

5. РУССКИЕ СУДА

Вполне естественно, нас интересует вопрос — какими средствами преодоления водных пространств обладали славяне, как выглядели их первые суда, как эволюционировало судостроительное мастерство, как возникало и развивалось мореходное, и, в частности, военно-морское искусство. Как ни скудны наши сведения, как ни ограничен круг наших источников, но и на этот вопрос мы попытаемся дать ответ.

Погребальные обычаи восточных славян периода первых письменных источников свидетельствуют о чрезвычайной древности лодьи и саней в качестве средств передвижения. Обычай погребать покойника или доставлять труп к месту погребения в лодье или на санях указывает на то, что в религиозных представлениях восточных славян, отражавших чрезвычайно архаические формы быта, сани и лодья выступают в качестве древнейших средств передвижения. Эти последние нужны покойнику для того, чтобы перебраться в загробный мир. Средством передвижения на земле были лодья и сани. Так было в древности, в далекие времена, когда еще не было ни колеса, ни телеги, а зимой и летом перебирались по суше в примитивных волокушах или санях, как это имело место еще не в столь отдаленные времена на Камчатке. И «сedia на санех» (т. е. на склоне лет, в ожидании смерти, перед кончиной, у гробовой доски) Владимир Мономах, употребляя народное выражение, в своем «Поученье» сохранил нам, как и миниатюры Сильвестровского списка «Сказания о Борисе и Глебе», память не только о древнем погребальном обычае, но и о доколесных средствах передвижения своих далеких предков.¹ Синхронным, если не еще более древним, был обычай погребения в лодье, свидетельствующий, что у предков славян передвижение связывалось с челноком, лодьей. Ею и снабжали покойника, отправляющегося на тот свет. Ибн-Фадлан с рядом красочных

¹ Повесть временных лет по Лаврентьевскому списку, 1910, стр. 232. — Д. Н. Анучин. Сани, ладья и кони как принадлежности похоронного обряда, М., 1890.

подробностей описывает похороны знатного руса, сжигаемого в собственной лодье.¹

Остатки погребений в лодьях обнаружены при археологических раскопках.² Из всего сказанного естественно вытекает, что лодья была древнейшим средством передвижения у восточных славян.

В письменных источниках древнейшие русские суда выступают под названием «кораблей» и «лодей» (ладий, оладий), причем этими терминами летописец пользуется альтернативно, и выступают они в самом широком, нарицательном значении и употребляются для обозначения всякого судна вообще.³

Обычно представление о греческом происхождении русского слова «корабль» (от греч. — *káραβος*) не имеет за собой никаких оснований. Мы можем проследить как раз обратный путь этого слова.

Наличие в ряде языков южной, юго-восточной и юго-западной Европы и сопредельных с ними земель мусульманского Востока слов, обозначающих судно и происходящих от слова «корабль» (латин. — *carabus*, исп. — *carabella* и порт. — *caravella*, араб. — «караб» и «гураб»), при отсутствии языковых и смысловых аналогий в языках Северной и Западной Европы говорит о единстве происхождения термина «*carab*», и вряд ли мы ошибемся, если предположим, что на юге христианского и в мусульманском мире этот термин распространялся из Византии.

Византия же заимствовала слово «корабль» из русского языка, переделав его в «*káραβος*». Такой вывод на первый взгляд кажется неожиданным и необоснованным, причем такого рода отношение к высказанной гипотезе обусловлено обычным представлением, что русский язык может заключать и заключает в себе ряд иностранных слов, но сам он на языки соседних народов, а особенно на греческий и латинский, влиять никак не мог.

Такое представление не соответствует действительности. Стоит вспомнить (у Плиния) латинское слово «*viverga*» (белка), явно позаимствованное из восточнославянских языков и представляющее собой латинизированную «виверию» и греческое «*καυνάκη*» — «*καυνάκης*» того же происхождения, обозначающее «одежду из меха», происходящее от «куницы».⁴

¹ Путешествие Ибн-Фадлана на Волгу, под ред. И. Ю. Крачковского, стр. 79—84.

² Н. П. Загоскин, ук. соч., стр. 25

³ Повесть временных лет по Лаврентьевскому списку, 1910, стр. 20, 29, 34, 35, 43, 45, 150. — Н. П. Загоскин, ук. соч., стр. 351, 352.

⁴ Griechisch-Deutsches Handwörterbuch, т. I, 1866.

Постараемся аргументировать высказанное предположение о восточнославянском происхождении греческого «*κάραβος*» (ново-греч. *карáβι*). Во всех без исключения славянских языках встречается слово «корабль», «кораб», «корабль» в значении «судна» (болг. — «кораб», чешское «*kořab*», польское — «*kořab*», серб. — «кораб», и т. д.).¹

И. И. Срезневский указывает: «нет ни одного славянского наречия, в котором это слово не было бы своим... слово *kořab*, *kóřabi* — живет, как народное». ² Еще С. А. Гедеонов, а затем и Н. П. Загоскин совершенно справедливо восстали против объяснения слова «корабль», как заимствования из греческого.

Корень «кор», «кора», «корье», лежащий в основе слова «корабль» («кораб-ль»), лежит в основе и таких слов как «короб», «коробка», «корзина» и обозначает некое вместилище, сделанное из коры. Не случайно и до сих пор в чешском языке слово «*kořab*» означает и древесную кору, и большую лодку. И это вполне понятно, если мы учтем, что древнейшие суда делались из прутьев и обшивались корой, а позднее кожами. Исидор объясняет: «*carabus* — есть малая ладья из сплетенных прутьев, обтянутых кожею».

Таким образом, в славянских языках понятие «судно» обозначалось словом «корабль» потому, что некогда, в очень отдаленные времена, суда действительно представляли собой лодки, сделанные из коры. В других индоевропейских языках слова, обозначающие суда, уже не отражали этой ранней ступени судостроительного искусства, и слово «корабль» пришло в греческий язык в архаическом, первоначальном его значении из славянских языков, в частности, из русского языка. Античная Греция не знала слова «*κάραβος*», обозначающего судно. В языке древней Эллады встречается слово «*κάραβος*» в значении древесного жука или определенного вида морского краба. И только у Гезихия из Александрии впервые это слово выступает в обозначении лодки, ботика, т. е. судна. Но произведение Гезихия относится к VI или началу VII века н. э., т. е. к тем временам, когда «ромен» уже хорошо знали славян, и Византия давно подвергалась их ударам и с суши и с моря.

Предполагать, что «крабом» стали называть «судно» потому, что оно стало панцирным, невозможно, так как русские суда, а их византийцы и называют «*κάραβος*», никогда не были панцирными. Следовательно, в греческий язык слово «*κάραβια*» проникло из славянских языков относительно поздно, в визан-

¹ Н. П. Загоскин, ук. соч., стр. 353.

² И. И. Срезневский. Материалы для словаря древнерусского языка, т. I, стр. 1284.

тийские времена.¹ Поэтому-то Константин Багрянородный в своем сочинении «De ceremoniis aulae Byzantinae» употребляет термин «καράβια» только по отношению к русским кораблям (ρωσικα καράβια, Ῥως καράβια). Смысл этого слова грекам был уже непонятен, и они оперировали им, как чужим словом. Следовательно, судостроительное искусство древней Руси восходит к седой древности, ко временам начального формирования славянских языков, т. е. во всяком случае к эпохе переходной от высшей ступени дикости к низшей ступени варварства.²

Очень древними терминами было и слово «лодья» («ладья», «олядь», «лодь», «лодья», «ладия»), так же как и «корабль», обозначающее судно вообще и встречающееся в ряде славянских языков (чешское «lod», «lodi», польское «lodzia», вендское «lodia», поморско-люнебургское «lida»).³

С течением времени слово «лодья», «ладья», «лодка» вытесняет старый, архаический термин «корабль», сохраняющийся лишь в торжественной речи и в эпических произведениях.

Н. П. Загоскин намечает несколько этапов в истории судостроения у восточных славян и несколько типов судов, последовательно сменяющих друг друга. Древнейшим судном восточных славян (да и всех славян вообще) является уже упомянутый выше архаический «корабль», сделанный из гибких прутьев, скорее всего ивовых, и обшитый корой, а затем и кожей, напоминающий пироги индейцев и каяки эскимосов, чрезвычайно легкий, удобный при переноске через бесчисленные «волоки» и пороги, быстрый на ходу, но малоостойчивый,⁴ маловместительный, непрочный и почти непригодный для плавания в открытом море.

Время монопольного господства таких судов у восточных славян отделено от первых письменных источников не сотнями, а тысячами лет.

Вторым по времени и гораздо более совершенным типом судна является лодка («лодья») одnodеревка, моносил (μονοξύλα, монохула) греческих источников. Это были огромные древесные стволы, выдолбленные внутри, обтесанные, могущие

¹ Griechisch-Deutsches Handwörterbuch von Pape, Braunschweig, 1866. — Greek-English Lexicon Liddell — Scott. Oxford. 1925.

² Л. П. Якубинский. Образование народностей и их языков. Вестник Ленинградского университета, № 1, 1947, стр. 149—152.

³ Н. П. Загоскин, ук. соч., стр. 358, 359. — Русская Правда, изд. АН СССР, т. I, стр. 72, 80, 113, 131, 158, 174, 196, 225, 288, 310, 336, 357, 384, 399, 436, 437; т. II, стр. 207, 208, 214, 577, 578. См. также Г. Е. Кочин. Материалы для терминологического словаря древней России, стр. 174.

⁴ Остойчивость — морской термин, означающий устойчивость корабля.

вместить сравнительно большое количество людей и груза, но все же не очень вместительные и малоостойчивые. Далеким их потомком, миниатюрным по размерам, является кое-где уцелевший до наших дней рыбацкий долбленый челнок-душегубка. Такое судно, почтенной давности, хранится в Военно-Морском музее ВМС СССР в Ленинграде.

Такие долбенки-однодеревки в первоначальном своем виде длительное время сохранялись в качестве речных судов, особенно на небольших речках и озерах, но на море они, повидимому, в скором времени уступили свое место судам другого типа.

Третьим по времени типом судна, с которым русские и выступили в военно-морской истории и появились у стен Сурожа и Амастриды, Константинополя и Бердаа, и который у греков и получил название моноксила, хотя таковым, собственно говоря уже не был, уйдя далеко вперед по сравнению с подлинной долбленой лодьей-однодеревкой, были т. наз. «набойные лодьи».

Долбленая колода-однодеревка составляла у «набойной лодьи» как бы только основу, остов. Надводная часть такой лодьи увеличивалась нашивкой к бортам колоды путем «набоя» край на край, одна на другую, досок («набоев»), что значительно увеличивало ее размеры, грузоподъемность и остойчивость.¹ И, наконец, четвертым типом явилось судно, целиком сделанное из досок («лодья» досчатая, или «досчаник»). Его размеры не регламентировались величиной колоды, и форма его зависела целиком от желания судостроителей. Такого рода «лодьи», по мнению Н. П. Загоскина, очевидно, со временем получили преимущество перед «набойными» лодьями и получили название «лодьи морской», или «лодьи заморской».²

Я считаю такое объяснение более правильным, чем попытка объяснить термин «лодья заморская» иноземным, «заморским» ее происхождением, которую сделал П. И. Белавенец.³ Благодаря любезности члена-корреспондента АН СССР профессора Ленинградского университета В. И. Равдоникаса мне удалось на раскопках в Старой Ладоге в 1948 г. в слоях X в. видеть т. наз. «кокеры» такой дощатой лодьи. Это громадные деревянные скрепы-ребра (шпангоуты), служащие для соединения и скрепления досок, составляющих борт такой «лодьи замор-

¹ Русская Правда, ук. изд., т. II, стр. 577, 578. — Н. П. Загоскин, ук. соч., стр. 366, 367. — П. И. Белавенец. Материалы по истории русского флота. М.-Л. 1940, стр. 16.

² Русская Правда, ук. изд., т. I, стр. 113, 131, 158, 174, 196, 225, 256, 288, 316, 357, 384, 436, 439; т. II, стр. 577.

³ П. И. Белавенец, ук. соч., стр. 16.

ской». Раскопки В. И. Равдоникаса дали уникальный материал совершенно исключительного значения для истории русского судостроения.

Такова была в основных чертах эволюция русских судов. Во времена образования и расцвета Киевского государства и в период феодальной раздробленности до XIII в., т. е. в хронологических рамках нашего исследования, существовало, конечно, немало типов судов. Наряду с совершенными судами с высокими бортами встречались и архаические, наряду с большими — маленькие.

В XI—XII вв. упоминаются «насады» («носады»). О них говорят «Повесть временных лет», Ипатьевская летопись, Новгородские летописи, «Русская Правда», «Слово о полку Игореве».¹ «Насады» были вместительными судами и, повидимому, были близки к «набойным лодьям».² «Русская Правда» сохранила нам еще упоминания о «струге» и «челне». О их величине говорит статья «Русской Правды» (Троицкий список), которая позволяет судить о размерах и ценности русских судов того времени. Речь идет о штрафах («продаже») за кражу судов. Самый высокий штраф полагается за кражу морской лодьи — 3 гривны, за набойную лодью устанавливается штраф в 2 гривны, за лодью — 60 кун (в гривне 50 кун), за струг — гривна и за челн — 20 кун.³

Следовательно, струг дешевле лодей и, несомненно, меньше их. И, наконец, понятно маленький речной челн стоит дешевле всех.

Близок челну учан, упоминаемый в «Договорной грамоте Смоленского князя Мстислава Давидовича с Ригой и Готским берегом» 1229 г., в которой учан приравнивается к челну («у когося избить оучан, а любо челн...»), хотя быть может учан больше челна.⁴

Источники интересующей нас эпохи в истории Руси сохранили и ряд названий судов иноземного происхождения. К числу таковых следует отнести встречающийся в летописи один раз термин «скедия» (греч. — *skédia*),⁵ трижды — тер-

¹ Повесть временных лет по Лаврентьевскому списку, 1910, стр. 132. — Летопись по Ипатскому списку, 1871, стр. 261, 293, 346, 422, 457. — Русская Правда, ук. изд., т. II, стр. 578. — Новгородская IV летопись, ПСРЛ, т. III, стр. 42.

² Мрочек-Дроздовский полагал, что набойная лодья и насад понятия равнозначные и обозначают лодью, на которую «набивались» или «насаживались» доски обшивки. См. его Исследования о Русской Правде, вып. I, стр. 205, 206.

³ Русская Правда, изд. АН СССР, ч. I, 1940, стр. 113. — Н. П. Загоскин, ук. соч., стр. 364, 380, 381.

⁴ М. Владимировский-Буданов. Христоматия по истории русского права, 1899, вып. I, стр. 125.

⁵ Повесть временных лет по Лаврентьевскому списку, 1910, стр. 43.

мин «кубара» (греч. — κομάριον),¹ один раз под 1182 г. галея (галера),² шнеки (сканд. «šnek»), уже упоминавшиеся нами выше, указания на которые мы встречаем в новгородских летописях и в «Повести об Александре Невском», а с начала XIV в. лойвы и ушкуи (слова финно-угорского происхождения). Кроме того встречаются «триреи» (триеры) и дроманы (дромоны). Некоторые из этих терминов надолго закрепились на Руси, другие же (скедия, кубара, шнека, триреа, дроман) скоро исчезли и применялись чаще всего по отношению ко вражеским судам.

Следует отметить, что как термин «корабль» вошёл в греческий язык, а из него попал и в другие языки народов стран Средиземноморья, так и русский термин «лодья» вошел в языки соседей Руси на севере, шведов (lodia) и финнов (lotia).³

Судостроительное искусство на Руси непрерывно совершенствовалось. Под 1151 г. Ипатьевская летопись помещает рассказ о речном сражении на Днепре между князем Юрием Долгоруком и Изяславом Мстиславичем, князем киевским. В этом сражении на стороне киевлян действовали суда нового типа.

«Бе бо исхитрил Изяслав лодьи дивно: беша бо в них гребци невидимо, токмо весла видити, а человек бяшет не видити; бяхуть бо лодьи покрыты досками, и борци стояще горе в бронях и стреляюще, а кормьника два беста, един на носе, а другой на корме, аможе хотяхуть, тамо поидяхуть, не обращаяще лодий».⁴ «Лодьи» Изяслава Мстиславича были устроены так, что гребцы были укрыты дощатой палубой, которая одновременно служила помостом для облеченных в броню и обстреливавших неприятеля воинов. «Лодьи» имели по два руля-весла, одно на корме, и одно на носу, что давало им возможность, не поворачиваясь, идти по желанию и передним и задним ходом. Это было первое собственно военное русское судно. Сложными, с «чердаками», богато изукрашенными резбой, были и новгородские суда, память о которых сохранил наш народный эпос. Трудно приурочить былины о Соловье Будимировиче и о Садко именно к рассматриваемому нами периоду времени, но если учесть, что в Садко можно усматривать летописного Сотко Сытинича, упоминаемого в новгородской летописи под 1167 г., то и некоторые элементы новгородского народного эпоса мы можем так же отнести к XII в.⁵

¹ Повесть временных лет по Лаврентьевскому списку, 1910, стр. 50, 108. — Летопись по Ипатскому списку, 1871, стр. 341.

² Летопись по Ипатскому списку, 1871, стр. 422.

³ Н. П. Загоскин, ук. соч., стр. 359.

⁴ Летопись по Ипатскому списку, 1871, стр. 293.

⁵ В. Н. Бернадский. Господин Великий Новгород, стр. 46.

Какова же была грузоподъемность русских судов? Прямые указания мы имеем только на грузоподъемность русских судов, совершающих морские походы. Договор Олега 907 г. говорит прямо «а в корабли по 40 мужь».¹ Из сочинения Константина Багрянородного «De ceremoniis aulae Byzantinae» мы узнаем, что на 7 русских судах помещалось 415 воинов, на 10 (может быть 11—12) — 629 воинов.²

Таким образом, надо полагать, что русские морские суда вмещали 40—60 человек. Конечно, в лодьи грузилось оружие, одежда, пища, пресная вода. Все это заставляет нас прийти к выводу о достаточно больших для морских походов размерах «морских лодий». В то же самое время русские лодьи были легки, подвижны и, относительно, невелики, что обуславливало и соответствующую тактику морского боя.

В распоряжении судостроителей древней Руси имелись разнообразные и довольно совершенные орудия труда: топоры, долота (простые и втульчатые), пилы, сверла, скобеля, тесла.

Скобелем снимали кору с колод, теслом отделявали доски («тес»), выдалбливали и обстругивали лодьи, сверлом проделывали отверстия в досках и кокорях, сшиваемых прутьями или сколачиваемых деревянными гвоздями.

Очень рано в судостроении на Руси стала применяться пила. Пилы были небольшие по своим размерам и напоминали современные «ножовки». Употреблялись они только для мелких работ. Деревья рубили топорами, тесали доски тоже топорами или теслами. В искусных руках русских «древделов» топор нередко становился универсальным орудием труда.

Отправляясь в морской поход, русские брали с собой инструменты, необходимые для починки оружия и для ремонта и строительства лодий.

Так например, захватившие в 943 г. Бердаа русские «привешивают... на себя большую часть орудий ремесленника, состоящих из топора, пилы и молотка и того, что похоже на них».³

Строительство простых судов было доступно каждому, умевшему обращаться с топором, но совершенствование русских судов привело к выделению специалистов кораблестроителей.⁴

Из сочинения Константина Багрянородного «De administrando Imperio» мы узнаем кое-что о технике судостроения и оснащении судов. Он рассказывает, что «однодеревки (μονοξύλα), приходящие в Константинополь из внешней Руси», изготавливаются

¹ Повесть временных лет по Лаврентьевскому списку, 1910, стр. 30.

² Константин Багрянородный, ук. соч., Vol. I, Воннае, 1829, стр. 664, 665. — Ф. И. Успенский. Русь и Византия в X в., стр. 10.

³ А. Ю. Якубовский. Ибн-Мискавейх о походе руссов в Бердаа в 332 г. — 943/4 г.... «Византийский временник», 1926, т. XXIV, стр. 65.

⁴ Б. А. Рыбаков. Ремесло древней Руси. 1948, стр. 407—413, 509.

и оснащаются следующим образом: «славяне... рубят однодеревки в своих горах в зимнюю пору и, обделав их, с открытием времени (плавания), когда лед растает, вводят в ближние озера. Затем, так как они (озера) впадают в реку Днепр, то оттуда они и сами входят в ту же реку, приходят в Киев, вытаскивают лодки на берег для оснастки и продают руссам. Руссы, покупая лишь самые колоды», превращают далее такую колоду в корабль.¹

Таково начало строительства древнерусского «корабля» времен Олега и Игоря. Прежде всего в дремучем лесу выбиралось огромное дерево: осина, осокорь, липа или дуб. Исполнивши лесов в те времена были не редкость. Иосафат Барбаро еще в XV в. видел на Руси липы, выдолбленный ствол которых служил колодой — остовом лодки, вмещавшим 8—10 людей и столько же лошадей.² Срубив дерево, его обрабатывали и путем обтесывания, долбления и выжигания колоде придавали лодьеобразную форму. Затем колоду распаривали и разделявали ее кольями для придания соответствующей формы и размеров. Операция эта требовала большого количества времени.

Существовал в свое время и другой способ приготовления такой колоды, требовавший от двух до пяти лет. Он заключался в том, что в дереве еще на корню делалась трещина, которая постепенно расширялась путем вбивания клиньев и распорок. Когда дерево принимало соответствующую форму, его срубали, распаривали и, мягкое и податливое, окончательно отделявали распорками и топорами.³

Такие колоды-однодеревки и пригоняли весной в Киев в IX—XI вв. Далее Константин Багрянородный сообщает, как «руссы» оснащают однодеревки, снабжают их уключинами, веслами и прочими снастями. Тут же их обшивают досками. Строились «набойные лодьи». Доски прикреплялись к колоде либо деревянными гвоздями,⁴ либо пришивались (отсюда позднейшее «шитик») ивовыми прутьями или корнями можжевельника.⁵

Готовясь к выходу в море, на острове Евферия, «руссы» в случае, если это необходимо, дополнительно («опять») «снабжают свои однодеревки недостающими принадлежностями, парусами,

¹ Известия Византийских писателей о Северном Причерноморье. Изв. ГАИМК, вып. 91, 1934, стр. 8.

² Библиотека иностранных писателей в России, т. I, стр. 57.

³ Н. П. Загоскин, ук. соч., стр. 372, 373.

⁴ Благодаря любезности чл.-корр. АН СССР, профессора Ленинградского университета В. И. Равдоникаса, на раскопках в Старой Ладге в 1948, мне удалось видеть «кокоры» со следами деревянных гвоздей, использованные в постройках X века.

⁵ Н. П. Загоскин, ук. соч., стр. 373, 374. — П. И. Белавенец, ук. соч., стр. 16.

мачтами и реями, которые привозят с собой».¹ Из этого отрывка сочинения Константина Багрянородного мы узнаем, что окончательная отделка русской лодьи, направляющейся в Царьград, происходила уже в пути, на острове Евферия (Елферия, Ефес-рия), последней стоянке русских перед выходом в море. Здесь они прилаживали к своим кораблям мачту с реей («шегла»), устраивали уключины («ключь»), паруса («пре»), весла, якорь, а быть может, катки и колеса для «волоков» (в этой связи не покажется уже столь фантастическим рассказ летописи о том, как Олег поставил свои суда на колеса). Иногда, как во время похода Владимира Ярославича 1043 г., лодьи снабжались тара-нами. Быть может для непотопляемости и остойчивости «корабли» древних руссов, как и чрезвычайно на них похожие «чайки» и «дубы» казаков, по бортам окружались связками сухого черета (камыша).

Плавали по морю, держась берегов, боясь потерять берег из виду. Ориентиром служили знакомые очертания берегов, звезды, солнце.

Выступавшие покровителями купцов и путешественников, плававших по Черному морю (договоры Олега и Игоря с греками предусматривают помощь потерпевшим кораблекрушение со стороны русских), русские в то же самое время были опасными врагами на море.

Сам характер русской равнины, политические границы Руси, заключавшие в себе главнейшие политические центры страны, отстоящие довольно далеко от моря (Киев, Переяславль, Чернигов, Ростов, Смоленск, Псков, Новгород, Полоцк, Червен, Перемышль; Тмутаракань, Олешье, Корчев, «города подунайские», конечно, не могли сравниться с этими крупнейшими городами Руси), диктовали особенности русского судостроения и мореходства, русской военно-морской тактики. Пороги и «волоки» требовали плоскодонных судов с минимальной осадкой, легких и сравнительно небольших по размерам. В то же самое время суда должны были быть достаточно грузоподъемны, дешевы и просты в постройке.² Такой тип судна диктовался особенностями плавания русских людей, — одно и то же судно должно было выступать и в качестве морского, и в качестве речного. Речное судно не обязательно должно было удовлетворять требованиям, предъявляемым к морским кораблям, но эти последние должны были обязательно выступать и в качестве речных судов.

В «Тактике» императора Льва мы находим указание на эту особенность русских судов: «Малые и большие дромоны ты сна-

¹ Известия византийских писателей о Северном Причерноморье. Изв. ГАИМК, вып. 91, 1934, стр. 10.

² Н. П. Загоскин, ук. соч., стр. 367, 368.

ряжаешь (в зависимости) от свойств воюющих (с тобой) народов. Ибо не одна и та же эскадра (пригодна для действия против) сарацинских варваров и так называемых северных скифов (русских, — В. М.). Ибо варвары-сарацины пользуются кумбариями большими и малоподвижными, а ладьи у скифов малые и быстроходные, так как невозможно пользоваться большими кораблями на реках, впадающих в Евксинский понт». ¹ Это же указание мы находим и у Лиутпранда; «суда русов вследствие своего малого размера проходят там, где мало воды...». Русским «в их отчаянных морских предприятиях... приходилось довольствоваться теми же, лишь до известной степени приспособленными к требованиям морского плавания, судами, которые были типичными и для их днепровского речного флота вообще, хотя для этой цели и выбирались, конечно, лодьи наиболее надежные и значительные по размерам». ²

Легкость, подвижность и быстроходность русских судов диктовали и соответствующую тактику русских на море. «Полная неожиданность похода, стремительность атаки, возможность быстрого отступления в открытое море или к мелководным побережьям, плавням и речным устьям, где не в состоянии были бы настигнуть их тяжелые суда греческого флота, — такова была морская тактика наших предков, требовавшая флота если и многочисленного («покрыли суть море корабли» — говорится про поход Игоря 945 года), но, вместе с тем не громоздкого, легкого и подвижного, способного, смотря по обстоятельствам, идти как на веслах, так и под парусами». ³

В бою русские стремились разгромить врага, используя момент внезапности. Быстро нападали, пытались сойтись борт к борту, взять врага на абордаж, при неудаче быстро отходили, рассыпаясь по морю и стараясь ускользнуть от преследования. Типичным примером русского боя на море явилось сражение у Царьграда и во время похода 1043 г.

Целый день греческие триремы не решались нападать на русских, стоявших в строе фронта. Лишь вечером греческие суда устремились в атаку. Камнемётные машины, «греческий огонь» и страшная буря сделали свое дело. С большими потерями русские отошли в бухту. Но когда византийский адмирал Феодорокан увлекся погоней, русские, используя свое превосходство в маневренности и быстроходности, вступили в бой, разгромили греков, пустили ко дну несколько неприятельских судов, четыре галеры захватили и убили самого Феодорокана.

Из указанного видно, что скорость хода и маневренность служили средством защиты для русских судов.

¹ Migne. Patr. gr., t. CVII, cap. XIX, § 69, стр. 1011.

² Н. П. Загоскин, ук. соч., стр. 368.

³ Там же, стр. 368

Основным принципом ведения войны в древней Руси было единство военных действий и на суше, и на море (походы Игоря, Святослава и др.). Война велась всеми средствами.

Походы предпринимались одновременно и по суше, и по морю, поход по суше превращался в морской (поход 943 г. на Бердаа), и морской заканчивался военными действиями или продвижением по суше (1043), с судов высаживались десанты, в том числе конница.

Внутри воинства древней Руси никакого деления на сухопутное и морское не было и быть не могло. Один и тот же воин по мере надобности сражался и на море, и на суше.

Дружинная организация в одинаковой степени была присуща русским «воям», ведущим военные действия и на суше, и на море.

Среди русских воинов-мореходов действовал тот же «закон русский» и та же «Русская Правда», которыми руководствовались княжьи «моужи», творя суд по земле Русской.

Никакого особого оружия русские мореходы не знали. Отправляясь «за море», русские воины брали с собой те же мечи и копья, луки и стрелы, боевые топоры и щиты, облачались в те же кольчуги и надевали те же шлемы, которыми они разили врагов или оборонялись от них на суше.

Заканчивая рассмотрение судостроительного мастерства и мореходного искусства на Руси IX—XII вв., мы приходим к выводу, что и в этой области, как и во многих других, Русь шла своим самобытным путем, отнюдь не отгораживаясь от соседей, заимствуя у них и, в свою очередь, передавая им свои навыки, свой опыт, свое искусство, создавая оригинальные суда и своеобразную морскую тактику, эффективную и живучую, унаследованную в модифицированном виде и казаками XVI—XVII вв. и галерным флотом Петра, и превзойдя многие народы в области судостроения как по качеству, так и по количеству судов, а главное, в мореходном искусстве и морской доблести, заслуженно вошла в историю как страна предпринимчивых и доблестных «пенителей морей».

352730

В. В. МАВРОДИН



НАЧАЛО
МОРЕХОДСТВА
НА РУСИ



ИЗДАТЕЛЬСТВО
ЛЕНИНГРАДСКОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО
УНИВЕРСИТЕТА ИМЕНИ А. А. ЖДАНОВА
1949