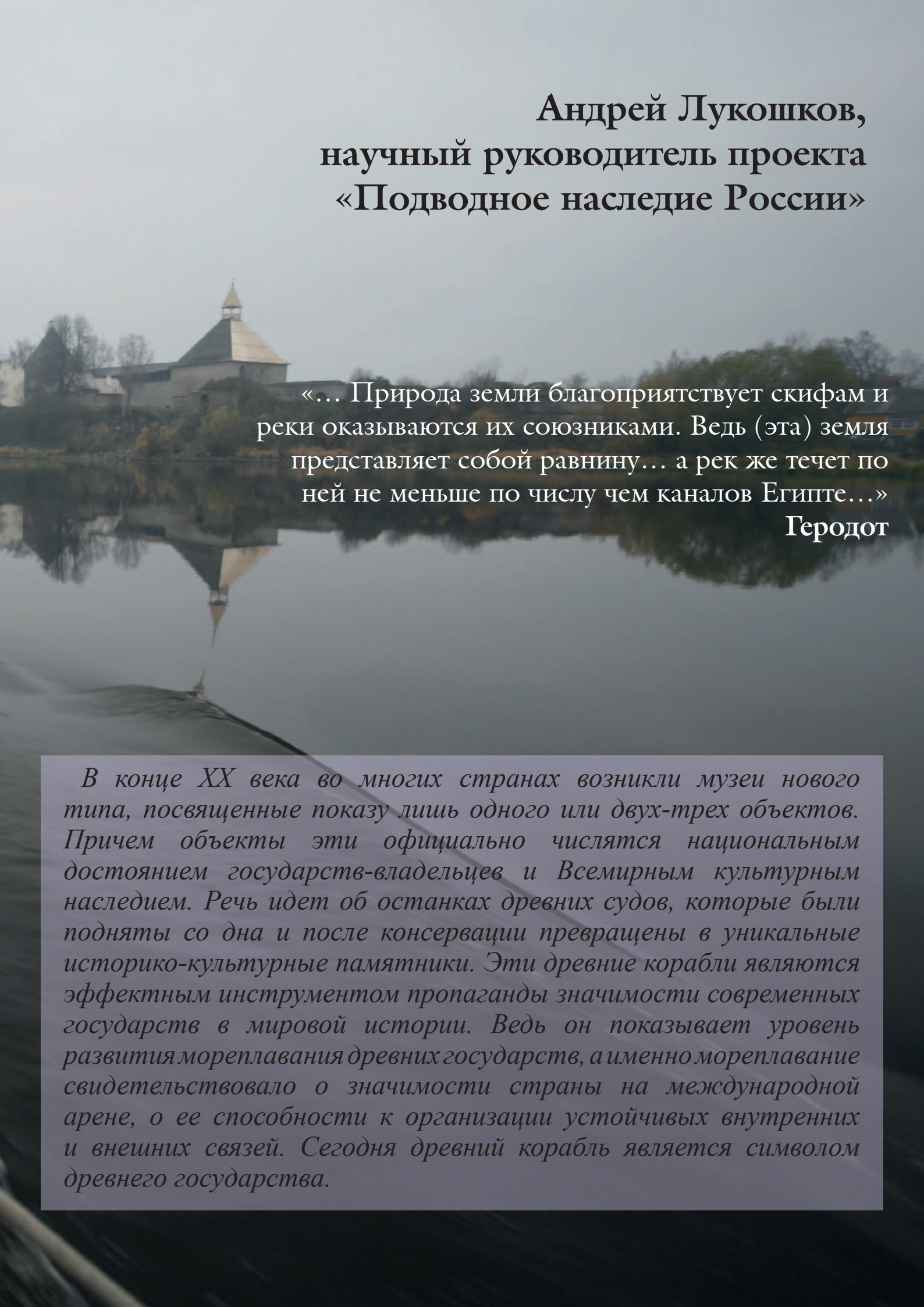


# Ищем флот Древней Руси



A background image showing a calm river reflecting the sky and a church with a golden dome on the opposite bank. The church has a small bell tower. The water is still, creating a clear reflection of the building and the sky.

Андрей Лукошков,  
научный руководитель проекта  
«Подводное наследие России»

«... Природа земли благоприятствует скифам и реки оказываются их союзниками. Ведь (эта) земля представляет собой равнину... а рек же течет по ней не меньше по числу чем каналов Египте...»

Геродот

*В конце XX века во многих странах возникли музеи нового типа, посвященные показу лишь одного или двух-трех объектов. Причем объекты эти официально числятся национальным достоянием государств-владельцев и Всемирным культурным наследием. Речь идет об останках древних судов, которые были подняты со дна и после консервации превращены в уникальные историко-культурные памятники. Эти древние корабли являются эффективным инструментом пропаганды значимости современных государств в мировой истории. Ведь он показывает уровень развития мореплавания древних государств, а именно мореплавание свидетельствовало о значимости страны на международной арене, о ее способности к организации устойчивых внутренних и внешних связей. Сегодня древний корабль является символом древнего государства.*

Россия в этом соревновании за историческую значимость государств проигрывает, причем проигрывает весьма значительно. Так в соседних с нами государствах количество найденных и музеефицированных древних судов уже превышает несколько десятков (в Швеции – 9 судов, Дании – 7, Норвегии – 3, Польше – 6, Германии – 8, Латвии – 4, Эстонии – 3 и в Финляндии – 3).

В России же не только нет подобных музеев, но сегодня отечественная историческая наука вообще не знает, как выглядели древнерусские суда, упомянутые в летописях и других письменных источниках. Конструкции таких плавсредств как струг, насад, ладья, набой, учан, ушкуй, карбас и многих других, поименованных в старинных текстах, остаются исторической загадкой. Не удивительно, что древнерусские суда даже не упоминаются в мировых работах по истории судостроения и мореплавания. Ни в одной энциклопедии мира нет ни слова о существовании в Древней Руси собственного флота. Общепринятой точкой зрения является господство на русских водных путях скандинавских кораблей.

Однако эта версия ничем не подтверждается. Так многолетние сухопутные раскопки в Великом Новгороде и Старой Ладогe выявили лишь две находки, которые можно интерпретировать как фрагменты судов, построенных по скандинавской конструктивной традиции. Оба они обнаружены в Старой Ладогe, куда скандинавы, без сомнения, приплывали. Но дальше Ладоги они на своих килевых судах с несущими бортами пройти не могли. Сегодня это доказано и многочисленными попытками скандинавских ученых преодолеть русские реки и волоки на репликах древнескандинавских судов. Оказалось, что не только 20–23 метровые морские корабли, но и 12–13 ме-

тровые мелкие суда не способны проходить пороги и волоки древнерусских торговых путей. Более того – находки корабельных деталей при сухопутных раскопках позволяют говорить, что древнерусские суда имели конструктивную схему принципиально отличную от скандинавской. Но находки отдельных деталей не позволяют точно реконструировать облик древних судов.

Для решения этой задачи в рамках проекта «Подводное наследие России» была начата специальная научная программа «Изучение древних водных торговых путей», которые были приурочены к рекам и озерам. И первые же экспедиции дали, прямо скажем, колоссальные результаты. Так в ходе картирования дна реки Волхов на всей ее длине на дне найдены останки 57 крупных деревянных судов и свыше 70 мелких плавсредств. И это при том, что съемкой было охвачено лишь 55% площади дна Волхова, а районы порогов, где и происходило основное количество крушений, вообще пока не обследовались. Но главное – найденные суда сохранили конструктивную целостность, что позволяет реконструировать их облик. Конечно, степень сохранности напрямую зависит от времени нахождения на дне, поскольку воды Волхова в большом количестве содержат взвешенные частицы песка, которые работают как абразив, буквально стирая торчащие над дном борта погибших судов. Проведенные радиоуглеродные анализы образцов древесины для части найденных судов, подтвердили, что хорошо сохранившиеся корпуса датируются XIX, XVIII и XVII веками. У корпусов, имеющих существенные утраты бортов возраст достигает уже, например 430+/- 30 лет, т.е. они относятся, как минимум, к рубежу XVI и XVII веков. А наиболее древними являются останки, от которых остались лишь днища, нижние части шпангоутов и нижние доски обшивки.

Здесь следует сказать, что анализы возраста дерева на основе содержания изотопов C-14 не очень точны. И специалисты, составляющие заключения о возрасте очень осторожны и обычно дают оценки по верхней границе значений. Так для упомянутого возраста дерева 430+/-30 лет при вероятности 95,4% абсолютные значения содержания изотопов в 91,4% указывают на интервал 1420–1520 годов и лишь 4% на интервал 1600–



1620 годов, т.е. возраст судна вполне может достигать 550 лет. А это был большой корпус длиной около 23 метров и шириной до 5,5 метров.

Столкнулись мы и с обратной ситуацией. Анализы возраста дерева одного из днищ дали поразившую всех дату 3950+/-50 лет. И это при том, что днище имеет длину в 16 метров, ширину в 3,5 метра и сложный набор. Трудно предположить, что за 2000 лет до Рождества Христова по Волхову могли плавать столь совершенные корабли. Конечно, здесь мы столкнулись с ошибкой, но вопрос: на сколько лет?

Ясно, что этот корабль относится к древнейшим и представляет особый интерес. Причем конструктивно он вписывается в традиционную схему славянского судостроения. Самое интересное, что сходных по конструкции корабельных днищ на дне Волхова зафиксировано несколько.

И здесь мы столкнулись еще с одной проблемой. Это идентификация типа найденных судов. Мы ведь не имеем исторических сведений об особенностях конструкций древней ладьи, учана или насада. Можно только гадать, которое из найденных судов является ладьей, которое учаном, а которое вообще неизвестным типом плавсредств. Ведь все 57 найденных корпусов отличаются колоссальным разнообразием конструкций и размеров.

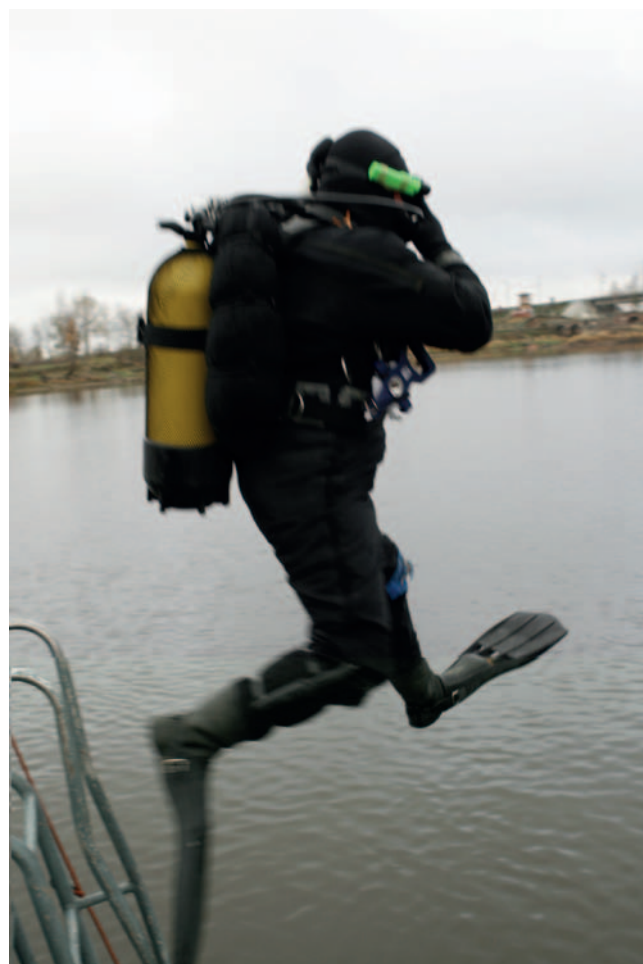
Без сомнения среди наших находок есть и ладьи, и учаны, и карбусы, и паузки. Но как их опознать, не имея описаний?

Ну, древнюю новгородскую (ильменскую) сойму XVI века мы еще способны опознать, поскольку они до сих пор плавают по Ильменю и Волхову и конструкция их за 400 лет, судя по всему, не изменилась. Но какому кораблю принадлежит найденный на дне корпус длиной 36,7 метров и максимальной шириной в миделе 7 метров, который имеет симметричные острые оконечности с штевнями сечением 50x20 см<sup>2</sup>? Абсолютные значения C-14 при вероятности 95,4% дают 19,7% за интервал 1520-1580 годов и 62,7% за интервал 1620-1670 годы. А это позволяет предположить, что за 100 лет до реформ Петра Великого по Волхову плавали суда, имевшие размерения одинаковые с линейными кораблями Балтийского флота, построенными в 1720-х годах. И мы о них ничего не знаем.



Сонограмма корпусов двух барок XVIII века

Еще одной загадкой являются учаны. Это едва ли не самый распространенный в письменных источниках тип судна. Первые упоминания о них в летописях относятся к 1184 году, причем это были не русские, а болгарские суда, составлявшие флот Волжской Булгарии – древнего государства, занимавшего территории современного Татарстана. Филологи давно высказали гипотезу, что «учан» - это русская версия тюркского «u-chan». Но спустя всего 40 лет название «учан» фигурирует в договорах древнего



Смоленска с Ригой и островом Готланд. Причем из договоров следует, что смоленские учаны плавали и на Готланд, и дальше – до немецко-славянского Любека. Затем учаны многократно упоминаются в новгородских и псковских документах. В 1472 году их экипажи составляли «по 50 человек в судне и более...» Последнее по времени найденное упоминание их относится к 1599 году, когда они еще плавали по Западной Двине. Получается, что русские переняли у древних болгар некий универсальный тип судна «река-море». Собранные сведения позволяют надеяться, что со временем мы сумеем идентифицировать учаны. Но для этого есть только один довольно долгий путь – найти суда одинаковой конструкции на Волге у Булгара, на Ильмене и Волхове, на Чудском озере и на Западной Двине. Скорее всего, это и будут учаны.

Сложнее идентифицировать древние «насады». Из письменных источников однозначно следует, что это были славянские боевые суда особой конструкции. Впервые они упомянуты в Ипатьевской летописи под 1155 годом как созданные князем Изяславом для морских сражений на Днепре. Но и потом насады постоянно фигурируют как участники боевых походов в разных частях Руси. Так в 1164 году на насадах новгородцы одержали первую, зафиксированную в исторических источниках, морскую победу над шведами в Ладожском озере. Судно совершенствовалось и, например, в 1460 году на псковских насадах уже стояли пушки. На сегодня мы ничего не знаем ни о конструкции, ни

о размерениях боевых судов, задолго до Петра I составлявших первооснову русского военно-морского флота.

Словом, помимо собственно поисков нам предстоит еще долгий труд познания сделанных находок.

Впрочем, кое-какие выводы уже можно сделать. Обследованные суда (а обследовали мы пока лишь небольшую часть находок) имеют очевидное сходство с древними судами, останки которых найдены на территории современной Германии, где в средние века существовали славянские государства.

Нам удалось провести с латвийскими коллегами поисковые работы в водах нижнего течения Даугавы, в реках Лиелупе, Буллипе и Вента. Съёмки дна также дали гигантское количество находок, и конструкции их имеют сходство с найденными в Волхове. Конечно, необходимы дальнейшие исследования но, похоже, уже просматривается древний путь, по которому путешествовали наши далекие предки. Причем, судя по результатам сухопутных раскопок вдоль предполагаемых трасс, путь этот действовал как минимум с I века нашей эры.

И, наконец, главное - судя по найденным останкам судов, контролировали и эксплуатировали этот путь не скандинавские разбойники, а местные славянские и балтийские племена. Так что, похоже, если летописный Рюрик и приходил на Русь с братьями в 862 году, то приплыл он, скорее всего, с территории Южной Балтики, ну или из современной



Обломки днища русского (?) судна, датируемого концом XVII века, выброшенного на берег южнее Вентспилса (Латвия)

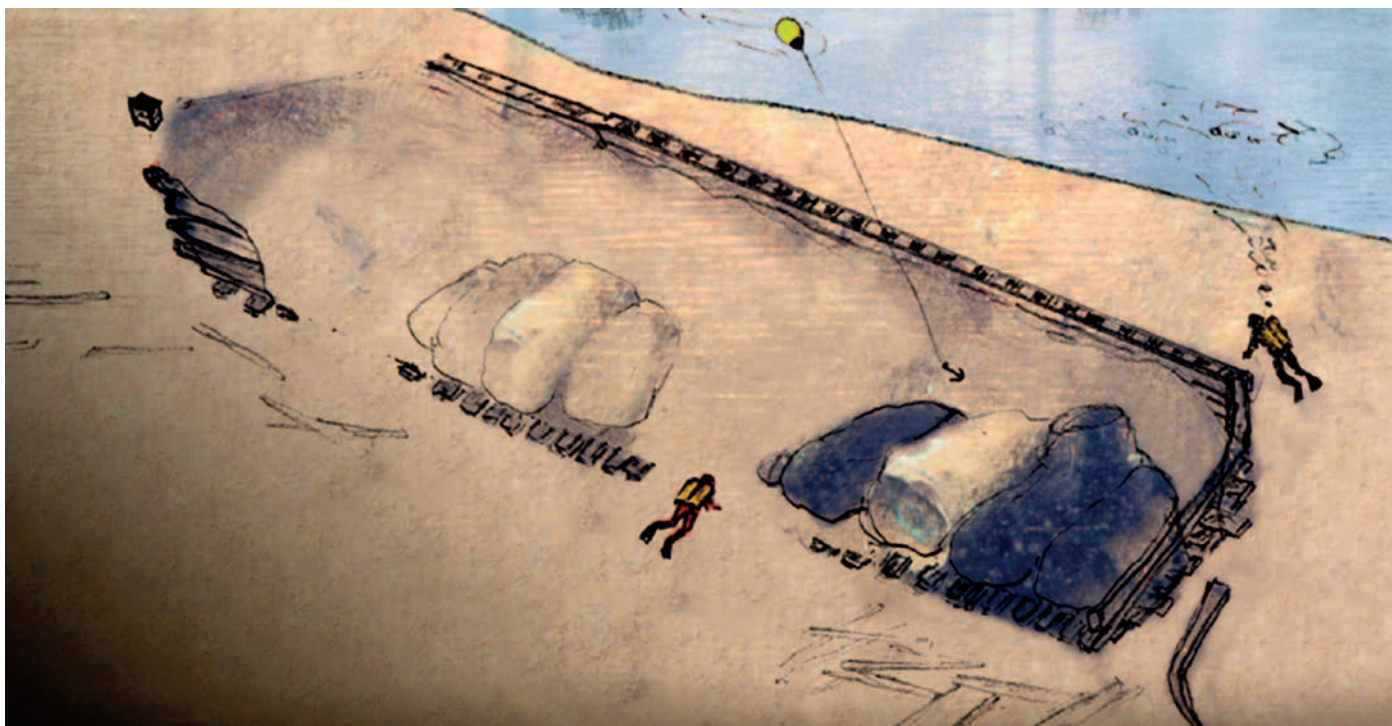


Рисунок судна, датированного 1650 годом, в Старой Ладоге

Калининградской области.

И здесь более чем уместно вернуться к сказанному в начале этой статьи. В октябре прошлого года Президент Российской Федерации публично объявил о планах празднования в 2012 году 1150-летия Древнерусского государства. К юбилеям полагается делать подарки, и вполне уместным было бы создать музей, в котором будут, наконец, выставлены останки древнерусских судов, доказывающие существования флота у наших предков, основавших Древнюю Русь. Проведенные проработки показали возможность выполнения в России всего цикла работ, включая подводные раскопки, подъем, транспортировку, изучение, консервацию и экспонирование знакового памятника. И это будет памятник национального значения и объект Всемирного культурного наследия.

Впрочем, если порассуждать, то возможно создание и нескольких музеев. Ведь в летописях упомянуты несколько городов, связанных с основанием Древнерусского государства. Это - Ладога (совр. Старая Ладога), Великий

Новгород, Смоленск, белорусский Полоцк и мать городов русских – Киев.

Время еще есть, и вполне можно представить себе яркую и пафосную картину доставки к месту юбилейных торжеств останков поднятого со дна древнего корабля, которые и были главным инструментом связи между разными окраинами гигантского государства и символом его функционирования.



Сонаграмма новгородской соймы на дне Волхова