з перших назв слов'ян, під якою вони виступають у творах античних авторів, є “венеди” (“венети”). Римські письменники згадують їх у різних регіонах Європи, спільною ознакою яких була наявність великих рік і морських берегів. Більшість дослідників, слідуючи усталеним в історіографії уявленням, не готові визнати велике розселення слов'ян уже в античні часи, так як погоджуються з

³⁰ Питер Соєр, 65.

³¹ Йоахим Херрман, 95.

³² Любар Нидерле, *Славянские древности*. (Москва: Новый Акрополь, 2000), 119, 122, 124.

³³ Ольга Щодра, “Епоха слов'ян на Балтиці: економічне піднесення слов'янського Помор'я у ранньому середньовіччі”, *Проблеми слов'янознавства* 68 (2019): 9–28.

великим розселенням у той час кельтів і германців. Об'єктивною причиною такої ситуації є нечітка і суперечлива інформація античних авторів, які, погано знаючи європейську етногеографію, часто плутали походження і назви народів, що жили на північ від Дунаю, своєрідного цивілізаційного кордону античних часів. Ця неточність античних джерел призвела до трактування істориками одних венедів (балтійських) як слов'ян, а інших (арморійських і адриатичних) – як кельтів³⁴. Це чи не єдиний такий випадок в історіографії, коли дослідники припускають можливість одночасного існування різних народів, що позначалися одним етнонімом. Якщо подібну “розкиданість” етноніму “вандали” на європейській середньовічній карті вони пояснюють розселенням і розщепленням на групи одного племені, то для розв'язання проблеми венедів шукають альтернативні пояснення.

Якщо прийняти як ймовірну версію, що венеди, які в античні часи проживали в різних регіонах Європи були одним народом – слов'янами³⁵, то перші згадки про слов'янські (венедські) суднобудівні традиції є вже у працях Страбона і Юлія Цезаря. За свідченнями античних авторів, арморійські венеди, що розселялися на території сучасної північно-західної Франції на узбережжі Атлантичного океану вже у I-II ст. мали морські парусні судна. На відміну від римських, вони оснащувалися шкіряними парусами, що кріпилися до щогли металевими ланцюгами³⁶. Венеди разом із чотирикутним парусом почали використовувати досконаліше трикутне вітрило, яке дозволяло краще управляти судном у складних кліматичних умовах Атлантики. Юлій Цезар, описуючи венедські кораблі, вказував на їх переваги над кораблями римлян:

“Їх кораблі побудовані і споряджені так: їхній киль децю плоскіший, щоб легше справлятися з мілинами і відпливами; носи як і корми були зроблені цілком з дуба, щоб витримувати які завгодно удари хвиль і пошкодження; ребра корабля внизу були зв'язані балками товщиною в фут і скріплені цвяхами товщиною в палець; якорі прикріплювались не канатами, а залізними ланцюгами; замість парусів була груба або тонка дублена шкіра, ймовірно тому, що полотняні паруси були недостатні, щоб витримати сильні бурі й поривисті вітри Океану і управляти такими важкими кораблями... наші судна не могли їм зашкодити своїми носами (до того вони були міцні); через висоту їх нелегко було обстрілювати; з тієї ж причини не дуже зручно було захоплювати їх баграми. Більше того, коли починав посилюватись вітер і вони все ж таки виходили в море, їм було легше витримувати бурю і безпечніше перебувати на

³⁴ Див., наприклад: Анна Росс, *Повседневная жизнь кельтов в языческую эпоху*. (СПб.: Евразия, 2004), 288 с.; Сергей Цветков, *Поход русов на Константинополь в 860 году и начало Руси*, (СПб.: Блиц, 2010), 252 с.; Аполлон Кузьмин, *Начало Руси*. (Москва: Издательский дом “Вече”, 2003), 426 с.

³⁵ Див: Ольга Щодра, “Епоха слов'ян на Балтиці: економічне піднесення слов'янського Помор'я у ранньому середньовіччі”, *Проблеми слов'янознавства* 68 (2019).

³⁶ Анна Росс, 109.

міліні, а коли їх захоплював відплив, їм не треба було боятися скал і рифів. Навпаки, всі такі несподіванки були дуже небезпечні для наших суден”³⁷.

Особливості конструкції кораблів венеців відзначав також Страбон. Він писав:

“на випадок відпливів венеції будують свої кораблі з широким дном, високою кормою і високими носами з дубового дерева, якого у них дуже багато; тому вони не збивають щільно пази дошок, а залишають щілини, але конопатять їх морським мохом, щоб дерево не висихало, коли кораблі витягають на суходіл, тому, що морський мох вологіший, а дуб сухий і не смолистий”³⁸.

Так само як арморійські венеції, пізніше конопатили свої судна мохом балтійські слов'яни.

Під час війни з Юлієм Цезарем флот венеців налічував 220 суден³⁹. На узбережжі Атлантики вони мали великий порт – Ван, який панував над усіма приморськими містами Галлії. Через нього проходила торгівля з британськими островами⁴⁰. Як вказує Страбон, венеції також мали свої гавані та порти на британському узбережжі й повністю контролювали води Атлантики між ними. Флот венеців не давав римлянам висадитися на берег Британії⁴¹. Розбудовуючи свій флот під час Галльської війни, Юлій Цезар використав деякі конструктивні особливості венецьких кораблів.

Судна венеців, описані римськими авторами, були набійними блочними кораблями. Зберігаючи характерну для звичайних однодеревок-довбанок форму, вони були ширшими від них. Для виготовлення таких суден довбанку розколювали в довжину навпіл і між її половинками вставляли дошку-днище, а потім усі три частини з'єднували прибитими впоперек шпангоутами. Розриви на носі та кормі судна закривали кінцями ширшої довбанки-однодеревки або блоками (звідси назва – блочні судна). Для зміцнення конструкції і збільшення висоти бортів на них набивали додаткові бортові дошки. Блочні судна, носи і корма яких виготовлялися з суцільного стовбура дуба, були міцними і настільки досконалими, що використовувалися в європейському суднобудуванні до XX ст. Останнє таке судно експлуатувалося в Німеччині ще в середині XX ст.⁴²

Венеції були найвправнішими мореходами не лише в Атлантичному океані, а й в Північному і Балтійському морях. На думку дослідників, від них традиції мореплавства перейняли народи балтійського помор'я⁴³. Найшвидше їх

³⁷ Гай Юлій Цезарь, 155.

³⁸ Цит. за: Анна Росс, 109.

³⁹ Николай Боголюбов, 112.

⁴⁰ Там само.

⁴¹ Сергей Цветков, 139.

⁴² Там само, 131–132, 143; На думку С. Цветкова венеції були кельтами.

⁴³ Ольга Щодра, “Епоха вікінгів у Східній Європі: слов'янсько-скандинавські зв'язки в період формування ранніх слов'янських держав”, *Проблеми слов'янознавства* 66 (2018): 9–27.

розвинули балтійські слов'яни, які першими почали прокладати на Балтиці торговельні шляхи, а починали, як і всі морські народи, з піратського промислу⁴⁴. Геннадій Дубровин, виділяючи три типи суден у північноєвропейському суднобудуванні – скандинавський, слов'янський і північнонімецький – вказує, що відмінності в їх конструкції були настільки незначні, що “можна сміливо говорити про єдність кораблебудівної традиції Північної Європи”⁴⁵. Вона пояснюється, зокрема, тим, що північноєвропейське суднобудування перейняло основні конструктивні особливості венецьких кораблів: симетричність корми і носа, які разом із кілем виготовлялися з суцільного стовбура дерева, клінкерну обшивку бортів із використанням залізних заклепок і обшивку в стик, використання паруса. Ці технології стали основою для розвитку морського суднобудування слов'ян і скандинавів. Конструктивні особливості суден залежали, в основному, від їхнього призначення – військового або торговельного.

Одне з ранніх зображень морського парусного судна, датоване VIII ст., є на коров'ячому ребрі, знайденому на городищі Старої Ладogi⁴⁶. Російські археологи вважають, що воно було скандинавським. Однак, трикутний парус на судні, який у ранньому середньовіччі на Балтиці і у південних морях найшвидше з'явився на судах слов'ян (ймовірно тому, що венецька традиція була також слов'янською), свідчить, що на графіті, скоріш за все, зображене торговельне судно слов'ян. Скандинави почали використовувати трикутний парус пізніше, запозичивши його у балтійських слов'ян⁴⁷.

У ранньому середньовіччі балтійські слов'яни продовжили венецьку традицію будівництва блочних морських суден із трикутним парусом. Як і венеци, вони конопатили їх морським мохом, тоді як скандинави використовували для цього просмолену вовну⁴⁸. Хоч слов'яни і надавали перевагу обшивці суден дошками у стик, вони також використовували технологію клінкерної обшивки суден (у напуск). Про це свідчать знахідки залізних заклепок із ромбовидною шайбою, характерною для слов'янського суднобудування (для скандинавських суден характерні квадратні шайби заклепок)⁴⁹. Такі заклепки, знайдені на могильнику Плакун біля Старої Ладogi, свідчать, що там були поховані слов'яни. Могильник і графіті із зображенням морського судна слов'ян завідають, що Стара Ладoga, яка мала гавань, здатну приймати морські судна, у ранньому середньовіччі могла бути торговельною факторією слов'ян із південно-західної

⁴⁴ Геннадій Дубровин, “Блочное судно с Ярославового Дворища”, *Новгород и Новгородская земля. История и археология* 9 (1995): 78.

⁴⁵ Петр Сорокин и Евгений Рябинин. “Некоторые судовые находки из раскопок в Старой Ладогe”, *Изучение памятников морской археологии* 3 (1998). 50.

⁴⁶ Сергей Цветков, 132, 146.

⁴⁷ Там само, 130.

⁴⁸ Геннадій Дубровин, “Средневековые новгородские дощатe судна ладейного типа с жесткими связями”, *Новгород и Новгородская земля. История и археология* 11 (1997): 79.

⁴⁹ Вячеслав Фомин, *Варяги и варяжская Русь. К итогам дискуссии по варяжскому вопросу*. (Москва: Панорама, 2005), 443.

Прибалтики. Тут вони торгували з фінськими народами південно-східного балтійського узбережжя.

Слов'яни перші на Балтиці почали будувати вантажні судна, здатні перевозити живий вантаж, зокрема, коней⁵⁰. Затонулі вантажні судна були знайдені в Ральсвіку на острові Руяні (Рюгені). Вони мали 9 м довжини і 10 пар гребців. Довжина найбільшого із суден становила 14 м, а висота бортів 1,4 м.⁵¹ Подібні розміри мав затонулий корабель із Роскілле–фйорда.

Уміння будувати кораблі, пристосовані для перевезень вантажів, дозволило слов'янам зайняти провідні позиції у міжнародній торгівлі та стратегічно важливі території для її здійснення від Балтійського до Чорного, Середземного і Каспійського морів. Слов'яни створили свої власні найменування для морських суден, зокрема, “лодьа”, “корабель”, що свідчить про самостійний розвиток їх суднобудівної традиції. Ще до початку епохи вікінгів Балтійське море було зоною морської торгівлі та мореплавства, у яких провідну роль відігравали слов'яни із південно-західної Прибалтики. Скандинави перейняли у них управління парусом і “довели до досконалості бойове морське судно–дракар, у якому поєднувалися переваги гребного і парусного суден”⁵².

Про розвиток суднобудування і мореплавства у балтійських слов'ян вказує розвинута інфраструктура: знайдені залишки верфей, портів і молів у Волині, Гданську, Старому Любеку, Ральсвіку. У Ральсвіку свої моли мала кожна прибережна садиба. Писемні джерела повідомляють також про портові споруди у слов'янських містах, зокрема, про порт у Волині⁵³. Про масштаби торговельних морських еспедицій поморських слов'ян свідчать описи місіонерів. Так, учасники місії Оттона Бамберзького повідомляють, що під час їхнього перебування у слов'янському Помор'ї половина мешканців міст одночасно відправлялася в море для торгівлі⁵⁴.

Розвиток суднобудування і мореплавства був характерний також для слов'ян, що жили на півдні Східної Європи. Мешканці цих земель будували судна-однодеревки, починаючи з неолітичної доби. Одне із таких давніх суден було знайдено на дні Бугу. Воно мало 6,15 м довжини і 0,80 м ширини. Для збільшення міцності біля корми і носа були перегородки. Подібний човен довжиною 8,5 м знайшли також біля м. Ізюм на Харківщині⁵⁵. Про судна-моноксилі мешканців придунайських областей згадують античні автори Платон, Аристотель, Ксенофонт і Страбон. Починаючи з другої половини VI ст., із часів імператора

⁵⁰ Йоахим Херрман, 90.

⁵¹ Сергей Цветков, 149.

⁵² Йоахим Херрман, 94.

⁵³ Первая проповедь Оттона в Поморье. Гильфердинг А.Ф. *История балтийских славян*. ч. 1. (Москва: 1874), 74.

⁵⁴ Николай Воронин, “Средства и пути сообщения”, у *История культуры Древней Руси*, т. 1. ред. Николай Воронин, Михаил Каргер (Москва: Изд-во АН СССР, 1951). 282.

⁵⁵ Сергей Цветков, 127.

Маврикія, візантійські автори регулярно повідомляють про морські походи слов'ян. Вони, так само як і античні письменники, називають їхні судна моноксилами. Однак, у VI–VII ст. так називали не тільки прості однодеревки-довбанки, що вміщали кілька чоловік, а й блочні судна з високими бортами і клінкерною обшивкою. Їх кіль, як і раніше виготовлявся із одного стовбура дерева, через що греки називали їх моноксилами (однодеревками). Своєю конструкцією вони нагадували венецькі судна, були такими ж міцними і маневреними, і могли вмістити до 40 осіб⁵⁶. На таких суднах слов'яни здійснювали походи у Чорне, Егейське, Іонічне, Адріатичне і Середземне моря, захоплювали візантійські приморські фортеці, колонізували південні провінції імперії, південь Італії, переправлялися в Малу Азію, на Близький Схід, на північне узбережжя Африки і острів Крит.

Імператор Маврикій, на правління якого припадає найбільша активність слов'ян на Балканах, описуючи в “Стратегіконі” військове мистецтво слов'ян, вказував, що вони вправні у переправах через ріки⁵⁷. Феофілакт Сімокатта повідомляє про річковий флот слов'янського правителя Мусокія, який під час війни з Візантією у 580-х роках відправив 150 суден-однодеревок для порятунку з полону своїх людей⁵⁸. Про морську флотилію слов'ян згадує також архієпископ Фессалоніки Іоан, який пише, що у 586 р. (за іншими даними, 597 р.) слов'янські племена *“опустошили всю Фессалію і острови навколо, і Елладу, ще й Кікландські острови і всю Ахайю, Епір і більшу частину Ілліріка і частину Асії. Приготували величезну кількість суден, виготовлених з одного дерева... Мали (з собою) свої роди з майном, вони мали намір поселити їх в місті після захоплення”*⁵⁹. Слов'янська флотилія була задіяна під час облоги Фессалонік у 615 р. Вона складалася з різних типів суден, але головну роль, як видно з описів події грецькими сучасниками, відігравали великі морські судна. Грецькі автори вказували, що слов'яни для нападу на місто вичікували на попутний вітер, тобто, їх судна мали паруси. За їх описами, *“слов'яни зверху накривали свої судна дошками для захисту від каменів і стріл мешканців міста, при цьому всередині залишалися веслувальники”*⁶⁰. Тобто, слов'янські судна мали високі борти і палубні настили зверху. Нести таку захисну споруду могло тільки відносно велике судно.

Морські походи і колонізація нових земель на морських узбережжях сприяли розвитку та вдосконаленню слов'янського суднобудування на півдні Європи. Так, у VII ст. слов'яни почали використовувати технологію здвоєних і строєних суден під однією палубою (катамаранів і тримаранів), що примінялася для

⁵⁶ Свод древнейших письменных известий о славянах. т. 2. (VII–IX вв.). Состав.: Леонид Гиндин, Сергей Иванов, Геннадий Литаврин (Москва: Изд. фирма “Вост. лит.”, 1995), 371.

⁵⁷ Там само, 23.

⁵⁸ Там само, 127.

⁵⁹ Там само, 193.

⁶⁰ Там само, 200.

штурму морських фортець. Уперше вони скористалися нею у 620 р. під час облоги Фессалонік. На палубах здвоєних і строєних суден були встановлені облогові машини і драбини⁶¹. Слов'янський флот був також задіяний під час облоги Константинополя аварами у 626 р. За повідомленням візантійської Паскальної хроніки, 29 червня 626 р. аварське військо чисельністю 30 тисяч воїнів підступило до стін Константинополя, але не розпочинало активних військових дій до підходу союзників персів, трьохтисячне військо яких стояло на протилежному боці Босфору в Халкедоні. Переправити персів через Босфор мав флот слов'ян, який прибув 29 липня⁶².

Автор Паскальної хроніки так описує подальші події:

*“слов'яни воювали і під стінами Константинополя і на морі. Слов'янські моряки мали судна-моноксили. Третього серпня вони рушили до азійського берега, щоб привезти на допомогу персів, але наступного дня вранці були потоплені греками... Після цього хаган пішов з-під Константинополя”*⁶³.

Інформацією хроніки підтверджує сучасник подій 626 р. Феодор Сікелл, який також вказує, що слов'янський флот мав переправити персів через Босфор. Щоб швидко перевезти кількатисячне військо, слов'янські моноксили (принаймні частина із них) мали бути великими блочними морськими суднами з наставними бортами. Флотилія повинна була також брати участь у штурмі Константинополя з моря. Як пише Феодор Сікелл, *“на морі були споряджені слов'янські моноксили, щоб в один час розпочати проти міста суходільну і морську війну”*. За даними грецького автора, флот слов'ян був такий чисельний, що аварському хагану *“вдалося перетворити на сушу затоку Золотий Ріг, (заповнивши) його моноксилами”*⁶⁴. Феодор Сікелл також відзначає, що у Візантії слов'яни мали славу вмілих мореплавців, які *“набули великі навички у відважному плаванні по морю”*⁶⁵.

На думку дослідників слов'янська флотилія, яка брала участь у поході проти Візантії у 626 р. прибула з Києва. Про це свідчить і час походу – близько місяця. Саме за стільки днів, за сприятливих погодних умов, можна було у той час добратися Дніпровським шляхом із Києва до Константинополя⁶⁶. Оскільки навігація в Чорному морі була можлива тільки влітку і в перші місяці осені, саме тоді відбувалися всі морські походи проти Візантії, починаючи з перших повідомлень про них у VI ст. Судна відпливали з Києва в червні й в середині – другій половині липня флотилія прибувала до столиці Візантії.

⁶¹ Свод древнейших письменных известий о славянах. т. 2. (VII-IX вв.), 79.

⁶² Там само.

⁶³ Там само, 85.

⁶⁴ Там само.

⁶⁵ Николай Воронин, 286.

⁶⁶ Боровский Ярослав, “Византийские, старославянские и старогрузинские источники о походе русов в VII в. на Царьград”, *Древности славян и Руси* (Москва, 1988). 116–117.

Ярослав Боровський, порівнявши поховальний обряд слов'ян – учасників походу 626 р. – із поховальним обрядом руських воїнів, які загинули у 971 р. під час облоги столиці Візантії князем Святославом, зробив висновок, що в облозі Константинополя в 626 р. брали участь в основному слов'яни-руси з лісостепової зони Середнього Подніпров'я, у яких панував обряд трупоспалення, тоді як слов'янські племена південнішої степової зони практикували у той час обряд трупопокладення⁶⁷. Припускають, що в поході також могли брати участь слов'янські племена із регіонів Північного Причорномор'я, зокрема, анти⁶⁸.

Зв'язки Середнього Подніпров'я з Візантією у VI–VII ст. підтверджують й інші археологічні джерела, зокрема, візантійські монети, золоті та срібні візантійські вироби, знайдені в регіоні, зокрема, в Києві, і на півдні вздовж Дніпровського шляху⁶⁹. Вони дають підстави вважати, що вже тоді міг діяти торговельний Дніпровський шлях між Києвом і Константинополем. Візантійські монети і речі також могли потрапити у Середнє Подніпров'я внаслідок військових походів слов'ян проти Візантійської імперії.

Починаючи з кінця VIII–початку IX ст. у творах візантійських і арабських письменників з'являються перші повідомлення про морські походи русів, які у той час очолювали велике політичне об'єднання слов'ян. Їх суднобудування було тісно пов'язане з попередньою слов'янською традицією, продовжувало і розвивало її. Греки так само називали кораблі русів моноксилами, вказували, що вони відзначалися особливою міцністю і легко витримували тарани візантійських хеландій. Технологію їх виготовлення описав Костянтин Багрянородний:

“Слов'яни, їх (русів – Авт.) пактіоти (данники – Авт.), а саме: кривітеїни, ленданіни і інші Славинії – рубаять в своїх горах взимку моноксили і, спорядивши їх, з початком весни, коли розтане лід, спускають в ближні водойми. Так як ці водойми впадають в Дніпро, то й вони з тамтешніх (місць) входять в цю ріку і відправляються до Києва. Їх (тут) витягають і продають росам. Роси ж, купивши самі лиш довбанки і розібравши свої старі моноксили, переносять з тих на ці весла, уключини і інші... споряджають їх”⁷⁰.

Після цього, за повідомленням візантійського автора, флотилія пливе по Дніпру і, досягнувши в лимані ріки острова св. Еферія два–три дні відпочиває. *“І знову переоснащує свої моноксили всім тим, що потрібно, чого їм бракує: парусами, мачтами, кормилами, які вони доставили...”⁷¹.*

⁶⁷ Сергей Цветков, 27.

⁶⁸ Кропоткин Владислав, *Клады византийских монет на территории СССР*. (Москва: Изд-во АН СССР, 1962), 31–32; Ярослав Боровский, 115.

⁶⁹ Константин Багрянородный, *Об управлении империей* (Москва: Наука, 1991), 45–46.

⁷⁰ Там само, 47.

⁷¹ Там само, 318.

Інформація Костянтина Багрянородного вказує на три етапи будівництва русами морських суден. Воно починалося в землях слов'ян – данників русів. Тут, у Славініях, що лежали в басейнах приток Дніпра виконувалася найпростіша робота – виготовлялася однодеревки-довбанки, що складали основу майбутніх блочних кораблів – кіль. Притоками Дніпра ці заготовки для будівництва морських суден доправлялися до Києва, де, як вказує візантійський автор, вони переоснащувалися. Дослідники припускають, що в Києві руські майстри-корабелі наросували борти і виготовляли мачти⁷². Для оснащення суден також використовувалось спорядження старих, непридатних для плавання кораблів. Щоб не переобтяжувати судна перед проходженням найбільшого дніпровського порогу Ненасиць*, де їх розвантажували і переправляли волоком, їх остаточне оснащення, необхідне для морського плавання – щогли, паруси, якорі і т. п., здійснювали в кінці Дніпровського шляху – в дніпровському лимані.

Флотилія русів складалася із різних суден. У “Руській правді” згадуються морські лодьї, набійні лодьї, струги і човни⁷³. Морська лодьї, на відміну від набійної, була зроблена повністю з дошок, а тому її розміри не обмежував кіль-однодеревка. Це було велике судно з парусом і веслами, плоским дном і невеликою осадкою, а також із більшою, ніж у набійної лодьї, вантажопідйомністю⁷⁴. Щоб здійснювати морські походи проти Візантії, руси мусили мати флот, який чисельністю і міцністю не поступався флоту імперії. Відомо, що у IX ст. Візантія мала кілька сот бойових кораблів. У 852–853 рр. вона відправила три флотилії проти єгипетських арабів, кожна з яких налічувала по 100 суден. Кожне судно було здатне перевезти від 40 до 100 воїнів⁷⁵. Кораблі русів, із яких складався флот князів Аскольда і Олега, мали приблизно таку ж вантажопідйомність. Так, у 907 р. князь Олег, вимагаючи у греків данину, вказував, що на кожному його судні є 40 воїнів⁷⁶. Судна русів не поступалися грецьким хеландіям здатністю до далеких морських перевезень, а через менші розміри вони мали переваги над ними у швидкості та маневреності на веслах. Менша осадка дозволяла їм плавати на невеликих глибинах, недоступних для візантійських кораблів. Цю особливість руських кораблів відзначав у X ст. Ліутпранд Кремонський, який вказував, що *“судна русів проходять там, де мало води, чого не можуть робити хеландії греків через свою глибоку осадку”*⁷⁷. Руси також випереджували греків у деяких технологічних новаціях. Так само, як поморські слов'яни на Балтиці, руси першими на Чорному морі

⁷² Николай Воронин, 285.

⁷³ Сергей Дмитренко, 42.

⁷⁴ Кузенков Павел, “Поход 860 г. на Константинополь и первое крещение Руси в средневековых письменных источниках”, ДГВЕ. 2000. *Проблемы источниковедения*. (Москва, 2003). 120.

⁷⁵ Повесть временных лет по Лаврентьевской летописи 1377 г. Текст, перевод Д.С. Лихачева и Б. А. Романова. (Москва-Ленинград, 1950). 24.

⁷⁶ Лиутпранд Кремонский, *Антаподосис*. (Москва, Русская панорама, 2006), 97.

⁷⁷ Петр Сорокин, Евгений Рябинин. 50.

почали використовувати трикутний парус, який полегшував управління судном. На візантійських кораблях він з'явився у 800-х роках, після середземноморських походів русів⁷⁸.

Одним із перших морських походів русів, зафіксованих у писемних джерелах, був похід на Сурож, організований князем Бравліним. Ім'я руського князя деякі дослідники пов'язують з напівлегендарною битвою під Броваллі між данами і шведами, що відбулася у другій половині VIII ст. (787 р.), і в якій слов'яни були союзниками данів. Уважають, що князь Бравлін міг бути вихідцем із південно-західного Балтійського Помор'я і брати участь у цій битві⁷⁹. Похід на кримське узбережжя відбувся наприкінці VIII ст. незабаром після смерті єпископа Сурожа Стефана. Він описаний у візантійському “Житті Стефана Сурозького”. Автор Життя повідомляє, що після смерті єпископа прийшла “*рать велика руська з Новгорода, князь Бравлін вельми сильний і полонивши від Корсуня до Корчева з великою силою прийшов до Сурожа*”⁸⁰. Оскільки напад став несподіванкою для греків, деякі дослідники висловлюють припущення, що флот русів міг вийти не з Дніпра, а з Дону, гирло якого вони у той час контролювали⁸¹. Але навіть у такому випадку після проходження Керченської протоки просування руського флоту уже не мало б бути несподіванкою для корсунян, а вказівка автора, що руси воювали від Корсуня до Корчева, свідчить, що просування русів відбувалося із заходу на схід. Скоріш за все, раптовість нападу для кримських греків пояснюється тим, що у той час у них ще не було системи оповіщення про рух суден у Чорному морі, яка з'явилася пізніше, коли руси вже почали загрожувати безпосередньо Константинополю.

Наступний зафіксований візантійськими джерелами морський похід русів проти Візантії відбувся між 820–840 рр. Про нього згадується в “Житті Георгія Амастрідського”⁸². Похід був спрямований на добре укріплений малоазійський порт Амастриду, великий торговельний центр імперії. За свідченнями арабських письменників, у першій половині IX ст. руси вільно плавали по Чорному і Каспійському морях. Так, Ібн-Хордадбех у 846 р. повідомляє про торговельні експедиції русів до арабських володінь Волгою і Каспієм⁸³. Активність русів позначилася на гідронімах прикаспійського і причорноморського регіонів. Арабські і перські автори називали Волгу і Дон ріками русів, а Чорне море – морем русів⁸⁴. Ал-Масуді, який на початку X ст. побував у Візантії і в

⁷⁸ Вячеслав Фомин, 444.

⁷⁹ “Житие Стефана Сурожского” у *Житие Стефана Сурожского в контексте истории Крыма иконоборческого времени*, Тексты и переводы: Ю. Могарычев, А. Сазанов, Е. Степанова, А. Шапошников (Симферополь: Антиква, 2009). 11–76.

⁸⁰ Сергей Цветков, 54–58.

^{81 82} “Житие Георгия Амастридского”, у *Древняя Русь в свете зарубежных источников*. т. II. (Москва: 2010): 129–130.

⁸³ Ибн-Хордадбех, *Книга путей и государств*. (Баку, Элм, 1986), 39.

⁸⁴ Див.: Анатолий Новосельцев, “Худуд ал-алам” как источник о странах и городах Восточной Европы”, *Вопросы истории* 5 (1986): 90–103; Віктор Крюков, “Писемні джерела арабського

прикаспійських областях, тобто, був добре проінформований про ситуацію на півдні Східної Європи, писав, що в Чорному морі панують і торгують тільки руси і ніхто, окрім них⁸⁵.

У світлі повідомлень сучасників про морські виправи русів у першій половині IX ст. не видається неможливим і їхній похід на Севілью у 844 р., який був справді екстраординарним явищем. Він або замовчується істориками-норманістами, або без належних аргументів приписується скандинавам. Про нього вперше повідомляє державний чиновник халіфату ал-Й'акубі, який для написання своєї праці "Книга країн" використав офіційні документи халіфату. У ній згадується похід на Севілью, який у 844 р. "*здійснили маджуси, яких називають русами*"⁸⁶. У той час мусульмани називали маджусами язичників-вогнепоклонників і тих, хто практикував спалювання покійників. На думку А. Гаркаві, під впливом біблійних даних про країну Гога і Магога у творах мусульманських авторів народи яджудж і маджудж зайняли місце грецьких скіфів⁸⁷, інакше кажучи, арабські письменники називали манджусами мешканців Північного Причорномор'я і Середнього Подніпров'я.

Повідомлення ал-Й'акубі, введене до наукового обігу в другій половині XIX ст., спричинило справжню сенсацію. Російські сходознавці на чолі з Христіаном Френом, відразу почали його трактувати з позицій норманської теорії⁸⁸. У сучасній історіографії повідомлення про похід на Севілью у 844 р. також часто використовується, як аргумент норманської теорії. Її прихильники апріорі вважають русів і манджусів ал-Й'акубі скандинавами. Аргументом для такої ідентифікації, на їх думку, є той факт, що пізніші арабські автори називають учасників походу норманами⁸⁹. Однак, більшість письменників XII–XIII ст., зокрема, ал-Бакрі, ібн-ал-Асір, ал-Фіда, ібн-ал-Ізарі також називають учасників походу маджусами і багатобожниками, а не норманами. Винятком є ал-Гарнаті (XIII ст.), який називає їх ал-урдманійїна⁹⁰. Вважається, що найважливішим джерелом для історика є свідчення сучасників подій або авторів, які жили в найближчому до них часі. Пізніші автори могли "осучаснювати" події відповідно до уявлень своєї епохи. Тому пріоритетними, після повідомлення ал-Й'акубі, є

халіфату IX-X ст. про етноісторичні процеси на території України" (Автореф. дис. на здобуття наук. ступ. докт. іст. наук, Ін-т укр. археографії та джерелознавства ім. М. С. Грушевського, 2010). 13; Ал-Идриси, "Отрада страстно желающего пересечь землю" у *Древняя Русь в свете зарубежных источников*. т. 3. (Москва: 2009): 130, 135;

⁸⁵ Ал-Масуди, "Золотые копи и россыпи самоцветов", у *Древняя Русь в свете зарубежных источников*. т. 3. (Москва: 2009): 114.

⁸⁶ Авраам Гаркави, *Сказания мусульманских писателей о славянах и русских*. (СПб.: 1870), 63.

⁸⁷ Там само, 26.

⁸⁸ Там само, 66.

⁸⁹ Татьяна Калинина, "Арабские ученые о нашествии норманов на Севилью в 844 г. (Москва: 2001), 190–210.

⁹⁰ Там само, 196–197.

свідчення ал-Масуді, про те, що похід на Севілью здійснили руси, яких він вважав одним із слов'янських народів. Те, що арабські автори кінця X–XI ст., називали нападників норманами, також не означає, що вони мали на увазі саме скандинавів, як це інтерпретують прихильники норманської версії походів. У середньовіччі термін “нормани” або “нордмани” був не так етнічним, як географічним поняттям. Назва “Північні люди” не завжди була синонімом скандинавів. Як пояснював західноєвропейський хроніст XI ст. Адам Бременський, *“данів, шведів і всі інші племена, які живуть за Данією, франкські історики називають норманами, тоді як римські історики так називають гіперборейів”*⁹¹ (народи, які проживали у Північному Причорномор'ї – О. Щ.). На географічне значення назви “нормани” вказував і головний латинський автор X ст. Ліудпранд Кремонський, який називав нордманами народи, що розселялися північніше володінь Візантії, а саме: угрів, хозарів, печенігів і русів⁹². Тенденційно трактуючи повідомлення ал-Якубі, норманісти не беруть до уваги той факт, що слов'яни і, зокрема, руси у той час у більшості своїй також були язичниками, поклонялися вогню і сонцю, і практикували обряд спалення покійників. На це прямо вказують арабські автори, зокрема, ал-Масуді, який пише:

*“деякі (зі слов'ян) є християнами... більша частина їх племен язичники, які спалюють своїх мертвих і поклоняються їм”. Описуючи факторію слов'ян і русів в хозарському Ітилі, він вказує, що “слов'яни і руси... спалюють своїх покійників”*⁹³.

Про те, що похід на Андалузію в 844 р. організували слов'яни-руси із Північного Причорномор'я свідчать й інші обставини, повідомлені арабським письменником. За його інформацією, ймовірно, отриманою під час перебування на Піренейському півострові від місцевих арабів, руси *“це язичницький народ, що приходить у їх країну через протоку, але не через ту, на якій є мідні маяки (тобто, Гібралтар)... а ту, що з'єднується з Меотидським і Чорним морем”*⁹⁴, тобто, флотилія русів прибула зі сходу через Чорне море, Босфор і Середземне море. Тому, ця безпрецедентна, як для раннього середньовіччя, експедиція залишилася непоміченою західними хроністами, які пильно стежили за усіма пересуваннями скандинавів в Атлантиці. На користь руської (слов'янської) версії походів свідчить також інформація Ал-Масуді про те, що у 912–913 р. руси здійснили ще один похід на Андалусію, в якому брали участь тисячі людей. Як і в 844 р., їхня флотилія прийшла до берегів Іспанії зі сходу – із Чорного моря⁹⁵.

⁹¹ Адам Бременський, “Деяния епископов Гамбургской церкви”, у *Славянские хроники*. Пер. с латинского В. Трильмиха. (Москва, 2011), 43.

⁹² Лиудпранд Кремонский, 20.

⁹³ Ал-Масуди, 125.

⁹⁴ Там само, 129.

⁹⁵ Ал-Масуди, 129.

Детально описуючи експедицію Хастінгса–Бьорна на 60 кораблях через Атлантику в Середземне море у 859–861 рр., яка була першим походом скандинавів у середземноморський регіон, західні хроністи жодним словом не згадують про їх набіг на Севілью у 844 р. Перш ніж зважитися на безпрецедентний похід навколо західноєвропейського узбережжя скандинавські нормани понад 70 років освоювали морські шляхи в водах Атлантики. У Середземне море вони пройшли через Гібралтар, маючи на меті пограбувати Рим. Про те, що це був перший похід скандинавських норманів на південь Європи свідчать їх погані знання географії регіону: замість Риму вони захопили відносно невелике місто Луну на апеннінському узбережжі, помилково прийнявши його за столицю Римської імперії. Пізніше нападники пішли в Грецію, а звідти повернулися назад на захід. Біля берегів Іспанії їх зустрів і розгромив флот еміра, уціліло тільки близько 20 кораблів. Після цього походу західні хроніки більш як сто років не згадують про походи норманів в Іспанію. За свідченнями середньовічних хроністів, і пізніше – у XI ст., скандинави здійснювали свої походи у Середземне море окремим шляхом навколо Західної Європи, оскільки переходи водними і сухопутними шляхами континенту, навіть у той час, були для них небезпечними⁹⁶.

Про перебування, а тим більше домінування скандинавів у першій половині IX ст. у Північному Причорномор'ї, звідки був організований похід на Севілью, не згадують жодні джерела. Їх перехід через увесь континент із Балтики до Чорного моря був неможливий і з технічних, і з навігаційних причин⁹⁷. На початку епохи вікінгів, вони здійснювали тільки короточасні грабіжницькі набіги на британські острови і прибережні володіння франків, а на північному сході континенту тільки починали прокладати шляхи у сусідньому Білому морі. У той самий час, коли на півдні Європи ще нічого не чули про скандинавських піратів-вікінгів, в арабському світі та у Візантії вже добре знали русів і слов'ян, які відігравали важливу роль у торгівлі з арабським Сходом. Скандинавські торговці були невідомі арабам навіть у X ст. Не випадково один із засновників норманізму Вільгельм Томсен вважав, що інформація східних джерел про русів не дає переконливих аргументів для норманської теорії⁹⁸.

Найкраще описаний сучасниками і досліджений істориками похід русів проти Візантії у 860р., який організував князь Аскольд. Сучасник походу візантійський патріарх Фотій називає русів “скіфським народом” і “грозою гіперборейською”, вказуючи тим самим на їх прихід з Північного Причорномор'я⁹⁹. Ще один сучасник подій, автор “Життя патріарха Ігнатія”, так само пише, що руси були

⁹⁶ Адам Бременский, 103.

⁹⁷ Див.: Ольга Щодра, “Звідки пішла Руська земля”... історія проблеми та сучасні дискусії про походження Русі в російській історіографії” *Вісник Львівського університету. Серія історична. Спецвипуск* (2017): 235–254.

⁹⁸ Вильгельм Томсен, *Начало Русского государства*. (Москва, Унив. тип., 1891), 35.

⁹⁹ Павел Кузенков, 31, 36

скіфським племенем¹⁰⁰ Візантійські хроністи, зокрема, продовжувач Феофана, Іоан Скіліца, Іоан Зонара також називають учасників походу Аскольда “росами” і “скіфами”. За уточненням Скіліци, “*роси – скіфський народ, що живе біля північного Тавра*”¹⁰¹. Зонара також вказує, що “*скіфський народ росів з числа народів, які живуть біля Тавра*”. Свідчення грецьких сучасників і хроністів не дають жодних підстав ідентифікувати росів як скандинавів. За повідомленнями Скіліци і Зонари, роси і раніше здійснювали морські походи в Чорному морі. Скіліца пише, що ще до походу Аскольда на Константинополь “*внутрішню частину Евксинського (Понта) і все його узбережжя спустошував набігами флот росів*”. Однак похід Аскольда, у якому за даними грецьких хроністів брало участь 200 кораблів, перевершив усі попередні морські експедиції русів і шокував мешканців візантійської столиці. Для пам’яті про чудесне звільнення Константинополя від русів патріарх Фотій навіть встановив свято Покладання чесної ризи Пресвятої Богородиці у Влахерні, яке відзначалося 2 липня.

Похід 860 р. став своєрідною кульмінацією військового тиску Русі на Візантійську імперію, що тривав із кінця VIII ст. У ньому були задіяні морські судна складної конструкції, які розмірами і технічними характеристиками не поступалися візантійським кораблям. На них використовувалися такі пристрої як вертикальна лебідка¹⁰².

У X ст. руси продовжували морські походи Чорним, Середземним і Каспійським морями. У 907 р. Олег організував похід проти Візантії, що вразив греків не менше, ніж похід Аскольда. За повідомленням літописця, його флотилія налічувала 2 тисячі суден, здатних перевозити по 40 воїнів. “*...ніде Олег на конях і на кораблях, і буде кораблів числом 2000. І заповідав Олег данину дати на 2000 кораблів, ... в кораблях по 40 мужів*”¹⁰³. Такий екіпаж мали тільки блочні набійні кораблі, а не прості довбанки. Вони були основою флотилії Олега, яка, мабуть, включала й менші судна**.

Про те, що флот русів на початку X ст. складався з великих морських кораблів із ще більшою вантажопідйомністю повідомляє арабський сучасник і авторитетний історик ал-Масуді. За його даними, після 912 р. до Керченської протоки з наміром проплисти по Волзі до Каспійського моря прибуло 500 суден русів, кожне з яких могло перевозити 100 людей. Хозарський цар, не маючи власного флоту, погодився пропустити флот русів через свої володіння при умові, що вони віддадуть йому половину захопленої здобичі¹⁰⁴.

¹⁰⁰ Павел Кузенков, 104.

¹⁰¹ Там само, 124; 132; 135.

¹⁰² Никита Давид, 104, 107.

¹⁰³ ПВЛ. 24.

** Витягнувши на берег, їх могли поставити на колеса і направити на місто, вразивши греків, так як описує облогу Константинополя літописець.

¹⁰⁴ Ал-Масуди, 131.

У часи правління князя Ігоря в 941 р. і в 944 р. руси здійснили два походи проти Візантії. За повідомленням літописця, у 941 р. їх флотилія налічувала 10 тисяч суден¹⁰⁵. Очевидно, що чисельність дуже перебільшена. Ліутпранд дає суттєво меншу, але все ж значну кількість руських кораблів – 1 тисяча¹⁰⁶. Флотилія Ігоря, мабуть, також складалася з різних типів суден, зокрема і невеликих. Під час походу військові дії велися біля узбережжя Малої Азії і на Балканах у Фракії. Грекам вдалося перемогти русів, спаливши їхній флот із допомогою секретної запальної суміші “грецького вогню”. Однак, руси швидко відновили його і уже через три роки у 944 р. розпочали новий похід проти Візантії. Швидка відбудова флоту була можлива за наявності досвідчених майстрів-корабелів і великих масивів старих листяних лісів. На відміну від норвежців і шведів, руси мали у достатній кількості матеріал, необхідний для будівництва морських суден.

Під час кампанії 971 р. князь Святослав також задіяв флот, який мав переправити його військо до Дунаю. Літописець не вказує на кількість суден у флотилії князя, але їх було достатньо, щоб перевезти 10 тисяч воїнів¹⁰⁷. Якщо б флотилія складалася тільки з великих кораблів, здатних перевозити сто людей, то у її складі мало б бути не менше 100 суден. За участі в поході менших кораблів їх кількість становила б 2-3 сотні. На основі інформації джерел можна зробити висновок, що у X ст. руський флот налічував від кількох сотень до тисячі суден і складався і з великих морських кораблів, і з менших лодій.

Добрі навички мореплавства і високий професіоналізм руських моряків високо цінувались у Візантії. На початку X ст. їх почали наймати на службу до візантійського флоту. Загін із 700 русів згадується серед воїнів імператора Лева VI під час його походу проти арабів на початку X ст. Руси обслуговували флагманські кораблі імператорського флоту і отримували за службу платню у 4 рази більшу, ніж греки¹⁰⁸. Водночас це свідчить і про те, що суднобудування русів відповідало усім тогочасним міжнародним нормам. Навряд чи візантійський імператор наймав би русів на службу і доручив би їм свій корабель, якщо б вони плавали тільки на примітивних довбанках.

За повідомленнями арабських авторів, у першій третині X ст. здійснювали походи по Середземному морю також флотилії слов'ян, які поселилися на півночі Африки. Так, анонімний автор сицилійської хроніки згадує про похід на Сицилію у 923–925 рр. слов'янина Масуда з Африки і взяття ним фортеці Сант-Агора в Аморі; він також пише, що в наступні роки Масуд ще тричі здійснював походи на Сицилію. Абуль-Феда повідомляє про слов'янина Саріба, який прибув до Африки на 30 військових кораблях у 927–929 рр.¹⁰⁹

¹⁰⁵ ПВЛ, 33.

¹⁰⁶ Ліутпранд, 97.

¹⁰⁷ ПВЛ, 50.

¹⁰⁸ Павел Кузенков, 68.

¹⁰⁹ Авраам Гаркави, 51.

Отже, слов'янське суднобудування на півдні Східної Європи, що фіксується в писемних джерелах уже в VI ст., як і суднобудування балтійських слов'ян та скандинавів, базувалося на венедській традиції. Руси, продовжуючи розвиток слов'янського суднобудування, уже на початку IX ст. мали морський флот, який дозволив їм зайняти домінуючі позиції у Чорному і Каспійському морях, та здійснювати тривалі експедиції у Середземному морі.

SHIPBUILDING AND MARINE NAVIGATION OF THE SLAVS AND SCANDINAVIANS IN THE EARLY MIDDLE AGES

Olha SHCHODRA

Ivan Franko National University of Lviv,
Chair of Medieval and Early Modern History of Ukraine and Archival Studies,
1, Universytetska str., 79000, Lviv, Ukraine

Shipbuilding and marine navigation in the early Middle Ages, in particular in the Viking Age (VIII–first half of the XI century) were necessary factors in the development of sea routes and the creation of a network of maritime communications, which in turn ensured the development of international European and transcontinental trade. The analysis of reports from written sources and the study of fragments of sunken ships allow to reconstruct the shipbuilding technologies of the Slavs and Scandinavians and to find out their capabilities in navigation and cargo transportation at that time. They lead to the conclusion that the Slavs, having adopted the shipbuilding technologies of the Wends, were skilled sailors and began to build sea-going sailing ships and establish sea routes in the Baltic earlier than the Scandinavians. Contrary to established notions based on the uncritical perception of information of Scandinavian sagas recorded not earlier than in the thirteenth century, the flotillas of Scandinavians up until the XI century were dominated by small vessels accommodating no more than 10–20 people. Only a minor part consisted of naval ships with a crew of 30–40 people. These flotillas numbering an average of no more than 200–400 people carried out cabotage and sudden pirate raids on the West European coast. Larger ships, the so-called longships mentioned in the sagas appeared later and were unfit for sailing the high seas, and were used mostly as floating fortresses to defend coastal settlements.

Key words: slavs, Scandinavians, shipbuilding, marine navigation, float, Baltic Sea.

Стаття надійшла до редколегії 11.12.2018

Прийнята до друку 20.06.2019