

УДК [930.2:913](477)“653”
DOI: 10.30970/sls.2022.71.3980

ЗВІДКИ І КУДИ ПРОЛЯГАВ ШЛЯХ ІЗ ВАРЯГ У ГРЕКИ, АБО ЯК ГЕОГРАФІЯ СПРОСТОВУЄ ІСТОРИЧНІ МІФИ

Ольга ЩОДРА

*Львівський національний університет імені Івана Франка
вул. Університетська, 1, Львів, 79000
Кафедра давньої історії України і архівознавства
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0551-9392>
e-mail: olgashchodra@gmail.com*

Стаття присвячена дискусійній проблемі історичної географії Русі – реконструкції можливого маршруту знаменитого Шляху із варяг у греки. Основна увага приділяється таким питанням: чи міг у ранньому середньовіччі функціонувати водний шлях за маршрутом, описаним у Повісті временних літ, який в сучасній історіографії став заледве не канонічним; чи взагалі існував цей торговельний Шлях, який вважається стержнем формування державної території Руської імперії, чи він є лише вигадкою пізнішого переписувача літопису? Відповідь на них ґрунтується на аналізі інформації з джерел та наукових розвідок, який дав змогу по-новому осмислити проблему і припустити існування іншої, відмінної від літописної, версії маршруту Шляху.

Ключові слова: Русь, торговельні шляхи, Шлях із варяг у греки, міжнародна торгівля, балтійські слов'яни, варяги.

У міжнародних відносинах античної доби і середньовіччя, що були в основному торговельними або зумовлювалися торговельними інтересами держав, провідну роль відігравали країни, через які пролягали європейські і трансконтинентальні торговельні магістралі. Завдяки вигідному розташуванню, вони випереджали інші регіони не лише в економічному, а й у суспільно-політичному розвитку. Представники школи економічної антропології стверджують, що саме міжнародна торгівля була одним із головних чинників утворення ранніх держав – вона стимулювала процеси соціальної диференціації і політичної консолідації суспільств, становлення держав та формування їхніх територій.

Одним із головних європейських торговельних шляхів у ранньому середньовіччі був Шлях із варяг у греки, який, за усталеною версією, нібито, сполучав країни Скандинавії з Руссю і Візантією, а також був основним комунікаційним стрижнем, навколо якого консолідувалася державна територія Русі. Хрестоматійним для широкого загалу став також маршрут Шляху, описаний за повідомленнями Повісті временних літ. Це єдине, до того ж пізнє джерело (найраніший Лаврентіївський список датується 1377 р.), в якому згадується Шлях і дається опис його маршруту. У літописі маршрут Шляху описується у зворотному напрямі – з півдня на північ: “тут був шлях із Варяг у Греки і з Греків по Дніпру, а у верхів'ях Дніпра – волок до Ловаті, а по Ловаті можна

зайти в Ільмень, озеро велике; з того ж озера витікає Волхов і впадає в озеро велике Нево, і гирло того озера впадає в Варязьке море” (Повесть временных лет, 1950, с. 11). Дослідники припускають, що Шлях функціонував також у зворотному напрямку. Проте маршрут “Балтика – Нева – Волхов – Ільмень – Ловать – Дніпро” в літописі жодного разу не згадується, тобто, він є лише уявною реконструкцією істориків. Засумніватися в реальності описаного в ПВЛ маршруту Шляху змушує і той факт, що про нього не повідомляють інші, зокрема зарубіжні, середньовічні джерела – ані західноєвропейські, ані візантійські. У праці Костянтина Багрянородного “Про управління імперією” міститься опис лише дніпровського відтинку Шляху з Києва до Чорного моря і Константинополя (Константин Багрянородный, 1991, с. 45–47). Візантійський імператор наголошує на великих труднощах, що їх доводилося долати торговельним експедиціям на цьому маршруті. За підрахунками дослідників, за сприятливих умов флотилія проходила його за 30–45 днів (Воронин, 1951, с. 286).

Значно складнішим, а точніше, неможливим для судноплавства був літописний відтинок Шляху, який проходив водними артеріями Північно-Східної Європи. Його маршрут із Балтики до озера Ільмень співпадав з маршрутом так званого Волзького шляху, що, нібито, пролягав через мілководну і заболочену в гирлі ріку Неву. Щоб пояснити, як судна норманів проходили болотисте гирло Неви, один з реконструкторів Волзького шляху Ігор Дубов припустив (?!), що в середньовіччі вона була дуже широкою (до 10 км) і великою рікою (зараз її довжина 74 км). З Неви маршрут мав би пролягати до Ладозького озера, яке, як відзначає історик, було бурхливим і небезпечним для плавання, з нього – до Волхова, на якому були численні пороги, з Волхова – до мілководного і заболоченого Ільменського озера, на якому часто штормило. В Ільмені маршрути Волзького шляху і Шляху з варяг у греки розходилися. Шлях із варяг у греки далі на південь мав проходити по Ловаті, а з неї через подвійний волок – до Дніпра

Навіть оптимістична реконструкція маршруту Шляху з Балтики до озера Ільмень, зроблена російським дослідником, вказує на нездоланні перешкоди для судноплавства на водних магістралях Північно-Східної Європи. Так, починаючи з Неви, морські судна мали б проходити усі ріки проти течії і оминати суходолом численні пороги на них. Дослідження кліматологів і гідрологів спростовують припущення І. Дубова про Неву у VIII–X ст. як велику ріку. Вони доводять, що початок середніх віків припадає на пік малого кліматичного оптимуму в теплій кліматичній фазі, що мав глобальний характер і спостерігався від Балтики до Каспію і Північної Африки. Через максимально теплий і сухий клімат ріки обміліли, болота повисихали, а ландшафтні зони Центрально-Східної Європи змістилися на 200–300 км на північ (Шнітніков, 1957, с. 1–336). Внаслідок кліматичних змін рівень води в ріках Північно-Східної Європи став на 3–5 метрів нижчим від сучасного. Що ж до Неви, то ця ріка досі є загадкою історичної географії, оскільки не встановлені ні час її утворення, ні довжина в середні віки. У Лаврентіївському списку ПВЛ в описі водного шляху з Дніпра до Балтики згадується не ріка, а озеро Нево. Найраніші літописні повідомлення про ріку Неву датуються першою половиною XIII ст. За даними географічних праць XVI–XVII ст., її довжина у той час становила лише 45 км (Федотова, 2020, с. 4).

Сучасні гідрологічні дослідження також спростовують припущення І. Дубова про те, що у середньовіччі Нева була великою рікою. Вони доводять, що це була невелика мілководна річка, найбільша глибина якої становила заледве 1, 25 м, з численними пісочними рифами у верхів'ї. До того ж, судна мали б долати течію, швидкість якої в

районі Іванівських порогів сягала 4,5 м/сек. і перевищувала швидкість багатьох гірських річок (Нежиховский, 1973, с. 27). Через технічні обмеження тогочасні судна не здатні були це зробити. Усі ці факти свідчать про неможливість навігації на Неві в середньовіччі. Нева стала судноплавною лише у XVIII ст., коли Петро I, розбудовуючи нову столицю Петербург і створюючи балтійський флот, організував масштабні роботи по розчищенню її русла і поглибленню фарватера.

Несудноплавним у середні віки було також Ладозьке озеро, в яке впадала Нева і з якого витікав Волхов. Його південну частину, через яку проходить найкоротший шлях з Неві до гирла Волхова, перетинають Каредезька коса і Сторожецький та Волховський рифи, які на багато кілометрів входять в озеро. Разом зі штормами, характерними для Ладоги, вони становили нездоланні перешкоди для судноплавства навіть в обводнені XVIII–XIX ст. Підтвердження цього – указ Петра I, виданий в 1718 р., в якому вказувалося, що тільки влітку того року в озері потонула тисяча суден, а з початку будівництва Петербурга – більше десяти тисяч (Берштейн-Коган, 1946, с. 37). І пізніше – у XIX–на початку XX ст. – навігаційні умови на озері були несприятливі, через що страхові компанії відмовлялися страхувати судна, які плавали по Ладозі. Навіть у наш час судноплавство на озері затруднене. Це довела експериментальним шляхом експедиція петербурзького археолога П. Сорокіна, який на судні “Славія” намагався пройти озеро в липні, коли на ньому найменше штормів. Проте навіть у відносно сприятливих умовах більшу частину шляху “Славія” ішла по Новоладозькому обхідному каналу, тому що як тільки судно входило в озеро, то кожного разу натрапляло на риф або мілину (2003, с. 442).

Так само складними у VIII–X ст. були навігаційні умови на Волхові, який перетинали дві зони порогів: Гостинопольські (11 км) і Пчевські (9 км). Як вказується у Великій радянській енциклопедії, виданій у 1920-х роках, навіть в обводнений період до середини XX ст., до будівництва Волховської ГЕС, глибина ріки в районі порогів не перевищувала 1 метра (коливалася від 1 до 0,3 м), збільшуючись лише під час весняного паводку до 1, 8 м. У XIX ст. судна через пороги перетягували на канатах, для чого залучали сотню людей. В інших місцях через малий нахил стоку води судна доводилося перетягувати не лише вверх, а й униз по ріці за допомогою коней. У VIII–XI ст., коли рівень води у Волхові був суттєво нижчий, кам'яні плити виступали над поверхнею води, і в районі порогів ріка ставала невеликим струмком, який протікав у глибокій ущелині, недоступній із суходолу. Таким же недоступним із суходолу був також відтинок ріки завдовжки 26 км в нижній течії (Федотова, 2020, с. 5–6). Дослідники припускають, що в середньовіччі рікою можна було їздити тільки взимку на санах і вона могла використовуватися лише для внутрішнього сполучення (Микляев, 1992, с. 133–138). Сучасні експедиції експериментально довели, що навіть сьогодні пройти по Волхову неможливо.

Несприятливими для навігації виявились умови і на наступній водній артерії літописного маршруту – на озері Ільмень, в яке впадав Волхов і звідки витікали на південь р. Ловать, а на південний схід р. Мста, що, нібито, становила частину Волзького шляху. У VIII–X ст. озеро було дуже мілким, у наш час його глибина не перевищує 4,5 м. Відомо, що в XVIII ст. судна влітку тижнями простоювали в гирлах рік, перекритих мілинами, очікуючи на сприятливі умови для входу в озеро чи виходу з нього. На початку XIX ст. навколо Ільменя збудували обхідний канал до Мсти, який з'єднав її з Волховом. Разом із каналом, що сполучив Мсту з Тверцем, він створив умови для односторонньої навігації з Волги до Ільменя (Федотова, 2020, с. 7–8).

В Ільмені маршрути Великого волзького шляху і Шляху з варяг у греки мали б розходитися. Літописний маршрут Шляху з варяг у греки йшов до Ловаті, однак через численні пороги і мілини, що в середньовіччі перетинали ріку впоперек, вона також була несудноплавною – до XVIII ст. жоден човен не міг піднятися до її верхів'їв. Навіть у наш час, коли рівень води в Ловаті на 3–4 м вищий, численні пороги і перекати утруднюють корабельне сполучення по ній. З не меншими труднощами стикалася флотилія також при переході через подвійний волок з Ловаті до Дніпра: спочатку треба було перетягнути судна до притоки Західної Двіни Усвяги, яка мала численні пороги, а потім з Двіни пройти до її лівій притоки Касплі, а вже з неї – волоком до Дніпра. Після невдалих експериментальних експедицій, які робили спроби пройти за цим маршрутом, дослідники дійшли висновку, що “не може бути й мови про плавання в I–на початку II тис. н. е. навіть невеликих суден по Усвязі і особливо по Ловаті, де багато порогів і перекатів” (Микляев, 1992, с. 134). Організована в 1996 р. експедиція ще раз довела це. Її учасникам не вдалося пройти вгору по Ловаті на невеликому парусно-гребному судні “Айфур” з посадкою 0,5 м, збудованому за зразком кораблів вікінгів: в районі порогів киль судна зламався, і далі його довелося перевозити автотранспортом (Сорокин, 2010, с. 293–304).

Окрім природних перешкод, що унеможливлювали плавання за маршрутом Балтика – Нева – Ловать – Дніпро, цей водний маршрут Шляху, що, нібито, сполучав скандинавські міста з Києвом і Константинополем, мав ще й дуже велику протяжність: 1400 км – до Дніпра і 3000 км – до столиці Візантії. Щоб пройти від південного узбережжя Скандинавії до гирла Неви довелося б робити велику зайву петлю через Балтику (близько 500 км). Отже, вказаний маршрут був нераціональним, оскільки існували значно коротші і простіші водні шляхи з Балтики до Чорного моря, наприклад, через Віслу або Одру. На думку Б. Рибаківа, так званий традиційний маршрут Шляху з варяг у греки “є вигадкою норманістів, які настільки переконали всіх учених людей в XIX і XX ст. у своїй правоті, що його опис став хрестоматійним” (1984, с. 46).

У реальності літописного маршруту Шляху дослідники сумнівалися ще у XIX ст. Так, Дмитро Іловайський, відзначивши його складність і нелогічність, вказував як на можливу альтернативу на маршрут з Балтики до Дніпра через Західну Двіну (Іловайський, 1876, с. 21). У середині XX ст. цю версію Шляху підтримував радянський учений-географ С. Берштейн-Коган: він стверджував, що до XII ст. не існувало ні торговельних зв'язків між Новгородом і Києвом, ні водного сполучення між ними. Єдино можливим варіантом Шляху з варяг у греки, на його думку, міг бути на третину коротший від літописного маршрут через Західну Двіну (1950, с. 239–270).

Однак і західнодвінський маршрут Шляху протяжністю 820 км до верхів'я Дніпра також був складним і практично неможливим через навігаційні умови Західної Двіни: у той час її перетинали три гряди порогів загальною чисельністю близько 160, які були затоплені у XX ст. після будівництва каскаду ГЕС. До того ж, на Західній Двіні були численні мілини і коси, що повністю перекривали течію. З часом, в обводнений період, на Західній Двіні стало можливе сплавне судноплавство (за течією) до Риги. А вже там судна доводилося розбирати і продавати на дрова, оскільки навіть тоді пройти рікою проти течії вантажні судна не могли (Федотова, 2020, с. 20).

Великі труднощі доводилося б долати експедиціям мореплавців у кінці Двінського шляху: як уже зазначалося, щоб потрапити з Західної Двіни до Дніпра, треба було спочатку пройти її лівобережну притоку Касплю, а вже з неї волоком завдовжки 65 км – у верхів'я Дніпра. Заледве, чи невелика і мілка у середньовіччі Каспля (її сучасна до-

вжина 134 км) була судноплавною. Між Касплею і верхів'ям Дніпра не виявлено жодних слідів волоків VIII–IX ст. і поселень, необхідних для їх обслуговування і для функціонування Шляху з варяг у греки, що вже діяв у той час (про датування Шляху йтиметься далі). Городище Гнєздово у верхів'ях Дніпра, поблизу сучасного Смоленська, куди, за версією норманістів, нібито, прямували скандинавські флотилії, було засноване не раніше X ст., тобто, через сто п'ятдесят років після започаткування торговельних зв'язків між Південно-Західною Прибалтикою, Середнім Подніпров'ям і арабським Сходом, які, за даними нумізматичних джерел, датуються серединою VIII ст. У верхній течії Дніпра від Смоленська до Орші (70–80 км) суднопластво також було неможливим через численні пороги і мілини. Згодом цей небезпечний район судна обходили по лівобережній притоці Дніпра Сожі.

За свідченням писемних джерел, у VIII–X ст. скандинави не знали шляху з Балтики до Західної Двіни. За повідомленнями німецького хроніста Адама Бременського, навіть у XI ст. вони не плавали ріками Північно-Східної Європи (Adami, 1876, р. 163). І скандинави, і німецькі купці відкрили вхід з Балтики до Західної Двіни лише в середині XII ст. У 1140 р. німецькі торговці вперше дісталися південно-західного узбережжя Балтійського моря, яке до середини XII ст. контролювали балтійські слов'яни, і заснували на місці слов'янської Любичі свій торговельний центр Любек. З того часу вони почали освоювати Балтику та прокладати дорогу на схід (Бережков, 1879, с. 89). За повідомленням середньовічного хроніста, у 1158 р. бременські купці, рятуючись від бурі, випадково зайшли в гирло Західної Двіни і відкрили лівонську гавань, після чого почали поступово освоювати невідомі землі (Генрих Латвійський, 1939, с. 453, прим. 2). Готландські купці, ймовірно, відкрили гирло Двіни ще пізніше – наприкінці XII ст., оскільки лише з цього часу в середньовічних хроніках з'являються згадки про острів Готланд.

Наведені відомості дають вагомі підстави сумніватись у реальності західнодвінського маршруту Шляху, який, вочевидь, також є лише уявною реконструкцією істориків. Створений ними маршрут обминав стороною гіпотетичні північні центри Русі, нібито, розташовані на Волхові – Новгород і Ладогу. В західнодвінській версії Шляху з варяг у греки вони взагалі опиняються на периферії, на узбіччі міжнародної торговельної комунікації, що було б неможливим для столиці Русі.

До описаних природних перешкод долучається ще один важливий чинник: обидва маршрути Шляху з варяг у греки – і літописний, і західнодвінський – мали б пролягати через малозаселені у VIII–IX ст. землі фінських племен, де не було достатньо провіанту для флотилії норманів, а також міст, багатих церков і монастирів, як у Західній Європі, які можна було б пограбувати і поповнити запаси. За таких умов здійснювати тривалі експедиції з Балтики до Чорного моря було нереально. Так само неможливо було перетягнути суходолом через малозаселені або й зовсім безлюдні місцевості морські судна-дракари вагою близько 20 тонн і транспортовані вантажі. Волок кожного такого корабля потребував кількох сотень чоловіків. Наприклад, для переволюки суходолом козацької чайки, яка, на думку дослідників, за технологією виготовлення і розмірами подібна до середньовічних морських набійних суден, треба було залучити від 200 до 300 осіб.

Через вказані обставини у середньовіччі територія східноєвропейської півночі більшу частину року залишалася малодоступною або й зовсім непрохідною. Навіть у часи максимального піднесення Русі для здійснення походу в новгородську землю у 1015 р. князь Володимир Великий спочатку розпорядився “ліси розчищати і дороги мстити”

(ПВЛ, 1950, с. 89). Двісті років потому через бездоріжжя північних теренів Східної Європи хан Батий відмовився від походу на Новгород.

Поява в пізньому списку ПВЛ опису нереалістичного маршруту Шляху з грек у варяги, який добре корелюється з норманською версією походження Русі, наводить на думку, що він як легенда про прикликання варягів був пізнішою вставкою в літопис, зробленою редактором з політичних міркувань, а саме з метою наголосити на провідній ролі Волховського регіону (так званої Північної Русі) і Новгорода в початковій історії Руської держави. Дослідники неодноразово вказували на сліди редагування і виправлення первісного тексту ПВЛ як відразу після її написання в першій чверті XII ст., так і в наступні століття (Вілкул, 2015, с. 223–227). Про численні виправлення і фальсифікації літопису у XVIII ст. писав у своїй розвідці про літописця Нестора німецький історик Август Шльоцер, акцентуючи на тому, що в Росії існували цілі групи переписників, які на свій розсуд пропускали рядки, слова і навіть цілі сторінки тексту і робили в ньому зміни (1809, с. 137–138, 140, 253, 546).

Чи означає все сказане, що Шлях із варяг у греки не існував і є лише вигадкою одного з редакторів ПВЛ? На наше переконання, Шлях існував, і його літописна назва “із варяг у греки” є оригінальною. Детальний опис дніпровського відтинку Шляху Костянтином Багрянородним свідчить про реальність Шляху. Нереальним був його маршрут від Дніпра до Неви, опис якого, ймовірно, вніс у літопис один із його переписувачів-фальсифікаторів, щоб пов’язати Шлях з Волховським регіоном і з Новгородом зокрема. Автор вставки погано орієнтувався в географії маршруту, бо замість двох волоків, необхідних для переходу з Дніпра до Ловаті, назвав тільки один, не знав він і того, що до кінця X ст. або й до середини XI ст. Новгорода на Волхові не існувало (Войтович, 2015). Важливе значення для визначення маршруту Шляху має встановлення початку його функціонування. На думку Г. Літаврїна, Дніпровський торговельний шлях як важливий відтинок Шляху “з варяг у греки”, функціонував уже в 830-х роках (2000, с. 23). Інші дослідники допускають його формування ще раніше – на початку IX ст. для сполучення Дніпровської Русі і Візантії (Домановський, 2009, с. 146). Однак факти свідчать про те, що Дніпровський шлях був не лише частиною Шляху з варяг у греки, а й відтинком трансконтинентальної магістралі, що сполучала європейський захід з арабським сходом, причому обидві комунікації почали функціонувати в середині VIII ст. – ще до початку епохи вікінгів. На це вказують скарби ранньої арабської монети в Південно-Західній Прибалтиці, датовані даним періодом і доставлені в регіон саме цими магістралями. Середньовічні скандинавські писемні джерела свідчать про те, що до XI ст. скандинави не знали Дніпровського шляху, а отже, у VIII–X ст. не плавали по ньому. Їхні морські походи на південь континенту і до Константинополя почалися шойно з другої половини IX ст. окружним шляхом через Атлантику і Середземне море. Першою освоїла цей шлях експедиція Гастінгса-Бьорна у 859–861 рр. За її просуванням пильно спостерігали і повідомляли про нього західноєвропейські хроністи. Про те, що скандинави у той час тільки відкривали для себе південно-європейський регіон і погано знали його географію, свідчить той факт, що, маючи намір захопити Рим, вони помилково взяли в облогу місто Луну на Апеннінському півострові, переплутавши його зі столицею колись могутньої імперії. Як уже зазначалось, німецький хроніст Адам Бременський вказував, що навіть в XI ст. скандинави, остерігаючись ворожості місцевих племен, плили до Константинополя не ріками Центрально-Східної Європи, а окружним шляхом. Про цей маршрут знав також руський літописець, який писав: “І по цьому морю (Балтійському. – О. Щ.)

можна пливти до Риму, а від Риму можна приплисти по тому ж морю в Царград, а від Царграду можна приплисти в Понт море, в яке впадає ріка Дніпро” (ПВЛ, 1950, с. 11). Інформацію про окружний шлях він міг отримати від скандинавів, які, за даними скандинавських писемних джерел, з’являються на службі в руських князів наприкінці X ст.

Відсутність у скандинавських сагах згадок про Дніпро та його пороги деякі дослідники вважають доказом міфічності Дніпровського шляху. Ігноруючи детальну інформацію Костянтина Багрянородного про походи руської флотилії через Дніпро і Чорне море до Константинополя, вони стверджують, що в ранньому середньовіччі Дніпровська водна магістраль не функціонувала, і реконструюють альтернативні маршрути Шляху в обхід Дніпра. Так, на думку Аполлона Кузьміна, Шлях із варяг у греки йшов від озера Ільмень до верхів’їв Волги, з неї – до Оки і Дону, а з нього – в Азовське і Чорне моря (Кузьмин, 2003, с. 318). Однак, як уже зазначалося, судноплавство з Ільменя до Волги стало можливим лише в першій чверті XVIII ст., коли за наказом Петра I було збудовано канал, що з’єднав Мсту з Тверцем. Навіть після цього численні пороги на річках становили перешкоду для проходження суден. У той час навігація цим водним шляхом була можлива, але тільки в одну сторону – з Волги до Тверця, Мсти і Ільменя, оскільки судна проходили Мсту лише вниз за течією. Через круті повороти і різкі зміни фарватера їх проводили до гирла ріки місцеві лоцмани, які добре знали особливості навігації. До будівництва Вишневолоцької системи водосховищ через мілководність Мсти в районі Боровицьких порогів, де глибина не перевищувала 5–20 см, треба було проходити сушею в обхід 105 км. Вишневолоцька система дала змогу піднімати рівень води на порогах до 70 см (Федотова, 2020, с. 9). І навіть у XIX ст., коли система водосховищ вже діяла, на Боровицьких порогах за навігаційний сезон розбивалися сотні барок. Зрозуміло, що в сухих кліматичних умовах VIII–X ст. за відсутності складних гідрологічних споруд корабельне сполучення рікою було неможливим. Наведені факти заперечують не лише запропонований А. Кузьмінім маршрут Шляху з варяг у греки, а й можливість функціонування у середньовіччі Волзького шляху.

Джерела спростовують і маршрути Шляху із варяг у греки ріками Північно-Східної Європи, і скандинавську версію шляху. Їх інформація породжує серйозні сумніви в тому, що саме скандинави були тими літописними варягами, в землях яких починався Шлях із варяг у греки і перебування яких у Києві і в Подніпров’ї зафіксоване джерелами та місцевими топонімами. Так, у ПВЛ під 983 р. повідомляється, що в Києві жив “один варяг, а двір його стояв там, де зараз церква святої Богородиці, яку побудував Володимир” (ПВЛ, 1950, с. 58). У Києві була також Варязька печера (там, де згодом був збудований Печерський монастир), а за порогами Дніпра – Варязький острів, в Криму – Варязька затока

Супроти скандинавської версії свідчить також той факт, що до XII ст. в європейських хроніках відсутні згадки про острів Готланд, якому в цій версії Шляху відводилася роль одного з головних скандинавських торговельних центрів на Балтиці. Сумнівною також є роль шведської Бірки в трансконтинентальній торгівлі, яка розпочалася, згідно з нумізматичними джерелами, в середині VIII ст. По-перше, тому, що поселення було засноване не раніше кінця VIII–початку IX ст. По-друге, уявлення про Бірку як важливий торговельний центр на Шляху з варяг у греки не підкріплене жодними аргументами. Так, сучасний англійський дослідник П. Сойер лише припускає, що з озера Меларен, на острові якого розташовувалася Бірка, в ранньому середньовіччі витікало “значно більше рік, ніж сьогодні, і одна з них, можливо (?! – О. Щ.), починалася на

півдні і була виходом до моря” (Сойер, 2006, с. 87–88). Однак, як уже зазначалося, кліматичні дослідження подібні припущення спростовують, оскільки доводять, що ріки Північної і Північно-Східної Європи у той час були мілкішими за сучасні. А тому Бірка, що не мала виходу до моря, навряд чи могла відігравати самостійну вагому роль у міжнародній торгівлі. За свідченнями археологічних джерел, на ранньому етапі існування поселення в першій половині IX ст. серед його мешканців були слов'яни (Седов, 1995, с. 53–65). Це дає підстави припустити, що саме за посередництва слов'янських торговців почали розвиватися торговельні зв'язки між Біркою і містами слов'янського Балтійського Помор'я, звідки у Скандинавію з другої половини IX ст. почало надходити арабське срібло. Вагомим аргументом для такого припущення є висновок сучасного німецького археолога Й. Геррмана про те, що саме балтійські слов'яни, а не скандинави були піонерами в освоєнні шляхів і розвитку міжнародної торгівлі на Балтиці (Hertman, 1971, s. 8; Херрман, 1986, с. 345–346).

За інформацією скандинавських середньовічних писемних джерел, регулярні поїздки скандинавів у Середнє Подніпров'я почалися лише з кінця X ст. – відтоді у них з'являються повідомлення про східноєвропейські країни і народи, зокрема про перших відомих скандинавам руських правителів Володимира Великого і Ярослава Мудрого (Щодра, 2021, с. 131). Нумізматичні джерела фіксують русько-скандинавські контакти ще пізніше – з другої чверті XI ст. Цим періодом датуються руські скарби, в яких уперше в невеликій кількості трапляються датські, шведські і норвезькі монети (Потин, 1970, с. 78). Ще пізніше – в середині XI ст. – вихідці зі Скандинавії з'явилися у Візантії (Васильевский, 1908, с. 318), а отже, вони ніяк не могли бути інформаторами Костянтина Багрянородного, який помер у 959 р., про Дніпровський шлях і про руські назви дніпровських порогів, як це стверджують прихильники скандинавської версії Шляху і норманської теорії походження Русі.

Не підтверджують зв'язків Скандинавії з Візантією у IX–X ст. й археологічні джерела: на півострові знайдено лише три візантійські монети (Сойер, 2006, с. 87). У Середньому Подніпров'ї їх кількість теж порівняно невелика – 64 монети (Зощенко, 1991, с. 63), оскільки до другої половини X ст. пріоритетною для Русі була торгівля з арабським Сходом, звідки надходили основні грошові одиниці того часу – арабські дирхеми і срібло для ювелірного ремесла. З русько-візантійських договорів відомо, що у торгівлі з Візантією руських торговців цікавив насамперед імпорт предметів розкоші. Костянтин Багрянородний також вказував, що “найбільш бажані для варварів товари – це шовкові тканини і вироби з них” (1991, с. 6). Археологічні матеріали підтверджують переважання в складі візантійського імпорту дорогих тканин, ювелірних і скляних виробів, амфор, предметів культу та інших товарів. Прихильники скандинавської версії Шляху відсутність візантійської монети у Скандинавії теж намагаються пояснити переважанням імпорту візантійських товарів, однак практично повна відсутність на півострові речей візантійського походження спростовує це пояснення. На думку В. Седова, до останніх десятиліть IX ст. торгівля скандинавів у Східній Європі обмежувалася Південною Прибалтикою (2003, с. 7–8, 11).

Отже, археологічні і писемні джерела переконливо свідчать про те, що скандинави участі у формуванні Дніпровського шляху не брали і з Візантією у IX–X ст. не торгували. На час освоєння норманами Дніпровського шляху він уже функціонував як центральна державна магістраль зі сформованою топонімічною номенклатурою. Представники сучасного норманізму змушені визнати, що в IX–X ст. більшу торговельну активність у Східній Європі проявляли не скандинави, а слов'яни (Кирпичников, 1999, с. 113).

Попри спростування джерелами версії про причетність скандинавів до формування Шляху з варяг у греки, в історіографії й надалі доволі популярною залишається гіпотеза, вперше сформульована шведським істориком Й. Тунманном, а згодом обґрунтована датським дослідником В. Томсеном, згідно з якою руські назви дніпровських порогів Костянтина Багрянородного, нібито, походять зі старонордської мови (Thunmann, 1774, s. 424). Хоча вона була аргументовано розкритикована ще у XIX ст., зокрема, такими відомими дослідниками, як Густав Еверс, Іван Забелін, Дмитро Іловайський. Її сучасні опоненти також переконливо доводять, що усі спроби вивести етимологію руських назв порогів зі скандинавських мов є надуманими (Брайчевский, 1985, с. 23–28). Скандинавську версію руських назв дніпровських порогів спростовує і той загально-визнаний факт, що поява топонімів є наслідком тривалого проживання етносу на певній території. Адже, як слушно стверджував І. Забелін, “знати всі особливості переправ через дніпровські пороги завдовжки 70 верст могли лише люди, які тут народилися і увібрали у себе досвід кількох поколінь” (1879, с. 95–96).

Те, що скандинави до XI ст. не знали Дніпровської водної магістралі – вагомий контраргумент традиційної версії Шляху з варяг у греки, за якою він, нібито, сполучав Скандинавію з Візантією. Ця версія, створена в контексті норманської теорії походження Русі, наголошує на провідній ролі скандинавів у прокладанні міжнародних торговельних шляхів на Балтиці і в торгівлі з арабським Сходом та Візантією. Однак інформація писемних, археологічних і нумізматичних джерел спростовує ці уявлення. Вона свідчить, що в ранньому середньовіччі провідну роль у міжнародній торгівлі балтійського регіону з країнами арабського Сходу відігравали слов'яни. На це вказують, зокрема, численні ранні скарби арабських дирхемів, датовані серединою VIII–першою половиною IX ст., сконцентровані в містах слов'янського Балтійського Помор'я. У Скандинавії не виявлено жодного скарбу VIII ст., рідкісними є також скарби першої половини IX ст. Наприклад, на Готланді їх усього три, і вони містять лише 83 арабські монети, тоді як один скарб на слов'янському Рюані налічував 2 000 арабських дирхемів (Херрман, 1986, с. 350). Багатші скарби арабського срібла з'являються у Скандинавії на століття пізніше, ніж у слов'янському Помор'ї – в другій половині IX ст. (Потин, 1970, с. 66; Кропоткин, 1978, с. 113, 115). Нумізматичні джерела свідчать про те, що впродовж першого століття розвитку європейської торгівлі з арабським сходом (до другої половини IX ст.) скандинави в ній участі не брали. Ймовірно, й у другій половині IX ст. арабське срібло надходило до Скандинавії здебільшого від слов'янських і фінських народів балтійського Помор'я. Подібність номенклатури скарбів Русі і слов'янського Помор'я, як і відмінність від них номенклатури скандинавських скарбів, дає ще один вагомий аргумент для висновку, що торговельними партнерами арабів і русів в балтійській торгівлі були поморські слов'яни, а не скандинави.

Сучасні прихильники норманської теорії визнають, що в VIII–X ст. скандинави не мали чим торгувати (Сойер, 2006, с. 4). Середньовічні арабські письменники Ібн-Хордадбех, аль-Мукадасі, Ібн-Хаукаль недвозначно вказують, що всі необхідні товари в країні арабського Сходу завозились від слов'ян, насамперед з Русі. Так, за інформацією Ібн-Хаукаля, Київ був головним постачальником хутра в арабські країни. “Більша частина хутра і найкраща, – вказує він, – здобута в країні Русь”. Важливою перевальною базою руського експорту на арабський Схід було місто Булгар на Волзі, яке Ібн-Хаукаль називає гаванню русів і хазар (Гаркави, 1874, с. 218–219). Торговельні агенти слов'ян і Русі могли скуповувати хутра й іншу продукцію промислів також у

фінських мисливців, що пояснює знахідки скарбів арабського срібла в ареалах розселення фінських племен. Не маючи розвинутої виробничої економіки, вони накопичували арабське срібло у вигляді скарбів. В угро-фінських народів існувала традиція після смерті власника половину скарбу хоронити разом з ним (другу половину ділили між собою його родичі), тому частина арабського срібла акумулювалася в могильниках (Херрман, 1986, с. 53).

Виникає закономірне питання: якщо скандинави не брали участі в міжнародній торгівлі VIII–X ст., то ким були ті літописні варяги, що домінували на Балтиці у VIII–XI ст. і від імені яких Балтійське море отримало назву “Варязьке”? Їх походження допоможе з’ясувати початковий пункт Шляху з варяг у греки. Для реконструкції Шляху важливо розуміти, що автори літопису, як і їхні середньовічні сучасники, вкладали у поняття “варяги” інший зміст, аніж пізніші історики-норманісти, які вбачали в них германців-скандинавів. До XVIII ст., до виходу праць Г. Байера, в яких декларативно стверджувалося, що варяги – це нормани, а нормани – це виключно скандинави, європейські інтелектуали називали варягами слов’янське плем’я варів або вагрів, що розселялося в області Вагрія, розташований по сусідству з Ютландією на крайньому північному заході слов’янського Помор’я. Так, зокрема, вважав німецький хроніст XII ст. Гельмольд, який називав Балтійське море Варязьким або ж Скільським, тобто слов’янським (Helmoldi, 1869, р.11). Такої ж думки дотримувалися інтелектуали XVI ст. Сигізмунд Герберштейн, Себастьян Мюнстер, Готфрід Вільгельм Лейбніц. С. Мюнстер у своїй “Космографії” (Базель, 1544), написаній на замовлення шведського короля Густава II і присвяченій історії давніх правителів Швеції, не пов’язує варягів зі шведами, а шведів – з руською династією і Рюриком. В “Космографії”, написання якої продовжили і довели до 1628 р. видавець Генріх Петрі та його син Себастьян, вказувалося що батьківщиною варягів є Вагрія, а Рюрик, запрошений на князювання в Русь, походив з народу вагрів або варягів, головним містом яких був Любек (1628, р. 1420). Добре інформований посол імперії Габсбургів С. Герберштейн, який з посольською місією побував у Данії, до складу якої у XVI ст. входила слов’янська область Вагрія, писав, що свою назву “Варязьке море” Балтика отримала від Вагрії і вагрів (1866, с. 10). Придворний історіограф герцогства Брауншвейг-Люнебурзького і Ганноверського, створеного на землях слов’янських племен ободритів і вагрів, Г. В. Лейбніц також припускав, що батьківщиною варягів могла бути лише “Вагрія, область, у якій розташоване місто Любек і яка раніше вся була заселена слов’янами – ваграми, ободритами і іншими, завжди була країною з великою торгівлею, навіть до заснування Любека, тому назва цієї країни легко могла стати назвою цілого моря” (цит. за: Герье, 1871, с. 101). У XVII ст. такої ж думки був Інокентій Гізель, автор першого підручника з вітчизняної історії, який писав, що варяги проживали над Балтійським морем, яке від них отримало назву Варязького, і говорили слов’янською мовою (Жиленко, 2002). Представники племені вагрів, ймовірно, і були тими першими найманцями, від імені яких греки почали називати найнятих на службу військових варенгами, тобто варягами. Не заглиблюючись у питання еволюції терміну “варяги”, яке має чималу історіографію (див.: Васильевский, 1908; Кузьмин, 2003; Пауль, 2016), варто наголосити, що первісно варягами називали одне з найбільш войовничих слов’янських племен південно-західного узбережжя Балтики, в землях яких були засновані перші балтійські торговельні центри Старігард (пізніше нім. Ольденбург) і Любіца (нім. Любек). За свідченням скандинавських джерел, перший скандинав на ім’я Боллі став

на службу до візантійської дружини найманців-варенгів у першій третині XI ст. і прослужив з 1027 р. до 1030 р. (Васильевский, 1908, с. 18).

Якщо назва “варяги” первісно була найменуванням слов'янського племені з південно-західного узбережжя Балтики, то в реконструкції відправного пункту Шляху з варяг у греки треба змістити географічний акцент зі Скандинавії в слов'янське Балтійське Помор'я. Саме економічне піднесення і торговельна активність слов'ян були, на нашу думку, одним з головних чинників формування і функціонування Шляху (див.: Щодра, 2019, с. 9–28; 2021, с. 77–112). Починаючись “з варяг”, він з'єднував торговельні центри поморських слов'ян із Руссю і Візантією і на всій своїй протяжності проходив землями слов'ян (Славоніями). Починався Шлях з варяг у греки в Вісмарській затоці, а саме в торговому осередку вагрів Старігарді. До 1972 р. в цій слов'янській області було знайдено 13 скарбів арабського срібла (Пауль, 2016, с. 13), що підтверджує її вагомий роль у міжнародній торгівлі. Зі Старігарда водний шлях пролягав через головні центри слов'ян на південно-західному узбережжі Балтики – Велігард (згодом нім. Мекленбург), Росток, Любіца (нім. Любек), Штетін, Волин, острів Руян (нім. Рюген) – до гирла Вісли. Одним із найбільших торговельних центрів на цьому шляху було місто Волин, розташоване в гирлі Одри. На території древнього Волина знайдено вісім скарбів арабських дирхемів, серед яких були також монети, карбувані в першій половині IX ст. на півдні Східної Європи (Пауль, 2016, с. 13). Такі ж монети місцевого карбування виявлені в скарбах Подоння. Так, у Девицькому скарбі, знайденому на Вороніжчині, було 86 таких монет, які становили четверту частину номенклатури (Галкина, 2002, с. 48). Їх іноді бездоказово трактують як хозарські, однак на території Хозарії у пониззі Волги таких монет не виявлено, як і не знайдено скарбів арабських монет – це вказує на винятково транзитну роль Хозарії в міжнародній торгівлі, тоді як карбування монети є характерною ознакою виробничої економіки. На думку дослідників, хозари власної монети не карбували, а місцева монета зі скарбів Подоння із зображенням тризуба і рунічними написами (не скандинавськими) карбувалася в Руському каганаті. Численні скарби Подоння, як і наявність в них монет місцевого карбування, стали аргументом для висновку, що “на півдні Східно-Європейської рівнини в IX ст. провідна роль в поширенні східних монет і, очевидно, в торговельних операціях з країнами Сходу, належала Руському каганату” (Галкина, 2002, с. 48). Монети руського карбування виявлені також в найбільшому на Балтиці ранньому скарбі срібних монет на Рюгені. Наявність у балтійських скарбах монет руського карбування є ще одним доказом торговельних зв'язків балтійських слов'ян з Руссю, через яку проходила торговельна магістраль у країни халіфату.

Північний відтинок Шляху з варяг у греки, що формувався у слов'янському Помор'ї і йшов через Балтику до Вісли, повторював маршрут Бурштинового шляху, відомого ще з античних і навіть раніших часів. Далі через Західний Буг і Прип'ять він пролягав до Дніпра і Києва. Свого часу імовірність цього маршруту припускали Зоріан Доленга-Ходаковський і І. Забелін, при цьому З. Доленга-Ходаковський вважав, що болотиста місцевість утруднювала перевалку суден із Західного Бугу до верхів'я Прип'яті (1837, с. 10). На думку І. Забеліна, товари з Західного Бугу волоком або возами перевозили до Південного Бугу, а однакова назва обох рік свідчила, що в античні часи їх сприймали як одну водну магістраль (2016, с. 28). Сучасні дослідження доводять, що у VIII–X ст. у Східній Європі встановився теплий і сухий клімат, який висушив прип'ятьські болота, тому пройти волоком або на возах від Західного Бугу до Прип'яті у той час було можливо.

Про важливу торговельну роль Побужжя свідчать засновані тут в ранньому середньовіччі великі ремісничі й торговельні центри Зимно і Пліснесько. Укріплене городище Зимно в Південно-Західній Волині у VIII ст. було великим центром ковальського і ювелірного ремесла (Ауліх, 1972, с. 124). Ймовірно, що економічний феномен Зимнівського городища був зумовлений не стільки внутрішніми, як зовнішніми чинниками, зокрема розвитком міжнародної торгівлі на європейській і трансконтинентальній магістралях. Городище могло бути одним із торговельних станів. Найбільшим торговельно-ремісничим центром у Східній Європі того часу стало Пліснесько, розташоване на вододілі між басейнами Дністра, Західного Бугу і Прип'яті. У IX ст. площа городища становила 160 га, а разом з поховальним комплексом його укріплена частина займала 450 га (Войтович, 2013, с. 111), що в кілька разів перевершувало територію скандинавських торговельних центрів, зокрема найбільших з них – данського Хедебю (24 га) і шведської Бірки (12 га). Артефакти, виявлені на території городища, вказують на його торговельні зв'язки зі слов'янським Балтійським Помор'ям, Моравією і арабським Сходом.

Через Побужжя проходив також суходільний шлях, що був частиною трансконтинентальної магістралі, яка з'єднувала Кордову зі східними торговельними центрами халіфату. У верхів'ї та середній течії Західного Бугу він перетинався з водним шляхом. На думку дослідників, низка топонімів Західного Побужжя свідчить про перебування в регіоні арабських торговців. Торгівлю з арабами підтверджує також великий скарб арабських дирхемів, карбованих у VIII–на початку IX ст. (близько п'яти тисяч монет), знайдений в околицях села Йосипівка на Львівщині (Гудима, 2000, с. 278–282).

На відтинку водного шляху із Західного Бугу до Прип'яті були засновані ранні міські центри Русі – Берестя, Туров, Пінськ, що є вагомим доказом його важливої торговельної ролі. Її підтверджують топоніми, що походять від слова варяг, які є на маршруті магістралі. Вони позначають також торговельний шлях з Києва до Моравії, який проходив через Краків (Ловмянський, 1985, с. 52–53), і є ще одним доказом активної участі балтійських слов'ян-вагрів у міжнародній торгівлі.

Отже, Шлях із варяг у греки, ймовірно, починався в землях балтійського слов'янського племені вагрів (варягів) і йшов через Балтику, Віслу, Західний Буг і Дніпро. Писемні джерела підтверджують можливість такого корабельного сполучення Києва з Балтикою у середньовіччі. Так, у 1041 р. князь Ярослав Мудрий здійснив цим шляхом похід на суднах проти мазовшан (Kowalenko, 1952, s. 46–100). У XII ст. польський хроніст Гал Анонім також знав про водний торговельний шлях від балтійських слов'ян до Русі через Віслу (1961, с. 26).

Не так однозначно можна трактувати кінцевий пункт Шляху “у греки”, оскільки у середньовіччі німецькі хроністи Грецією називали не лише балканські володіння Візантії, а й Русь, що прийняла хрещення за грецьким обрядом. Так, у хроніці Адама Бременського Київ названий “найпрекраснішою окрасою Греції” (Адам Бременский, 2011, с. 16). Ймовірно, що й згадувані у містах слов'янського Помор'я грецькі торговці насправді були русами за походженням, а не етнічними греками. В арабських джерелах руси-християни, подібно, називалися румійцями. Відтак, можна припустити, що Шляхом із варяг у греки називали не лише шлях, що сполучав балтійських слов'ян з Константинополем, а й шлях зі слов'янського Помор'я до Києва. У столиці Русі балтійські слов'яни-варяги обмінювали свої товари на арабське срібло. З Києва Дніпровським шляхом вони могли дійти до Чорного моря, візантійських кримських володінь і до

Константинополя. Сергій Гедеонов свого часу припускав, що інформатором Костянтина Багрянородного про Дніпровський відтинок магістралі і дніпровські пороги міг бути поморський слов'янин, про що, на його думку, свідчить двічі вжите імператором слово “прах”, а не руське “поріг” (1876, с. 365).

Вказаний маршрут Шляху був водночас частиною трансконтинентальної магістралі, що вела до країн арабського Сходу, звідки у прибалтійський регіон надходив основний східний товар того часу – арабське срібло. Водний маршрут магістралі далі на схід пролягав через Чорне і Азовське моря, Дон, Каспійське море і Волгу. З Києва до Азовського моря можна було добратися не лише по Дніпру і Чорному морю, а й водним шляхом з Дніпра через річки Самару, Вовчу воду і Міус. На ньому був лише один волок між Вовчою водою і Самарою довжиною приблизно півтора кілометра, тоді як на Дніпровському шляху в районі порогів треба було пройти волоком понад 70 км. Пізніше під час морських походів цей маршрут використовували запорожці, оминаючи заблоковане турецьким флотом гирло Дніпра.

Ще один варіант Шляху з варяг у греки – маршрут з Вісли до Сяну і Дністра, який повторював маршрут античного Бурштинового шляху і пролягав землями хорватських племен. Він також позначений численними городищами у Подністров'ї і Попрутті. Версією Шляху міг бути і водний маршрут по Одеру. Через Одер, як і через Віслу, вела найкоротша дорога з Балтики до Карпат. Цими ріками з давніх часів відбувався колонізаційний рух слов'янських племен. Одерський шлях пролягав через Моравські ворота до Середнього Подунав'я, а далі розгалужувався на південь і схід до Києва та Константинополя. Він теж входив до трансконтинентальної магістралі, що сполучала азійські провінції халіфату і Кордовський емірат (Херрман, 1986, с. 62–63). Виходи до Чорного моря на названих маршрутах контролювали руси, які володіли гаванями в гирлі Дніпра, Дністра і в північному рукаві Дунаю (Рыбаков, 1982, с. 185).

Окрім маршруту, дискусійним залишається також питання про час функціонування Шляху з варяг у греки і трансконтинентальної магістралі, до якої він входив. Датування найраніших скарбів арабського срібла, знайдених у Прибалтиці, серединою VIII ст. вказує на те, що обидва шляхи у той час вже існували. Найбільш інтенсивно вони функціонували у IX–X ст., в період розквіту східної торгівлі. Цим періодом датується найбільше скарбів арабського срібла на півдні Східної Європи і в Прибалтійському регіоні. З ослабленням халіфату на початку XI ст. східний шлях втратив своє значення. Проте торгівля Русі з містами південно-західного Балтійського Помор'я продовжувалась і в XI, і в XII ст., коли балтійські магістралі опанувала німецька Ганза. Прикладом важливої ролі торгівлі з Руссю для розвитку балтійських міст є той факт, що після її припинення в середині XII ст. німецький Шлезвіг занепав.

Викладений матеріал дає підстави для висновку: описаний в Повісті временних літ маршрут Шляху із варяг у греки був неможливий через кліматичні умови ранньосередньовічної доби; не має переконливих аргументів також скандинавська версія шляху, згідно з якою він, нібито, сполучав скандинавські країни з Візантією. Джерела свідчать, що Шлях, який становив відтинок трансконтинентальної магістралі, починався на Балтиці в торгових осередках балтійських слов'ян і пролягав через слов'янські регіони Балтійського Помор'я, Побужжя і Подніпров'я. Їх вигідне географічне розташування забезпечувало контроль над основними водними артеріями, що сполучали Балтику і Чорне море, та провідну роль у міжнародній торгівлі VIII–X ст. Торговельний Шлях із варяг у греки стимулював появу і розвиток у слов'янських ареалах мережі

поселень та ранніх міст, був важливим чинником утворення ранньосередньовічних слов'янських держав і формування Руської імперії.

Список посилань

- Ауліх, В., 1972. *Зимнівське городище – слов'янська пам'ятка VI–VII ст. н.е. в Західній Волині*. Київ: Наука.
- Бережков, М., 1879. *О торговле Руси с Ганзой до конца XV века*. Санкт-Петербург: Типография В. Безобразова и комп.
- Берштейн-Коган, С. В., 1946. *Вышневолоцкий водный путь*. Москва: Издательство Минречфлота.
- Берштейн-Коган, С. В., 1950. Путь из варяг в греки. *Вопросы географии*, 20, с. 239–270.
- Брайчевский, М. Ю., 1985. “Русские” названия порогов у Константина Багрянородного. В: *Земли Южной Руси в IX–XIV вв. (История и археология)*. Киев: Наукова думка, с. 19–30.
- Васильевский, В. Г., 1908. *Труды*. Т. 1. Санкт-Петербург: Издательство Императорской Академии Наук.
- Вілкул, Т. Л., 2015. *Літопис і хронограф. Студії з текстології домонгольського київського літописання*. Київ: Інститут історії НАН України.
- Войтович, Л. В., 2013. Повертаючись до хорватів Костянтина Багрянородного. В: *Нартекс. Byzantina Ucrainensis*, 2. Харків: Майдан, с. 71–101.
- Войтович, Л. В., 2015. Гольмгард: де правили руські князі Святослав Ігорович, Володимир Святославович та Ярослав Володимирович. *Український історичний журнал*, 3 (522), с. 37–55.
- Воронин, Н. Н., 1951. Средства и пути сообщения. В: *История культуры Древней Руси*. Москва–Ленинград: Издательство АН СССР, с. 280–295.
- Галкина, Е. А., 2002. *Тайны Русского каганата*. Москва: Вече.
- Гаркави, А. Я., 1874. *Сказания мусульманских писателей о славянах и русских*. Санкт-Петербург: Типография императорской Академии Наук.
- Гедеонов, С. А., 1876. *Варяги и Русь. Исторические исследования*. Ч. 2. Санкт-Петербург: Типография Императорской Академии Наук.
- Генрих Латвийский, 1939. *Хроника Ливонии*. Москва–Ленинград: Издательство АН СССР.
- Герье, В., 1871. *Лейбниц и его век. Отношение Лейбница к России и Петру Великому по неизданным бумагам Лейбница в Ганноверской библиотеке*. Санкт-Петербург: Печатня В. И. Головина.
- Гудима, Ю., 2000. З історії археологічних досліджень північних схилів Вороняків у районі Олеська. *Наукові зошити історичного факультету Львівського університету*, 3, с. 278–282.
- Доленга-Ходаковський, З., 1837. Пути сообщения в древней России. В: *Русский исторический сборник*, т.1., кн.1, с. 9–50.
- Домановський, А. М., 2009. Візантійсько-руська торгівля у творах арабських письменників: елементи нової інтерпретації старих даних. В: *Іслам і сучасний світ. Роботи учасників другої і третьої Всеукраїнської конференції ісламознавчих досліджень молодих вчених ім. А. Кримського*. Київ: Ансар Фаундейшн, с. 142–166.
- Дубов, И. В., 1989. *Великий Волжский путь*. Ленинград: Изд-во Ленинградского университета.

Забелин, И. Е., 1879. *История русской жизни с древнейших времен*. Ч. 2 Москва: Синодальная типография.

Забелин, И. Е., 2016. *Имя Руси*. Москва: Вече.

Записки о Московии Барона Герберштейна, 1866. Санкт-Петербург: Типография В. Безобразова и комп.

Зоценко, В. Н., 1991. Византийская монета в Среднем Поднепровье. В: *Южная Русь и Византия. Сборник научных трудов (К XVIII конгрессу византинистов)*. Киев: Наукова думка, с. 57–79.

Жиленко, І. В., 2002. *Синопис Київський. Лаврський альманах*. Спецвипуск 2. Київ: ВІПОЛ. Електронна бібліотека: <http://litopys.org.ua> synopsis [Доступ 5 травня 2023]

Иловыйский, Д., 1876. *Разыскания о начале Руси: вместо введения в русскую историю*. Москва: Типография Грачева и К.

Кирпичников, А. Н., 1999. О начальном этапе международной торговли в Восточной Европе в период раннего средневековья (по монетным находкам в Старой Ладогe). В: *Международные связи, торговые пути и города Среднего Поволжья IX–XII веков*. Казань: Мастер-Лайн, с. 107–115.

Константин Багрянородный, 1991. *Об управлении империей*. Москва: Наука.

Кузьмин, А. Г., 2003. *Начало Руси. Тайны рождения русского народа*. Москва: Алтейя.

Кропоткин, В. В., 1978. О типологии кладов куфических монет IX века в Восточной Европе. В: *Древняя Русь и славяне*. Москва: Наука, с. 111–117.

Литаврин, Г., 2000. *Византия, Болгария, Древняя Русь (IX–начало XII вв.)*. Санкт-Петербург: Алтейя.

Ловмянский, Х., 1985. *Русь и норманы*. Москва: Прогресс.

Микляев, А. М., 1992. Путь из варяг в греки (зимняя версия). *Новгород и Новгородская земля. История и археология*, 6. с.133–138

Нежиховский, Р. А., 1973. *Река Нева*. 3-е изд. Ленинград: Гидрометеиздат.

Пауль, А., 2016. *Балтийские славяне от Рерики до Старигарда*. Москва: Книжный мир.

Повесть временных лет. По Лаврентьевской летописи 1377 г., 1950. Москва–Ленинград: Издательство Академии Наук СССР.

Потин, В. И., 1970. Русско-скандинавские связи по нумизматическим данным (IX–XII вв.). В: *Исторические связи Скандинавии и России. IX–XII вв.* Ленинград: Наука, с. 64–80.

Рыбаков, Б. А., 1982. *Киевская Русь и древнерусские княжества XII–XIII вв.* Москва: Наука.

Рыбаков, Б. А., 1984. *Мир истории. Начальные века русской истории*. Москва: Молодая гвардия.

Седов, В. В., 1995. Изделия древнерусской культуры в Скандинавии. В: *Славяно-русские древности, 2. Древняя Русь: новые исследования*. Санкт-Петербург: Издательство С.-Петербургского ун-та, с. 53–65.

Седов, В. В., 2003. О руссах и Русском каганате в IX в. (В связи со статьей К. Цукермана “Два этапа формирования Древнерусского государства”). *Славяноведение*, 2, с. 3–15.

Сойер, П., 2006. *Эпоха викингов*. Санкт-Петербург: Евразия.

Сорокин, П. Е., 2003. Путешествие на лодке “Славия” вокруг Ладоги. *Культурное наследие Российского государства*, 4. Санкт-Петербург, с. 438–453.

Сорокин, П. Е., 2010. Некоторые результаты археологических и экспериментальных исследований средневекового судоходства по пути “из варяг в греки”. *Диалог культур и народов средневековой Европы. К 60-летию со дня рождения Е. Н. Носова*. Санкт-Петербург, с. 293–304.

Федотова, П. И., 2020. Идеальная дорога: был ли возможен трансконтинентальный водный путь по рекам Восточной Европы. *Евразийский Союз Ученых*, 73 (9), с. 1–25.

Херрман, Й., 1986. Славяне и норманны в ранней истории Балтийского региона. В: *Славяне и скандинавы*. Москва: Прогресс, с. 8–129.

Херрман, Й., 1986. Ободриты, лютичи, руяне. В: *Славяне и скандинавы*. Москва: Прогресс, с. 338–359.

Шлецер, А. Л., 1809. *Нестор. Ч. 1. Русские летописи на древнеславянском языке*. Санкт-Петербург: Императорская типография Языкова.

Шнитников, А. В., 1957. Изменчивость общей увлажненности материков северного полушария. *Заметки географического общества СССР*, 16, с. 1–336.

Щодра, О., 2019. Епоха слов'ян на Балтиці: економічне піднесення слов'янського Помор'я у ранньому середньовіччі. *Проблеми слов'янознавства*, 68, с. 9–28.

Щодра, О., 2021. *Слов'яни і Русь в ранньому середньовіччі. Передумови і початки формування імперії русів*. Львів: ПП Сорока Т. Б.

Adami, 1876. *Gesta Hammaburgensis Ecclesiae Pontificum*. In: *In usum scholarum ex Monumentis Germaniae Historiis Recusa*. Hannoverae: Impensis Bibliopoli Hahniani.

Helmoldi, 1869. *Chronica Slavorum. Monumenta Germaniae Historica*, XXI. Hannover: Impensis Bibliopoli Hahniani, pp. 1–99.

Kowalenko, W. S., 1952. *Przewłoka na szlaku żeglownym Warta–Gopło–Wisła. Pszegld Zachodni*, 8, s. 46–100.

Munster, S., 1628. *Cosmographia*, IV. Basel: Verlag Edition Offizion.

Herrman, J., 1971. *Zwischen Hradtschin und Vineta*. Leipzig–Jena–Berlin: Urania Verlag.

Thunmann, J., 1774. *Untersuchungen uber die Geschichte der ostlichen europaischen Volker*, 1. Leipzig: Erschainingjahr.

References

Adami, 1876. *Gesta Hammaburgensis Ecclesiae Pontificum*. In: *In usum scholarum ex Monumentis Germaniae Historiis Recusa*. Hannoverae: Impensis Bibliopoli Hahniani. (In Latin)

Aulich, V. V., 1972. *Zimnyske hillfort – a Slavic monument of the 6th–7th centuries AD in Western Volyn*. Kyiv: Naukova dumka. (In Ukrainian)

Bahrianorodnyj, K., 1991. *How to rule the empire*. Translated from by H. H. Litavrina and A. P. Novoseltseva. Moscow: Nauka. (In Russian)

Bershtein-Kogan, S. V., 1946. *Ayshnevolotsk waterway*. Moskva: Minrechflota Publishing House. (In Russian)

Bershtein-Kogan, S. V., 1950. The way from Varyag to the Greeks. *Questions of Geography*, 20, pp. 239–270. (In Russian)

Berezkov, M. N., 1879. *On the trade of Russia with the Hansa until the end of the 15th century*. SPb: Tipografia V. Bezobrazova i K. (In Russian)

Brajchevskij, M. Yu., 1985. “Russian” names of rapids by Konstantin Porphyrogenitus. In: *Lands of Southern Rus in the 9th–14th centuries. (History and archeology)*. Kyiv: Naukova Dumka, pp. 19–30. (In Ukrainian)

Bremen, A., 2011. Act of the Archbishops of the Hamburg Church. *Adam of Bremen, Helmold from Bosau, Arnold of Lubeck. Slavic chronicles*. Translation from Latin V. Trilmich. Moskva: SPSL "Russkaya panorama", pp. 1–54. (In Russian)

Dolenga-Khodakovsky, Z., 1837. Ways of communication in Ancient Russia. *Russian historical collection*, 1, pp. 1–50. (In Russian)

Domanovsky, A. M., 2009. Byzantine-Russian trade in the works of Arab writers of the 9th–10th centuries: elements of a new interpretation of old data. In: *Islam and the modern world. Works of the participants of the second and third All-Ukrainian conference for Islamic studies of young scientists named after A. Krymsky*. Kyiv: Ansar Foundation, pp. 141–166. (In Ukrainian)

Dubov, L. V., 1989. *The Great Volga way*. Leningrad: The Leningrad University Publishing House. (In Russian)

Fedotova, P. I. Ideal road: was it possible transcontinental waterway along the rivers of Eastern Europe. *Eurasian Union of Scientists*, 73 (9), pp. 10–25. (In Russian)

Galkina, E. S., 2002. *Secrets of the Rus' Khaganate*. Moskva: Veche. Electronic library. Available at: www.litmir.me/br/ [Accessed September, 21, 2020] (In Russian)

Garkavi, A. Ya., 1871. *Legends of Muslim writers about the Slavs and Rus' (from half of the 7th century to the end of the 10th century A. D.)*. Sankt-Peterburg: Tipografija Imperatorskoj Akademii Nauk. (In Russian)

Gedeonov, S. A., 1876. *Varangians and Rus'*, 1. Moskva–Leningrad: Izdatelstvo Imperatorskoj Akademii Nauk. (In Russian)

Guerrier, V. I., 1871. *Leibniz and his Age. Leibniz's Relationship to Russia and Peter the Great from Leibniz's unpublished papers in the Hanover Library*. Sankt-Peterburg: Pechatnia V. I. Golovina. (In Russian)

Heinrich of Latvian, 1939. *Chronicle of Livonia*. Leningrad: Tipografija Akademii Nauk SSSR. (In Russian)

Helmoldi, 1869. *Chronica Slavorum*. In: *Monumenta Germaniae Historica*, XXI. Hannover: Impensis Bibliopoli Hahniani, pp. 1–99. (In Latin)

Herrman, J., 1971. *Between Gradshin and Vineta*. Leipzig–Jena–Berlin: Urania Verlag. (In German)

Herrman, J., 1986a. Slavs and Normans in the early history of the Baltic region. In: *Slavs and Scandinavians*. Translated from German by E. A., Melnikova. Moskva: Progress, pp. 8–129. (In Russian)

Herrman, J., 1986b. Obodrits, Lutichi, Ruyans. In: *Slavs and Scandinavians*. Translated from German by E. A., Melnikova. Moskva: Progress, pp. 338–359. (In Russian)

Hudyma, Yu., 2000. From the history of archeological research on the northern Slopes of Voronyakiv in the Oleska region. *Scientific notebooks of the Faculty of History of the Lviv University*, 3, pp. 278–282. (In Ukrainian)

Ilovaisky, D. I., 1876. *Research on the beginning of Rus': instead of an introduction to Russian history*. Moskva: Tipografija Hracheva i K. (In Russian)

Kirpichnikov, A. N., 1999. On the initial stage of international trade in Eastern Europe during the early Middle Ages on coin finds in Staraya Ladoga. In: *International relations, trade routes and cities of the Middle Volga region of the IX–XII centuries*. Kazan: Master Line. (In Russian)

Kovalenko, V. S., 1952. Drag on the ship route Warta–Hoplo–Vistula. *Western review*, 8, pp. 46–100. (In Polish)

- Kropotkin, V. V., 1978. On the topography of hoards of Kufic coins IX in Eastern Europe. In: *Ancient Rus' and Slavs*. Moskow: Nauka, pp.111–117. (In Russian)
- Kuzmin, A., 2003. *The Beginning of Rus*. Moskow: Alteya. (In Russian)
- Litavrin, G. G., 2000. *Byzantium, Bulgaria, Ancient Rus' (IX–early XII centuries)*. Sankt-Peterburg: Aleteja. (In Russian)
- Lovmianskij, H., 1985. *Rus and Normans*. Moskow: Progress. (In Russian)
- Paul, A., 2016. *Baltic Slavs from Rerik to Starigard*. Moskow: Knizhnyy mir.: books-burg.net/book.php [Accessed August 29, 2020] (In Russian)
- Miklyaev, A. M., 1992. The way from the Varangians to the Greeks (winter version). *Novgorod and Novgorod land. History and archeology*, 6, pp. 133–138. (In Russian)
- Munster, S., 1628. *Cosmographia*, IV. Basel: Verlag Edition Offizion. (In Latin)
- Nezhihovsky, R. A., 1973. *The Neva River*. Leningrad: Gidrometizdat. (In Russian)
- Potin, V. M., 1970. Russian-Scandinavian Relations by numismatic data (IX–XII centuries). In: *Historical ties of Scandinavia and Russia of IX–XII centuries*. Leningrad: Nauka, pp. 64–80. (In Russian)
- Rybakov, B. A., 1982. *Kiev Rus' and the Rus' principalities of the XII–XIII centuries*. Moskow: Nauka. (In Russian)
- Rybakov, B. A., 1984. *The world of history. The early centuries of Rus history*. Moskow: Molodaya gvardiya. (In Russian)
- Sedov, V. V., 1995a. Cultural products of ancient Russian culture in Scandinavia. *Slavic-Russian antiquities*, 2. *Ancient Russia: new research*. SPb: Izdatel'stvo Sankt-Peterburgskogo u-ta, pp. 53–65. (In Russian)
- Sedov, V. V., 2003. About Rus and the Rus Khaganate of the 9th century. (In connection with the article K. Zukermana "Two stages of the formation of the Old Rus State". *Slavic Studies*, 2, pp. 3–15. (In Russian)
- Shletser, A. L., 1809. *Nestor. P.1. Russian Chronicles in Old Slavonic*. Sankt-Peterburg: Imperatorskaja Tipografija Yazykova. (In Russian)
- Shnitnikov, A. V., 1957. Variability of the General Humidity of the Continents of the Northern Hemisphere. *Notes of the Geographical Society of the USSR*, 1, pp. 1–336.
- Sojer, Piter, 2006. *Viking Age*. Translation from English. A. P., Sanina. Sankt-Peterburg: Evraziya. (In Russian)
- Shchodra, O M., 2019. The era of Slavs in the Baltic region: economic impact of the Slavic Pomeranian in the early Middle Ages. *Problems of Slavic Studies*, 68, pp. 9–28. (In Ukrainian)
- Shchodra, O., 2021. *Slavs and Rus in the early Middle Ages. Prerequisite and the beginning of the empire of the Rus*. Lviv: Soroka T. B. (In Ukrainian)
- Sorokin, P. E., 2003. Travel on the boat "Slavia" around Ladoga. *Cultural heritage of the Russian State*, 4, pp. 438–453. (In Russian)
- Sorokin, P. E., 2010. Some results of archaeological and experimental studies of medieval shipping on the way "from the Varangians to the Greeks". In: *Dialogue of cultures and peoples of medieval Europe. To the 60 th anniversary from the birth of E. N. Nosova*. Sankt-Peterburg: "Dmitry Bulanin", pp. 293–304. (In Russian)
- Thunmann, J., 1774. *Studios on the history of Eastern European peoples, 1*. Leipzig: Erschainungsjahr. (In German)
- Vasil'evskij, V. G., 1908. *Works of V. G. Vasil'evskij*. Sankt-Peterburg: Tipografija Imperatorskoj Akademii Nauk. (In Russian)

- Vilkul, T. L., 2015. *Chronicle and chronograph. Studies in textology of the pre-Mongol Kyiv chronicle*. Kyiv: Institute of History of Ukraine. (In Ukrainian)
- Voytovych, L.V., 2013. Returning to the Groats of Constantine Porphyrogenitus. Kharkov: Nartex. *Bizantina Ucrainensis*, pp. 71–101. (In Ukrainian)
- Voytovych, L.V., 2015. Holmgard: where did the Rus princes Svyatoslav Igorovich, Volodymyr Svyatoslavich and Yaroslav Volodymyrovych rule? *Ukrainian Historical Journal*, 3, pp. 37–55. (In Ukrainian)
- Voronin, N. N., 1951. Means and ways of communication. In: *History of culture of Ancient Rus: Pre-Mongolian period*, 1. Moscow–Leningrad: Tipografija Akademii Nauk SSSR. (In Russian)
- Zabelin, I. E., 1879. *History of Rus' life from ancient times*, 2. Moscow: Sinodálnaya tipografija. (In Russian)
- Zabelin, I. E., 2016. *Name of Rus*. Moscow: Veche. (In Russian)
- Zhilenko, I. V., 2002. *Synopsis Kyiv. Lavra Almanac*. Special Issue, 2. Kyiv: VIPOL. (In Ukrainian) <http://litopys.org.ua/synopsis> [Accessed May. 5. 2023] (In Ukrainian)
- Zotsenko, V., 1991. Byzantine coin in the Middle Dnieper. In: *Southern Rus and Bisantium: Collection of scientific works (to the XVIII Congress of Byzantines)*. Kyiv: Naukova dumka. (In Ukrainian)

**WHERE FROM AND WHERE TO DID THE ROUTE
FROM THE VARANGIANS TO THE GREEKS LEAD,
OR HOW GEOGRAPHY REFUTES HISTORICAL MYTHS**

Olga SHCHODRA

Department of Ancient History of Ukraine and Archival Studies

Ivan Franko National University of Lviv

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0551-9392>

e-mail: olgashchodra@gmail.com

Abstract. Problems of the geography of Kyiv Rus remain the hot topic of the modern studies of its history. These problems include the accurate mapping of the route from the Varangians to the Greeks since the chronicle version which has already become canonical, has long been questioned by researchers.

The purpose is an attempt to reconstruct a possible course of the route from the Vikings to the Greeks, and to do this we first have to find out what ancient authors meant while using the concepts "from the Varangians" and "to the Greeks". The scientific novelty of the paper lies in the development of studies on the historical and geographical aspects of the Kyiv Rus history; complements paleoclimatic research data to refute the traditional course of the route from the Varangians to the Greeks; suggests critical analysis of the Scandinavian version of the route according to which the 'from Varangians-to-Greeks' route connected Scandinavia with Kyiv Rus and Byzantium.

Results. The data obtained in the process of studying the climatic and hydrological conditions of North-Eastern Europe in the Middle Ages refute the traditional route (Neva-Volkhov-Lovat) and prove the impossibility of shipping these rivers due to their shallowness at that time and numerous rapids. The West Dvina route, the reconstruction of which was suggested by some opponents of the chronicle version of the

Way, was also unlikely. Based on the analysis of information obtained from various sources, the conclusion is substantiated that the 'from the Varangians to the Greeks' route was the route from the Slavic Baltic Pomerania to Kyiv Rus and Byzantium. It was also part of the transcontinental route between Western Europe and the Arab East. Its main route from the Baltic to the Black Sea passed through the trade centers of the Baltic Slavs, the Vistula, the Western Bug, the Pripyat, and the Dnieper. Probably there were also other courses of the route. Sources refute not only the traditional route but also its Scandinavian version. Reconstruction of the route is supported, by the conclusion that up until the eighteenth century, authors used the term 'Varangians' only in relation to the Baltic tribe of Vargs, while by the 'Greeks' the medieval chroniclers meant not only ethnic Greeks but also Christians of the Greek rite, including the Kyiv Rus.

Keywords: Rus, trade routes, the route from the Varangians to the Greeks, international trade, the Baltic Slavs, the Varangians.