

СЕРЕДНЬОВІЧНІ ПОРТИ СХІДНОЇ ЄВРОПИ: ДЕЯКІ ВІДМІННОСТІ НА РІЧКАХ І МОРЯХ

Аналізується археологічна інформація щодо облаштування портів на водних магістралях від північних до південних морів на східноєвропейських землях у часи існування першої східнослов'янської держави.

Ключові слова: Київська Русь, ріки, моря, торговельні зв'язки, портові споруди, відмінності в облаштуванні.

В усі часи взаємодія людини та води була однією із суттєвих деталей функціонування будь-якої екологічної системи, зокрема і на східноєвропейських просторах. А ще конкретніше — на території Східно-Європейської рівнини, де преважають висоти від 100 до 200 м над рівнем моря, і загалом вона є найбільшою рівниною земної кулі з такою низькою поверхнею. Простягнулася ця рівнина від берегів північних морів — Баренцевого та Білого — до гірських ланцюгів Карпат, Криму та Кавказу на півдні. На сході її обмежує Уральський хребет, а на заході вона простягається до південного узбережжя Балтійського моря.

Ріки в цих географічній і геологічній зонах відрізняються протяжністю та відносно спокійною течією. Витоки їх наближені відносно один до одного, верхів'я іноді заходять у басейни інших річок, а далі — у моря. У минулому столітті для перевезення цими річками багажу за складних умов (проти течії та за відсутності вітру) використовували ручну тягу. Численні струмки, річечки та ріки збираються у басейни найбільших із них — Дніпра, Волги, Дона, Дністра, Німана, Західної та Північної Двіни, Онеги, Мезени, Печори, водозбірна площа яких неоднакова. Головний водорозділ, що розділяє ріки Балтійського, Білого та Баренцевого морів, різко наближається до заходу та півночі розглянутої території. А стік з центральної частини вищезгаданої рівнини спрямований на схід, значною мірою до Каспійського моря (рис. 1). Головний водорозділ, що розмежовує басейни південних Чорного, Азовського та Каспійського морів і басейни Балтійського, як і згаданих північних морів, різко наближається до заходу та півночі (Обединтова 1983, с. 10, 12—13).

Це загальна характеристика річкової системи в цій частині євразійського материка. Тепер же звернемося безпосередньо до питання

використання річок у часи функціонування структур першої східнослов'янської держави наприкінці I — на початку II тис. н. е., як і інших людських спільнот, що існували в цей же час в деяких інших зонах Східної Європи.

Варто зазначити, що вся тогочасна система торговельно-ремісничих поселень була загалом «прив'язана» якраз до річкових шляхів, а їх основною функцією було проведення річкової торгівлі та залучення для цього відповідних комунікацій. Перші спроби на археологічному матеріалі охарактеризувати такі об'єкти як пункти на річкових шляхах — тобто спроби виявлення у структурі подібних центрів торговельних зон і визначення їх діяльності у східноєвропейському регіоні через приймання та обслуговування річкових суден — відбулися відносно нещодавно. Така особливість помітна у порівнянні з вивченням західноєвропейських аналогій, де проблема «портової археології» нині має уже певні позитивні результати (Мурашева, Фетисов 2014, с. 287).

Також необхідно вказати, що під час вивчення цієї теми найчастіше звертаються до відомого з літописів волхвівсько-дніпровського маршруту — так зв. «шляху із варяг у греки», який пов'язував, у першу чергу, північні та південні райони зони східнослов'янського розселення, основну торговельно-економічну нитку всієї Східної Європи. Запропонована літописцем схема цієї середньовічної магістралі доволі чітко демонструє її міжнародний характер. Наближений до літописного шлях був описаний ще Адамом Бременським: він розпочинався у Старигарді або Шлезвігу, проходив через Волин у гирлі Одри, обходив Південно-Східну Прибалтику і «через чотирнадцять днів від Волина досягав країну Русь», де розташовувалася «митрополія Київ, суперник константинопольського скипетра, краса і слава Греції» (рис. 2). Місто на Боспорі було кінцевою точкою цього міжнародного маршруту, де пов'язані з морями порти мали свої специфічні особливос-

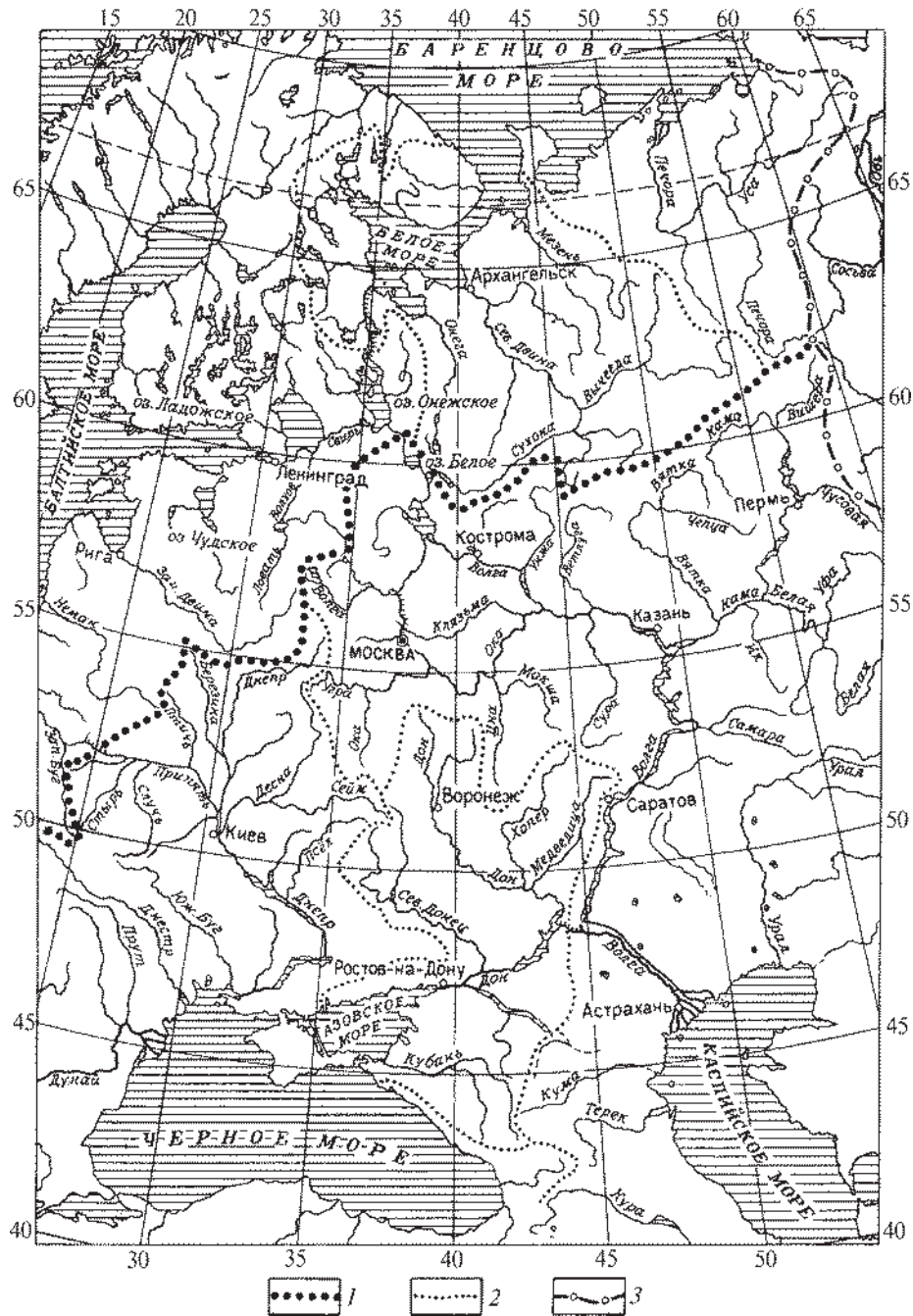


Рис. 1. Річкова сітка Східно-Європейської рівнини (за Г. Обедієнковою): 1 — головний водорозділ; 2 — межа басейнів морів; 3 — водорозділ європейських і сибірських річок

ті облаштування у порівнянні з їх річковими аналогіями (Славяне и скандинавы 1986, с. 218—235; Путь из варяг... 1996, с. 101; Давня історія України 2000, с. 428, 430). Зокрема, це знайшло аналогії у кам'яній припортовій фортифікації і глибоких бухтах значних за розмірами чорноморсько-середньоземноморських портів у порівнянні з так зв. «віками» або ж «торговельно-ремісничими поселеннями» на більш північних територіях (Петросян 1986, с. 40, 44, 71; Сорочан 2005, с. 683—684; Лебедев

1977, с.142). Такими прикладами можуть слугувати Константинополь на Боспорі, Херсон — літописний Корсунь у Криму, Бірка в Скандинавії (рис. 3—8).

Але в цьому випадку ми акцентуємо увагу на набагато менш відомих пам'ятках — на середній ділянці «шляху із варяг у греки», на території південної частини Київської Русі (у межах «Руської землі» у вузькому значенні цього терміну), а також на окремих об'єктах на «Бурштиновому шляху» у прибалтійському ре-



Рис. 2. Торговельні шляхи середньовічної Європи (за С. Романовим)

гіоні, для яких об'єднуючою ланкою був відомий археологічний комплекс IX—XI ст. біля Гньоздова під Смоленськом на Верхньому Дніпрі. Якраз тут, на перехресті водних шляхів, перетиналися маршрути «північ—південь» (Дніпро—Ловать—Волхов) і «захід—схід» (Західна Двіна/Даугава—Дніпро—Ока—Волга). У західному напрямку другий варіант маршруту забезпечував коротший і прямий зв'язок з країнами узбережжя Балтійського моря, хоча існує й певна загадка стосовно хронології: літописні

повідомлення разом з археологічно зафіксованими відповідними матеріалами імпортно-експортних операцій свідчать про найактивнішу фазу південнорусько-прибалтійських контактів лише починаючи з XII ст., тоді коли місце Гньоздова чітко зайняв літописний Смоленськ. Слід також відзначити і те, що Південно-Східна Прибалтика найбільших результатів у торговельних операціях із Руссю досягла в експорті сировини та продуктів промислового призначення: хутра, бурштину тощо (Му-

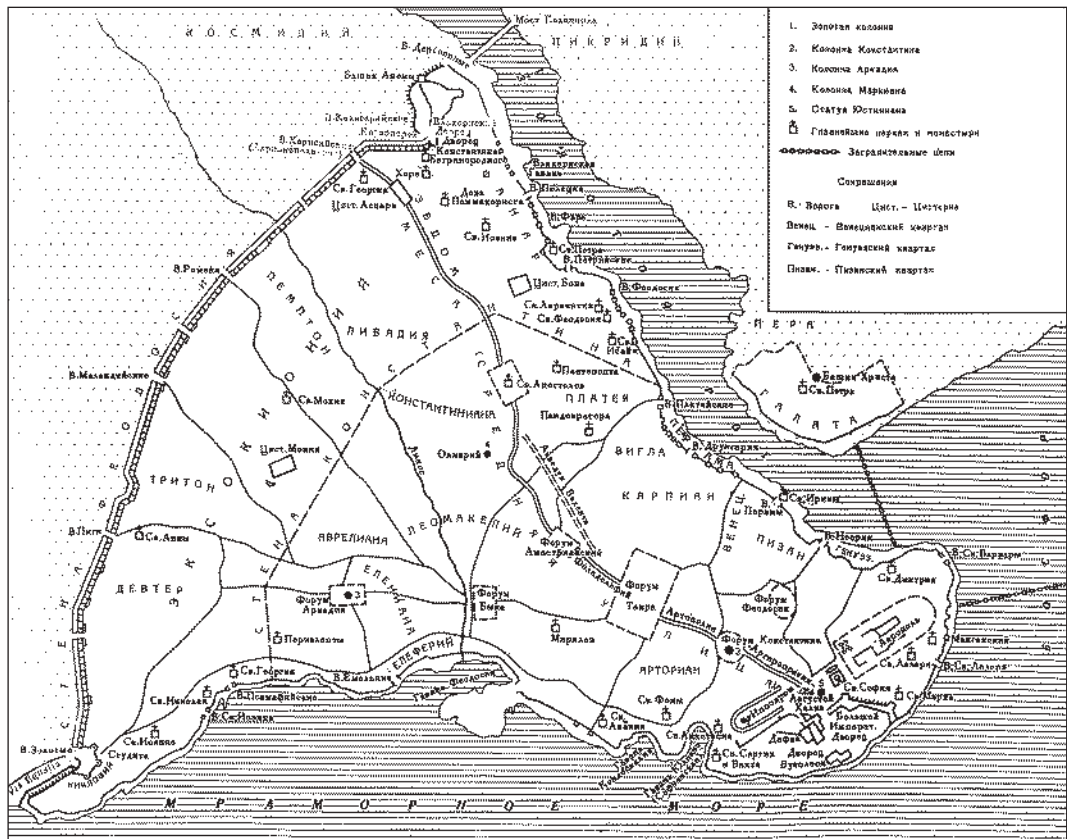
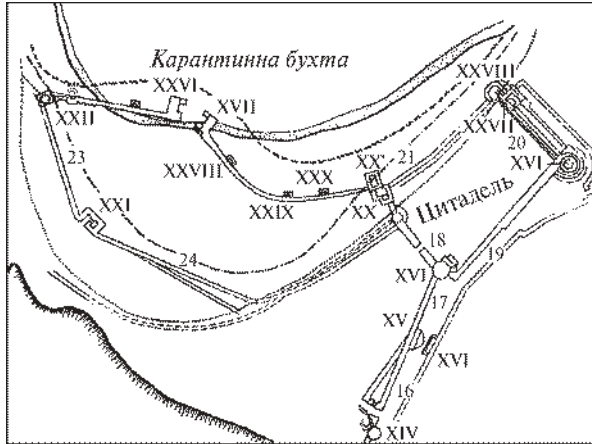


Рис. 3. План Константинополя



Рис. 4. Вид на Константинополь с бухтой Золотой Рог



16, 17... — куртини; XV, XX... — башти; **ліній берега:** — Vet. до н. е.; — ШІ-ІХ ст.; — ІХ-Х ст.; — сучасна

Рис. 5. Схема південно-східних оборонних споруд Херсона-Корсуна з куртинами (22—27) та баштами (XXI—XXIII) для захисту портового району з боку Карантинної бухти (за І. Антоною)



Рис. 6. Херсонес-Херсон. Аерофотозйомка

гуревич 1965, с. 144; Булкін, Дубов, Лебедев 1978, с. 51—52, 54; Давня історія України 2000, с. 434, 438).

Якраз на території Верхнього Подніпров'я, згідно зі свідченнями візантійського імператора Костянтина Багрянородного, слов'яни — піддані київських русів, а конкретно «кривеїни, лендзяни та інші Славії — рублять у своїх горах моноксіли під час зими і, спорядивши їх, із наступом весни, коли розтане лід, вводять до водойм, що знаходяться по сусідству. Так як ці [водиоми] впадають у річку Дніпро, то й вони з тих [місць] входять у ту саму річку й відправляються у Кію. Їх витягують для [оснащення] і продають росам. Роси ж, купивши одні ці довбанки й розібравши свої старі моноксіли, переносять їх. І у червні місяці, рухаючись по річці Дніпро, вони спускаються до фортеці



Рис. 7. План шведської Бірки: 1 — кургани; 2 — укріплення; 3 — селища; 4 — городище

Вітачева, яка є фортецею-панкіюкітом росів, і, зібравшись там на протягом двох—трьох днів, поки з'єднаються усі моноксіли, тоді відправляються в дорогу й спускаються по названій річці Дніпро» (Константин Багрянородный 1991, с. 45—47).

Тут ми маємо перші свідчення у писемних джерелах про існування дніпровських портів у Києві та Вітачеві. Але археологічних доказів стосовно цього нині не існує. Хоча для першого з названих пунктів усе ж маємо певний орієнтир у розміщенні таких прирічкових споруд: коли в 955 р. після повернення княгині Ольги з Константинополя візантійський імператор нагадав про обіцяні нею дари, то вона відповіла йому: «аще ты рьци такоже постоиши оу мене в Почайнѣ якоже азъ в Сюду то тогда ти дамъ» (ПСРЛ 1962, стлб. 63). Знахідки дерев'яної тріски ні про що не говорять — вона присутня майже скрізь, де велося будівництво.

Подібну ситуацію спостерігаємо і у третьому випадку — стосовно порту літописного Олешшя на Нижньому Дніпрі (у гирлі ріки), де річковий шлях переходив у морський, що йшов біля чорноморських берегів. Саме тут зустрічали послів з Візантії та Кавказу, кандидатів на київську митрополичу кафедру та інших поважних гостей. Київські князі трималися за Олешшя не лише тому, що воно було важливим перевалочним пунктом русько-візантійської торгівлі, але також, очевидно, через його промислове значення: місцеві рибал-

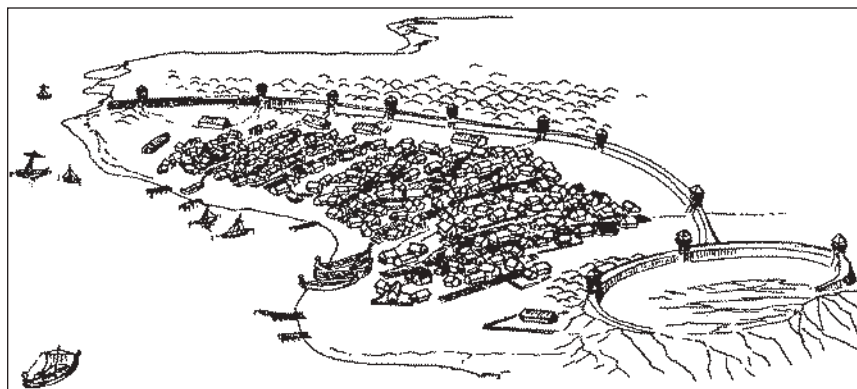


Рис. 8. Реконструкція Бірки на о. Мелар (за Й. Херрманом)

ки постачали, зокрема до столиці Русі, великі партії риби (Толочко 1980, с. 128—129).

З точки зору функціонального призначення не було порту ще в одному дніпровському місці — на острові Св. Григорія, сучасній Хортиці: «На цьому острові вони звершують свої жертвоприношення, так як там стоїть величезний дуб: приносять у жертву живих півнів, укріплюють вони і стріли навколо [дуба], а інші — шматочки хліба, м'ясо і що має кожен, як велить їх звичай. Кидають вони і жереб про півнів: або зарізати їх, або з'їсти, або відпустити їх живими» (Константин Багрянородний 1991, с. 49). Тож це було сакральне місце для здійснення відповідних ритуалів під час руху по воді, а не об'єкт промислового призначення.

Вище за течією цієї річки, безпосередньо на кордоні між Руссю та кочівницьким Степом, відомо про виявлення досить оригінально облаштованої укріпленої гавані в літописному місті Воїнь у гирлі Сули — лівій притоки Дніпра. Цей град був доволі ґрунтовно досліджений до його затоплення «рукотворним мо-

рем». У результаті проведених робіт було встановлено, що планування центральної частини — дитинця, як і валів та ровів, що його оточували, — було досить своєрідним, внаслідок чого цей укріплений пункт виділявся серед інших давньоруських городищ. Вал і рів оточували його не навколо, як це зафіксовано в переважній кількості випадків, а лише з півночі та заходу. Південне закінчення валу доходило безпосередньо до Сули й обривалося на її березі, водночас північне підходило до р. Кривульки (впадала тут у Сулу), але не з'єднувалося з нею. Між закінченням валу, що поступово понижувався, й Кривулею залишався прохід завширшки до 20 м. Можливо, що в давнину вал тут доходив до самої річки, але пізніше був розмитий під час паводків, а на його місці утворилася рівна болотиста місцевість. За валом із зовнішнього боку, тобто з півночі та заходу від нього й паралельно йому, проходив рів.

У середині дитинця розташовувалася рівна площадка з очевидними слідами культурного шару та залишками жител. Вона мала форму

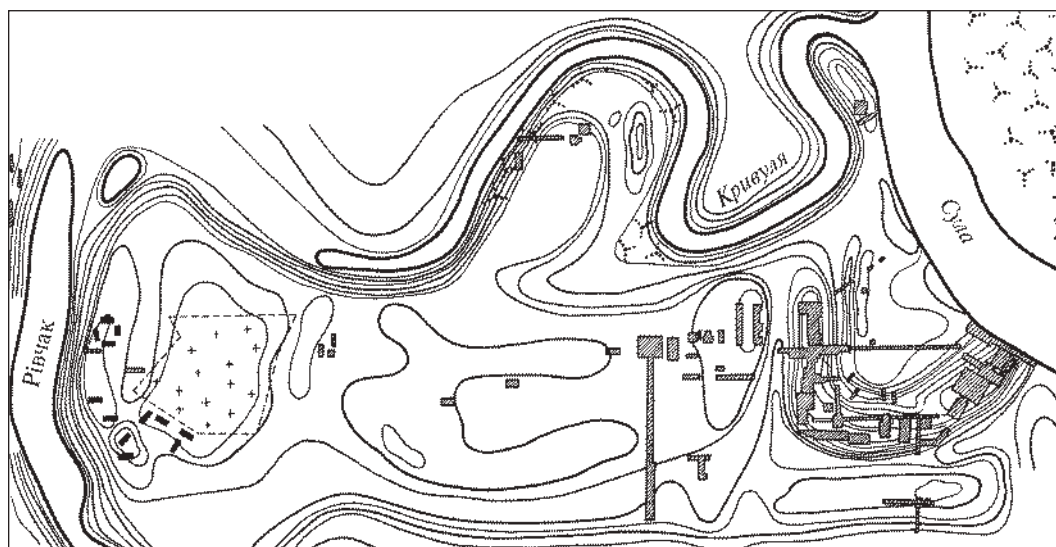


Рис. 9. План і розкопки на Воїнському городищі

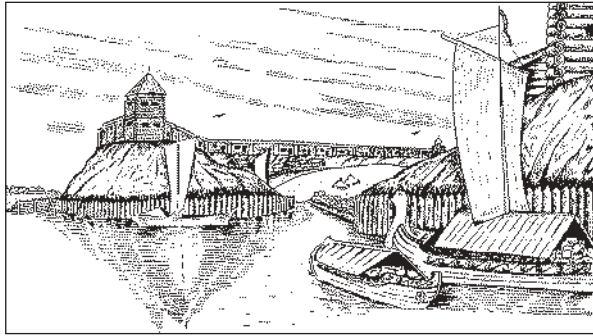


Рис. 10. Реконструкція літописного Воїня на Сулі (за В. Довженком та ін.)



Рис. 11. Гньоздово. План портових зон (за М. Мурашовою та О. Фетисовим)

напівмісяця — посередині та у східній частині була ширшою, а ближче до країв (у південній і північній частині) — вузькою. З боку річки, тобто зі сходу та півдня, площадка зі слідами культурного шару була в безпосередній близькості до річкової заплави, зарослої луговою травою. Між площадкою та заплавою проходив рів, дно якого більшу частину року було заповнене водою, а в часи засухи — заболочене. Цей рів, подібно городищенським укріпленням із півночі та сходу, також проходив напівколом паралельно до них. Його південний кінець доходив до Сули та безпосередньо з'єднувався з її руслом, а північний достатньо близько підходив до берега Кривулі, але з нею не з'єднувався. Можна припустити, що він був затягнутий мулом під час розливів, подібно до того, як і вал у цьому місці був розмитий.

Найбільш характерною особливістю планування Воїнського городища було те, що вал і рів, які напівколом оточували його, начебто й нічого не захищали: фронтальним боком вони були направлені в бік заселеного міського посаду, а внутрішнім — до річкової заплави, яка

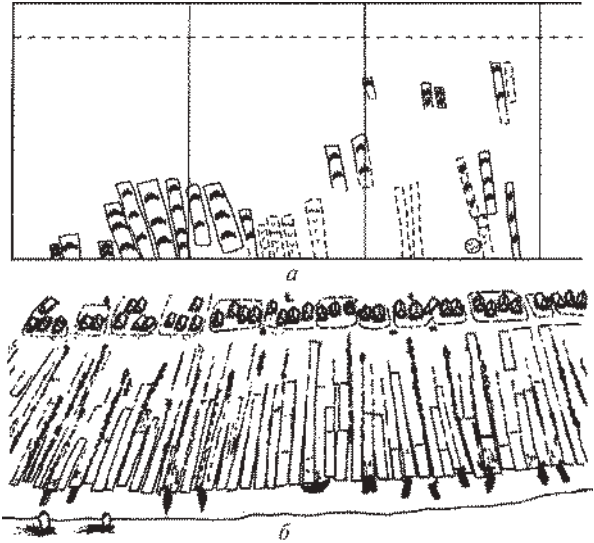


Рис. 12. Гньоздово: а — дошки-настил пристані; б — пристань у Дорестаді

кожну весну покривалася водою, а влітку заростала звичайною річковою рослинністю. У результаті археологічних досліджень виявилось, що низька площадка між валами, що заливалася під час розливів, була ні чим іншим як частиною природної заплави. Відповідно до цього й рів був одним із рукавів Старої Сули. Проходячи від Кривулі праворуч, він робив вигин у вигляді напівкола та відокремлював надзаплавне підвищення. Коли ж у часи Київської Русі будувалося це місто, то природний рукав старого річища був спланований та дещо випрямлений.

Спостереження щодо планування цього городища та розвідкові траншеї дали можливість стверджувати, що вал і рів завжди захищали центральну частину населеного пункту не по колу, а тільки напівколом — з південного та західного боків. З інших сторін (східної та північної) відповідних укріплень не було: тут до городища підходило русло Сули (такий природний рубіж і створював надійний захист). Але і тут були певні огорожувальні споруди — частокіл, лінія якого проходила вздовж правого берега біля самої води. Тобто, вал, рів і частокіл захищали не лише заселену площадку дитинця, але й ту частину, що заливалася, як і внутрішній рів, перероблений з рукава Старої Сули (рис. 9, 10).

Внутрішній рів у системі планування городища мав особливе значення. Він своїми закінченнями з'єднував русло Сули та її притоку Кривулі, що впадала до неї дещо вище городища та нижче підходила до центральної частини вже в середині укріплень. Правий берег було

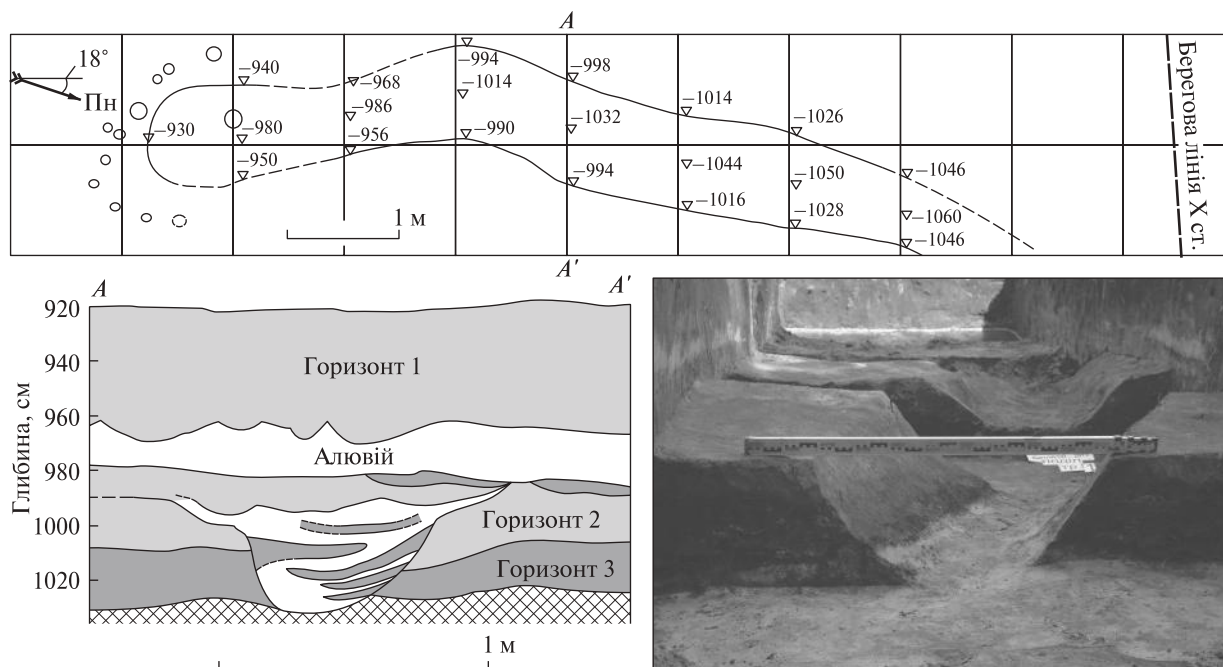


Рис. 13. План і розрізи канави на подолі Виповзова

сплановано та вирівняно, що свідчить про важливість його призначення. Таким чином, внутрішній рів забезпечував безпосередній зв'язок центру цього городища з течією Сули, а також відіграв роль укріпленої річкової гавані. Аналогічні гавані відомі й у деяких інших населених пунктах: вище за течією цієї річки в Жовнині, польському Сандомирі (Довженко, Гончаров, Юра 1966, с. 19–24).

Вище від Києва по Дніпру також відомі середньовічні порти. Одним з них був Любеч, де ще князь Олег посадив свого намісника. Тут, неподалік від дитинця в уроч. Замок (північніше нього), розміщена пойма з двома озерами, які згадуються у літописі. Одне з них, що перетворилося нині в затоку Дніпра, також у свій час відіграло роль гавані, про що свідчить відкритий на березі культурний шар зі знахідками візантійських монет (Археологія... 1986, с. 300). Однак інформація про такий об'єкт у цьому літописному граді обмежується на сьогодні короткими даними.

Але нині набагато більше накопичено інформації про «портову зону» вже згаданого Гньоздівського археологічного комплексу під Смоленськом у верхів'ях Дніпра. Перша ділянка, що може бути пов'язана з місцевим портовим господарством, розміщена на березі невеликого за своїми розмірами озера Бездонка, і розташовується воно на площі високої пойми Дніпра біля підніжжя Центрального городища. Водойма з'єднується протокою з р. Свинець

(притока Дніпра). Тут було виявлено систему дерев'яних настилів, які можна інтерпретувати як «тверді» для підходу до води, тобто примітивна пристань. Серед знахідок на цій ділянці розкопів виявлено орнаментовану у скандинавському стилі дерев'яну уключину. Однак масштаби пам'ятки обумовили необхідність вивчити й саму берегову смугу Дніпра, з метою виявити системи освоєння прибережної річкової зони. За південною межею поселення було виявлено острівцець культурного шару, розміщений у районі сучасного берегового валу Дніпра, поблизу давнього русла ріки. Таким чином, можна запропонувати таку інтерпретацію результатів досліджень (рис. 11).

Судячи зі складу керамічного матеріалу, початок портової діяльності в Гньоздово у прирічковій зоні датується другою чвертю X ст. У всіх будівельних горизонтах раннього етапу знайдено доволі значну кількість ладійних заклепок, які можна розглядати як своєрідний індикатор «портової активності» якраз у цьому місці.

Окрім того, до початкових етапів освоєння прибережної зони також належить досить цікавий археологічний об'єкт — дощаний настил пристані. Дощки були викладені одна біля одної у напрямку північ—південь, тобто перпендикулярно до лінії русла. У безпосередній близькості від східного краю цього настилу зафіксовано систему ям від стовпів, яка, можливо, належала певній легкій назем-

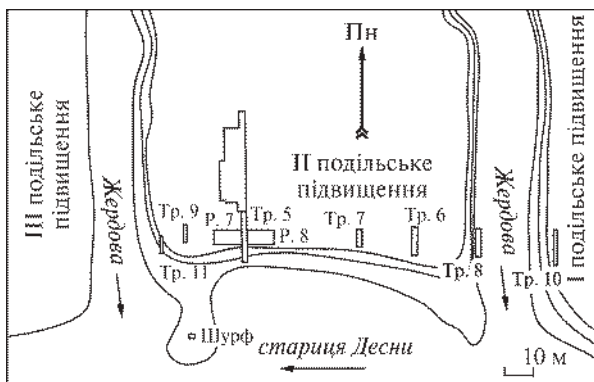


Рис. 14. Загальний план розкопів на Шостовицькому подолі

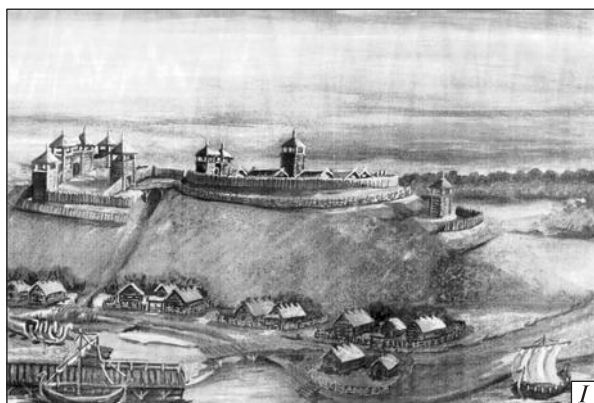


Рис. 15. Реконструкція Шостовицького подолу: I — загальний вигляд (за С. Дмитрієнком); II — причал (за О. Бондарем)

ній споруді. Повна аналогія такої конструкції причалу була запропонована В.А. ван Есом і В.Х. Ферверсом за матеріалами розкопок гавані Дорестада. Згідно з їхньою реконструкцією, на березі були викладені дошки настилу, орієнтовані перпендикулярно до берегової лінії й встановлені таким чином, що між краями настилу та води залишався простір земляного берега. Безпосередньо на берег з краю настилу витягувалися човни або невеликі кораблі для ремонту, стоянки чи технічного обслуговування. Можна припустити, що своєрідний «пірс»

був дерево-земляною спорудою, яка, очевидно, була знищена пожежею, оскільки в заповненні усіх стовпових ям чітко проглядаються фрагменти пропаленого супіску (рис. 12).

За дослідженнями Д. Елмерса, відомо кілька типів конструкцій пристаней, що належать до часів раннього середньовіччя. Окрім найбільш звичних дерев'яних пристаней, що відходили від берега до води, опорні стовпи яких встановлювалися вже в самій воді за її лінією зрізу (Хедебю, Волин, Шестовиця — про неї детальніше далі), відомі й так зв. примітивні пристані інших видів. Основними спорудами останніх були дерево-кам'яні або ж кам'яно-земляні конструкції, орієнтовані перпендикулярно до берегової лінії. Завдяки таким витягнутим насипам, що доходили аж до місця стоянки кораблів на мілководді, здійснювався під'їзд, а також вивантаження й завантаження товарів (Уппсала, Гластонберрі та ін.). У Гньоздові фіксується якраз такий варіант портової забудови. Окрім того, на цій території виявлено сліди різних складів чи окремих об'єктів: смолокурня, пов'язані з ковальською справою виробничі вогнища та шлаки, інструменти та ладійні заклепки — сліди судобудівництва та ремонту плавзасобів (Мурашева, Фетисов 2014, с. 288—293).

Елементи портової забудови були виявлені й на подолі Виповзівського археологічного комплексу на Десні — лівій притоці Дніпра, де в часи одержавлення цієї території був розміщений один з найранніших дружинних таборів великого князя київського на Дніпровському Лівобережжі. Тут, у безпосередній близькості до старого русла р. Кримки (стариці Десни), виявлено довгу канаву, орієнтовану з півночі на південь перпендикулярно до давнього русла. У південній частині траншеї на рівні материка вдалося зафіксувати закінчення канави, а північна частина пішла до старого русла річки. Загальна довжина дослідженої частини складає 8 м, її ширина — від 0,6 до 0,9 м, а глибина дорівнює 0,4 м. Шари заповнення цієї канави послідовно змінюються один за одним тонкими прошарками замивів і гумусу, що свідчить про сезонний характер використання цього об'єкта (рис. 13).

Споруда, що була пов'язана з описаним витягнутим заглибленням, функціонувала в перервах між розливами річки — у ці періоди й відкладалися гумусовані прошарки. Взимку й під час паводків канава не використовувалася, а тому й з'являлися прошарки алювію. На південній частині розкопу, навколо закінчення

цієї каналу, виявлено ямки — сліди від стовпів, що підтримували конструкції якогось навісу. Північний край каналу виходив за межі розкопу, але, враховуючи її орієнтування, а також зафіксовану стару берегову лінію, можна припустити, що північний край сягав безпосередньо русла річки. У такому випадку довжина каналу могла становити близько 10 м.

Імовірно призначення описаного об'єкта — траншея для витягування на берег плавзасобів для їх ремонту або ж для тимчасового зберігання на суші. Над торцевою частиною такого заглиблення розміщувався навіс (можливо, його частина використовувалася для зберігання ремонтних матеріалів). Стратиграфія об'єкта свідчить про його використання у Х ст. (найінтенсивніше — у середині цього сторіччя). Це був своєрідний «сухий док», аналогічний вищеописаному на березі озера під Гньоздівським городищем.

Привертає також увагу незвичайна конфігурація берегової каналу у Виповзові: її останні, якщо починати відлік від річкового русла, кілька метрів вигнуті під незначним кутом у східному напрямку, де й було зафіксовано стовпи від навісу. Можна припустити, що цей відрізок використовувався з якоюсь господарською метою, а човни витягували лише в те саме заглиблення, що проходило по прямій лінії у бік русла річки. І хоча місце з'єднання каналу з береговою лінією не потрапило в межі розкопу (заважав сучасний рівень води), імовірно, довжина частини, куди витягували човни чи малі судна, становила приблизно 7–8 м. За підрахунками А. Стальсберг, розміри ранньосередньовічних суден, що пересувалися по річках Східної Європи, були відносно невеликі — завдовжки від 6 до 12 м. Водночас слід відзначити й те, що згідно з розрахунками Е. Нілена на такому судні можна було перевозити достатньо великий вантаж і команду до 11 чоловік (Моця, Ситий, Скороход 2014, с. 34–36).

Ще вище по Десні — поблизу літописного Чернігова — на площі подолу Шестовицького археологічного комплексу також було виявлено сліди портової забудови з причалом для човнів і річкових суден, що знаходилися між сучасними течіями тієї ж Десни та її старого річища в кілька рукавів (р. Жердова). На другому з наявних тут підвищень були зафіксовані та досліджені сліди наземних жител з розвалами глинобитних печей і передпінними ямами; а також сліди садибних огорож і значна кількість ям господарсько-виробничого призна-

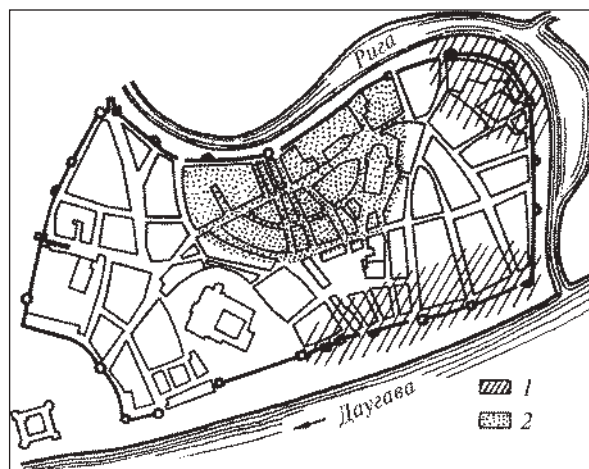


Рис. 16. План середньовічної Риги: 1 — поселення XII ст.; 2 — поселення початку XIII ст.

чення. Серед них слід виділити залишки кількох смолокурень, які використовувалися лише сезонно — у міжпаводковий період. Окрім того, тут виявлено сліди костерізного, деревообробного й ювелірного ремесел, як і залишки майстерень, де виробляли й обробляли залізо (рис. 14).

Але все-таки основною галуззю діяльності населення шестовицького подолу було обслуговування річкових суден, зокрема ремонт старих і побудова нових. Прямим свідченням цього є численні знахідки залізних ладійних заклепок і їх фрагментів, які використовувалися у суднобудівництві для закріплення бортових дощок. Слід ще раз зазначити, що для пересування річковими шляхами Східної Європи використовувалися невеликі плавзасоби — типу малих лодій, оскільки великі кораблі доходили лише до таких морських портів, як наприклад Ладога (Сорокин 1999, с. 104–105).

Вигідна топографія (наявність глибокої проточної стариці, яка була захищена мисом від північних і східних вітрів та значною мірою від руйнування паводковими водами; Десни, в яку впадала р. Жердова трьома рукавами, гирла яких слугували якісними природними «мокрими доками») безперечно сприяла корабельній справі в Шестовиці. Оскільки існує точка зору, що цей населений пункт у перші століття існування Київської Русі був одним з опорних пунктів збирання великокнязівського полюддя, логічним буде припустити, що саме тут концентрувалася зібрана з місцевого населення данина для подальшого її перенаправлення до столиці Русі спочатку Десною і далі — Дніпром. Також логічним буде й припущення, що якраз у цьому місці готувалися судна до май-

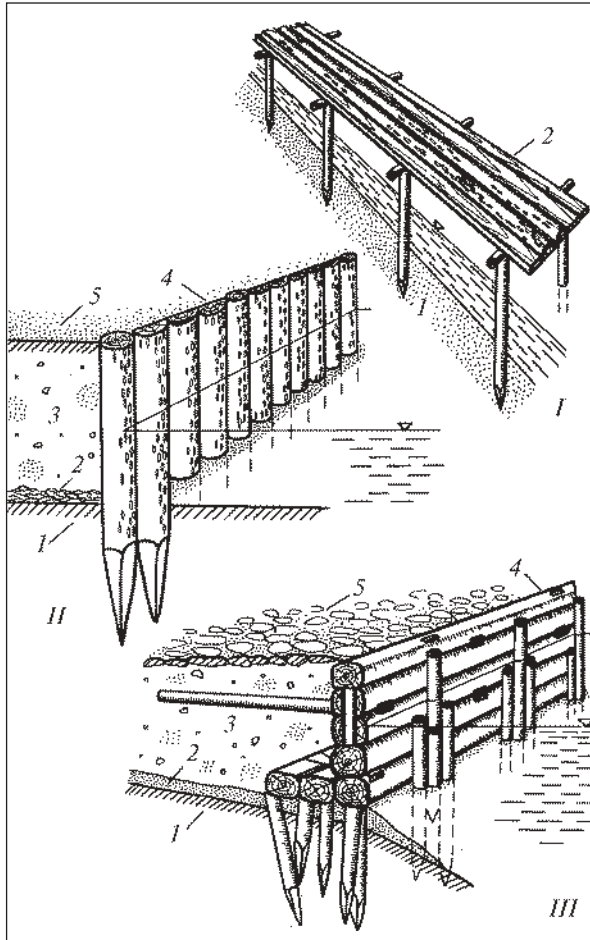


Рис. 17. Реконструкція берегових укріплень Ризької гавані (за А. Цауне): I — містки для причалювання кораблів і човнів XII ст. (1 — материк; 2 — дошки); II — укріплення початку XIII ст. (1 — материк; 2 — хмиз; 3 — насипний шар органіки; 4 — дубові колоди; 5 — пісок); III — укріплення XIV—XV ст. (1 — материк; 2 — пісок; 3 — насипний шар органіки; 4 — соснові балки; 5 — бруківка)

бутніх походів; тут же зупинялися купецькі каравани в часи проведення внутрішньодержавних та міжнародних торговельних операцій.

У зв'язку з низьким рівнем паводку, рівень води у стариці також різко понизився. Це, у свою чергу, дозволило зафіксувати на рівні материка вибиту колесами возів колію — сліди дороги, яка йшла від городища, огинаючи старицю ріки, в напрямку розкопів у згаданій «портовій зоні». Далі вона, очевидно, пролягала в напрямку Вишгорода та Києва.

У південній частині прокладеної тут траншеї, яка тяглася безпосередньо до русла, виявлено ями від двох великих стовпів, що могли бути пов'язані лише з невеликими прибережними конструкціями типу набережної або ж пристані. Наступні дослідження дозволили зафіксувати нові сліди від згаданої дороги, яка заходила в цей порт, а також численні ями —

нові сліди берегової причальної конструкції. Судячи з усього, пристані неодноразово перебудовувалися, що свідчить про їх тривале використання. Також можна припустити, що їх переносили ближче чи далі від води в залежності від її рівня у стариці в різні роки, у зв'язку з конкретним кліматичним режимом (засуха або заводнення). Наявність слідів дерев'яних конструкцій між різними підвищеннями шестовицького подолу викликає питання про існування в ті часи мостових переходів між цими підвищеннями (рис. 15).

Таким чином, уже перші дослідження у заплаві Десни, біля підніжжя городища в урочищі Коровель дозволили відкрити нову складову в соціально-топографічній структурі Шестовицького археологічного комплексу — поділ, зона забудови якого наприкінці IX — на початку XI ст. займала всі придатні для життя території, де на краю однієї з них розташовувалася й «портова зона» (Коваленко, Моця, Ситий, Скороход 2008, с. 181—190).

Систематизувавши матеріали з дніпро-деснянського регіону, звернемося і до балтійської зони, а саме до басейна Даугави/Західної Двіни, течія якої не була скрізь однаковою. Уже вище Лівани в руслі річки все частіше трапляються дівонські доломніти, які утворювали пороги. У зв'язку з цим слід нагадати і про запорозькі пороги (як і волховські), які практично не дозволяли заходити у глибину східнослов'янської території глибоководним морським кільовим суднам (цьому сприяла й відносно невелика глибина місцевих річок у значній частині їх течій).

На сучасних латвійських землях великі судна могли заходити в Даугаву лише в районі її гирла — до торгового порту на березі р. Рига. Сюди ж підходили і морські маршрути. Водний шлях по Даугаві, можливо, використовували і до Полоцька, але слідів портової забудови там ще не виявлено. Вірогідно, вона розміщувалась десь у місці злиття Західної Двіни та Полоти, адже на території Верхнього замка — міського дитинця — зафіксовано шпангоути від човнів і весло (Штыхов 1978, с. 26—27). По самій же Даугаві рух суден розпочинався раною весною, коли річка скидала «льодяний панцир», і продовжувався до пізньої осені (як і в інших аналогічних випадках). Окрім цієї основної річкової магістралі, слід відзначити й шлях по Гауї, але недостатні археологічні дослідження у її басейні не дозволяють нині використовувати наявну інформацію для розкриття цього питання (Мугуревич 1965, с. 98—99, 113—114).

Інша ситуація простежується в районі Риги, розташованої на 12 км вище за течією Даугави від її впадання у Балтійське море. Місто виділилося серед інших поселень у кінці XII ст. Його розвитку сприяло вигідне географічне розміщення та, зокрема, наявність природної гавані в гирлі р. Рига (ширина сягала 40 м). Окрім того, тут було перехрестя трьох стародавніх суходільних доріг. У цьому місці, у вигині річки, безпосередньо біля гавані, було частково досліджено одне з найбільш ранніх середньовічних поселень мікрорегіону (рис. 16).

У результаті проведених робіт вдалося простежити, що в XII ст. берег Риги навпроти поселення ще не був укріплений. До цього часу можуть належати лише кінці вбитих у дно соснових палів, знайдені біля берега в руслі річки (і в материку на березі). Таким чином, з самого початку тут були збудовані лише місточки-причали для кораблів і човнів. Ряди палів розміщувалися на відстані близько 2 м одна від одної, що може вказувати на ширину причальних місточків.

На початку XIII ст., у часи будівництва фортечної стіни вздовж р. Риги (перші укріплення розміщувалися на відстані 5 м від лінії берега), набережна була також укріплена. За палями поверхня була піднята приблизно на 0,5 м вище середнього рівня води в річці; для створення насипу використовувалися різні міські залишки — хмиз, гній, рештки деревини та будівельні відходи. Поверхня нової набережної не була спеціально укріплена: її верхній шар складався переважно з піску. Під час спорудження набережної між міською стіною та берегом річки утворилася смуга землі завширшки 10 м, яка також могла використовуватися для тимчасового зберігання товарів.

Уже в XIII ст. у зв'язку зі збільшенням кількості морських суден головною гаванню по-

ступово стає сама Даугава, а стара гавань після цього використовується як пристань для човнів і як зимова гавань. Мабуть, з тієї ж причини нові масивніші укріплення берегів р. Риги були зведені в XIV—XV ст. Друга набережна була збудована на відстані приблизно 20 м від міської стіни в тому місці, де розпочинався крутий схил русла річки. У цій потужній конструкції не було використано жодної залізної деталі або цвяха, а вся поверхня вже була вимощена камінням (рис. 17). В акваторії гавані та на її набережній виявлено деталі кількох дерев'яних суден, серед яких зафіксовано і досить значні фрагменти човна межі XII—XIII ст. (Цауне 1987, с. 119—125).

Таким чином, на завершення дослідження можна зробити кілька висновків:

— річкові та морські порти Східної Європи досить суттєво відрізнялися між собою як за розмірами, так і за облаштуванням, на що впливали особливості ландшафтів причорноморських і балтійських берегів, а також обсяги водних ресурсів у різних річках;

— облаштування окремих портів на східноєвропейських річках, незважаючи на місцеві особливості, все ж мало й численні аналогії, які, в першу чергу, пояснювалися функціонуванням тісно пов'язаних з ними інших локальних просторів;

— у «портових зонах» обслуговувалися різні типи суден: як прості однодеревки, так і «набійні» лодії київських і інших купців, воїнів, дипломатів та церковнослужителів; частими також були факти, що вказували на північні традиції у суднобудівництві (зокрема, ладійні заклепки);

— не зважаючи на початковий етап у розвитку «портової археології», усі наявні дані свідчать про перспективність цього археологічного напрямку не лише в Україні, але й на інших територіях.

Археология Украинской ССР. — К., 1986. — Т. 3.

Булкин В.А., Дубов И.В., Лебедев Г.С. Археологические памятники Древней Руси IX—XI веков. — Л., 1978.

Давня історія України. — К., 2000. — Т. 3.

Довженко В.Й., Гончаров В.К., Юра Р.О. Древноруське місто Воїнь. — К., 1966.

Коваленко В., Моця О., Ситий Ю., Скороход В. Дослідження Шестовицького подолу // Стародавній Іскоростень і слов'янські гради. — Коростень, 2008. — Т. 1. — С. 178—191.

Константин Багрянородный. Об управлении империей. — М., 1991.

Лебедев Г.С. Социальная топография могильника «эпохи викингов» в Бирке // Скандинавский сборник. — Таллин, 1977. — XXII. — С. 141—158.

Моця О.П., Ситий Ю.М., Скороход В.М. Виповзівський археологічний комплекс у світлі нових досліджень 2009—2013 рр. // Міста Давньої Русі. — К., 2014. — С. 26—37.

Мугуревич Э.С. Восточная Латвия и соседние земли в X—XIII вв. — Рига, 1965.

Мурашева В.В., Фетисов А.А. Портовая зона Гнездова // Міста Давньої Русі. — К., 2014. — С. 287—293.

Обедиентова Г.В. Века и реки. — М., 1983.

- Петросян Ю.А.* Древний город на берегах Босфора. — М., 1986.
- Полное собрание русских летописей.* Лаврентьевская летопись и Суздальская летопись по Академическому списку. — М., 1962. — Т. 1.
- Путь из варяг в греки и из грек...* — М., 1996.
- Славяне и скандинавы.* — М., 1986.
- Сорокин П.Е.* Судостроительная традиция Древней Руси // Труды VI Междунар. Конгресса славянской археологии. — М., 1999. — Т. 5. — С. 101—108.
- Сорочан С.Б.* Византийский Херсон. Очерки истории культуры. — Харьков, 2005.
- Толочко П.П.* Киев и Киевская земля в эпоху феодальной раздробленности XII—XIII веков. — К., 1980.
- Цауне А.В.* Рижская гавань и ее роль в возникновении города в XII—XIII вв. // Труды V Междунар. Конгресса славянской археологии. — М., 1987. — Т. 1. — С. 119—125.
- Штыхов Г.В.* Города Полоцкой земли (IX—XIII вв.). — Минск, 1978.

Надійшла 21.10.2014

А.П. Моця

СРЕДНЕВЕКОВЫЕ ПОРТЫ ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ: НЕКОТОРЫЕ ОТЛИЧИЯ НА РЕКАХ И МОРЯХ

Во все времена взаимодействие человека и воды являлось одной из наиболее важных деталей функционирования любой экологической системы. Это в полной мере относится к средневековому времени и, в частности, к значению и функционированию портов в разных частях Восточной Европы.

Анализ имеющейся на сегодня информации по этому вопросу позволяет сделать ряд выводов: 1) речные и морские восточноевропейские порты существенно отличались между собой как по размерам, так и по устройству, на что влияли как особенности ландшафта причерноморских и балтийских берегов, так и размеры водных ресурсов разных рек; 2) устройство конкретных портов на восточноевропейских реках, при наличии местных особенностей, все же имело и многочисленные аналогии, которые, в первую очередь, объясняются функционированием тесно связанных с ними локальных пространств; 3) в «портовых зонах» обслуживались различные типы судов — как простые однодеревки, так и «набойные» ладьи киевских мореплавателей при походах на византийские территории (в первую очередь); кроме того, нередкими были и факты, указывающие на северные традиции в кораблестроении, в частности находки ладейных заклепок свидетельствуют об использовании килевых клинкерных суден ладейного типа; 4) развитие «портовой археологии» принесет в дальнейшем новые интересные и научно важные результаты не только для реконструкции жизнедеятельности в конкретном регионе, но и на европейских просторах в целом.

O.P. Motsia

MEDIAEVAL PORTS IN EASTERN EUROPE: CERTAIN DIFFERENCES AT RIVERS AND SEAS

Interaction between human and water was one of the most important details of any ecologic system functioning at all times. It concerns in full measure the mediaeval period, and the significance and functioning of ports in various parts of Eastern Europe in particular.

Analysis of the information on this issue available today allows the author to come to a series of conclusions: 1) river and sea ports in Eastern Europe quite significantly distinguished from each other both by their size, and their structure, which was caused both by the landscape peculiarities of the Black and the Baltic Seas' coasts, and by the size of water resources in different rivers; 2) the organization of specific ports at Eastern European rivers, though having local peculiarities, also had numerous analogies which are explained, first of all, by the functioning of the local areas tightly related with them; 3) in «port zones» various types of ships were served, both simple logboats, and «planked» boats of Kyiv seafarers in their campaigns for Byzantine territories (first of all); besides, the facts indicating the northern traditions in shipbuilding were also frequent, for instance, the findings of boat's rivets testify for the usage of boat type clinker vessels with keels; 4) development of «ports archaeology» will bring in future the new interesting and scientifically important results for reconstruction of life activity not only in specific regions, but also in the whole European expanses.