

Andrij Koval

ROLA ŻEGLUGI W KSZTAŁTOWANIU I ROZWOJU STAROŻYTNEGO I ŚREDNIOWIECZNEGO SPOŁECZEŃSTWA NA TERYTORIUM WSPÓŁCZESNEJ UKRAINY

Wprowadzenie

Badania naukowe nad historią powstawania pierwszych osiedli, ich rozwojem i tworzeniem instytucji państwowych na terenie dzisiejszej Ukrainy i Europy są cennymi atutami współczesnego społeczeństwa. Szczególnym znaczeniem dla rozwoju ludzkości jest opanowanie przestrzeni wodnych poprzez tworzenie różnego rodzaju „środków pływających”.

„Na terytorium Ukrainy, przed pojawieniem się Wikingów w Europie, powstała kultura żeglugi, której odpowiednik nie istniał na świecie” [Ivadniev 2015, 4]. Opierając się na badaniach kultury trypońskiej (V-III w. p.n.e.), epoki scytyjsko-antycznej (VII-V w.), epoki rozwoju polisu Kijowskiego (VI-IX w.), „drogi wodne Wschodniego wybrzeża Morza Śródziemnego, Morza Marmara i Czarnego, jak również Dniepru i innych rzek, zapewniły geokulturową przynależność starożytnej ludności Ukrainy do kręgu śródziemnomorskich cywilizacji starożytnej Grecji, starożytnego Rzymu, Bizancjum” [tamże].

W epoce wczesnego żelaza do późnego średniowiecza na terytorium współczesnej Ukrainy naukowcy znali już osady starożytnych Słowian (miejscowe plemiona rolnicze), irańskojęzycznych Cymeryjczyków (nomadowie), Scytów (którzy w VI w. założyli swoje państwo-królestwo na terytorium od Dunaju po Don) i Sarmatów (od poł. III w. p.n.e. do poł. III w. rządili na północnym wybrzeżu Morza Czarnego). Od III

w. Gotyckie plemiona z Bałtyku, a także wschodnie plemiona Hunów przybyły na terytorium panowania Sarmatów.

Migracja starożytnych narodów europejskich na początku I tysiąclecia naszej ery towarzyszyła osiedlaniu się Słowian w znaczących obszarach między rzekami Wisłą i Cisą, od Ładogi do Morza Czarnego, od Zakarpacia do środkowej Wołgi. „Pierwszym pojazdem wodnym były pnie drzew z pociętymi gałęziami [...]. Tradycja używania ściętych łodzi istniała na terenie Ukrainy przez tysiące lat [...]. W dolnym biegu Dniepru odkryto wiele zabytków z czasów Scytów starożytnych dotyczących kultury żeglugi. Badacze osiedla Kamenskigo na dolnym Dnieprze wielokrotnie zwracali uwagę na obecność specjalnych obiektów portowych w porcie Kamienego Zatonu” [Pustovalov 2009, 41-42]

„Ogólny pomysł budowy łodzi jednorzędowych na Ukrainie dają łodzie «południowego Bugu» i «Desnyanskie» – znaleziska archeologiczne z II poł. XX w. Różnorodne narzędzia kostne i kamienne używane podczas budowy, wskazują na profesjonalną dojrzałość starożytnego budowniczego statków” [Ryzheva 2010, 12]. Stocznie dla stanów Północnego Regionu Morza Czarnego zostały opisane jako budowa statków wojskowych i handlowych: „setki specjalistów wzięły udział w budowie statków, a sam przemysł zapewnił środki na istnienie pewnych segmentów populacji” [tamże].

1. Procesy państwowotwórcze u Wschodnich Słowian i powstanie Rusi Kijowskiej

Wraz z nadejściem Rusi Kijowskiej rozpoczyna się historia powstania pierwszego państwa słowiańskiego na terytorium dzisiejszej Ukrainy. M. Kostomarow, M. Hruszewskij, I. Krypiakiewicz byli prawie pierwszymi wśród Ukraińców, którzy systematycznie próbowali zbadać pochodzenie budownictwa statków w historii Wschodnich Słowian i Rusi Kijowskiej.

W odniesieniu do powstania Rusi Kijowskiej jako państwa należy zauważyć, że: „Pochodzenie wczesnej ukraińskiej państwowości zaczęło się od VI w., której założycielami byli książęta: Kyj, Szczek i Choryw [...]. Dalszy rozwój ziemi Ruskiej doprowadził do powstania potężnego wczesnośredniowiecznego państwa Ukraińskiego – Rusi Kijowskiej, której podstawą były etniczne ziemie ukraińskie [...]. „Pierwszym państwem

słowiańskim na terytorium Ukrainy było państwo antów, które powstało w IV w. nad Dniestrem i Dnieprem. [...] Następujące procesy budowania państwa na ziemiach ukraińskich w źródłach historycznych (kronikach itp.) związane z założeniem w średniowiecznym Dnieprze związku słowiańskiego plemienia Polan. Wokół Kijowa stopniowo formowały się, wzmacniały i stawały się większe międzyplemienne stowarzyszenia słowiańskie za przywództwa miejscowej dynastii książęcej od Kyja do Askolda i Dira. Konsolidacja słowiańskich plemion na granicy VIII-IX w. wokół Kijowa doprowadziła do powstania dużego wczesnego państwa książęcego na Ukrainie – Rusi, którego centrum stanowiły obecne ziemie ukraińskie. W poł. XI w. [...] Ruś rozciągnęła się od dorzecza Wisły – na zachodzie do Kamy i Peczory – na wschodzie, od Morza Czarnego – na południu, do Morza Białego i Oceanu Arktycznego – na północy. Ruś Kijowska już w roku 838 była znana na arenie międzynarodowej. Ta data stała się zwieńczeniem długiej historii poszukiwania czasu rozpoczęcia wczesnej ukraińskiej państwowości. Rusy, Rusyni, są historycznymi etnonimami jednego narodu. Opierając się na annałach Bertina (źródło średniowiecza, napisana w Imperium Franków w latach 830-882), które zostały opracowane (w tej części, gdzie chodzi o Ruś) przez Prudencja Truaskogo, kapelana dziedzica Ludwika I (814-840 r.) w czasach panowania króla zachodnich franków Karola Łysego (840-877 r.), uważamy, że datą pierwszej pisemnej wzmianki o wczesnym państwie Rusów jest 838 r. W annałach doniesiono, że ambasada Rusów w imieniu państwa Ruskiego w 838 r. zawarła korzystną umowę handlową z Cesarstwem Bizantyjskim, jednym z najbardziej prestiżowych państw ówczesnego międzynarodowego życia” [Kubiv 2018].

Dla lepszego zrozumienia ogólnej historii rozwoju starożytnego społeczeństwa, jego kultury, tradycji językowych oraz historii powstawania pierwszych słowiańskich średniowiecznych stanów książęcych na terytorium współczesnej Ukrainy, należy wymienić dzieła znanych ukraińskich historyków, takich jak Hruszewskij i jego praca „Historia Ukrainy-Rusi”, I. Krypiakiewicz „Ukraiński światopogląd”, „Historia Rusów”, „Odwieczna oś Ukrainy”, L. Wojtowycz „Dynastia książąt Europy Wschodniej (koniec IX – początek XVI wieku): struktura, rola społeczna i polityczna”, „Kultura ukraińska” (Wykłady zredagowane przez D. Antonowycza), S. Segeda „Historyczna antropologia Ukrainy”.

Informacje o czasach książęcych można uzyskać m.in. z kronik, w szczególności z Kroniki ruskiej zgodnie z listą Ipatsk, Opowieści o okresowych (przeszłych) latach, Kijowskiego skarbcza kronikarskiego, Halicko-Wołyńskiego skarbcza kronikarskiego¹.

Rozwój transportu wodnego w okresie przed i po powstaniu Rusi Kijowskiej był ważnym czynnikiem gospodarczym i geopolitycznym. Było to ułatwione przez fakt, że Dniepr, jako żeglowna rzeka była główną arterią i częścią ważnego szlaku handlowego „od Wikingów do Greków”, który łączył Skandynawię z ziemiami ruskimi i Bizancjum. „Ta droga była ważna dla rozwoju Rusi Kijowskiej, w szczególności w celu wzmocnienia więzi handlowych, kulturalnych i religijnych [...]. Koczownicze ataki na statki w regionach stepowych i upadek Bizancjum doprowadziły do tego, że ta droga ostatecznie straciła swoje dawne znaczenie” [Hatsenko 2016, 153]. „Powszechnie wiadomo, że w czasach staroruskich głównym statkiem do poruszania się rzeką i morzem była ladja” [Pustovalov 2009, 44].

2. Żegluga w okresie od starożytności do średniowiecza w Rusi Kijowskiej

Źródła bizantyjskie opisują różne wędrowki Słowian Wschodnich (bizantyńskie imiona Słowian: „Sklawiny” i „anty”; sklawiny żyły między Górnym Dunajem a Dniestrem, a anty – między Dniestrem a Donem). Znane są słowiańskie wyprawy morskie w 269 r. (na Ateny, Korynt, Spartę, Kretę i Cypr), w 642 r. (na wybrzeżu południowych Włoch), w 813 r. (na wyspie Egina na Morzu Egejskim). W 860 r. Książę Askold udał się do Konstantynopola (200 okrętów wojennych tzw. „Władców” 8 000 wojowników). Następnie książęta kijowscy stali się sławni dzięki swoim pieszym wyprawom do Cesarstwa Bizantyjskiego.

Jeszcze „przed chrztem Rusi Kijowskiej (988), był aktywny handel morski z krajami Zachodu i Wschodu [...] wraz z zawarciem w X w. traktatów z Bizancjum faktycznie miała miejsce kodyfikacja norm prawa morskiego, w szczególności w zakresie ratowania statków, obowiązków

¹ Szerzej zob. *Halys'tko-Volyns'kyj litopys*, w: <http://litopys.org.ua/links/inlitop.htm> [dostęp: 16.09.2018].

stron w zakresie zachowania własności, życia i wolności żeglarzy [...]. Traktaty z 911 i 944 r. są pomnikami prawa, które odzwierciedlają dominujący wpływ idei i koncepcji dawnego prawa kijowskiego [...]. W części tekstów tych traktatów, które się zachowały, zostały konkretnie sformułowane zobowiązania stron do udzielenia pomocy i ratownictwa dotkniętym marynarzom. W dużym stopniu zapewniły one nowoczesne konwencjonalne międzynarodowo-prawne normy. Te międzynarodowo-prawne akty zawierają przepisy dotyczące zobowiązań stron – dawnego państwa kijowskiego i Bizancjum – w celu zapewnienia ochrony własności, życia i wolności marynarzy” [Kuznetsov i Averochkina 2011, 32-33]. Wszystko to miało miejsce w czasie, gdy szeroko rozpowszechnione w Europie Zachodniej było tzw. prawo przybrzeżne, które pozwalało na kradzież marynarzy przez feudałów i mieszkańców obszarów przybrzeżnych, a jego normy rozszerzono na wszystko, co morze wyrzuciło na brzeg (statek i jego pozostałości, ładunek, załoga i pasażerowie) [tamże].

Również w traktatach z 911 r. i 944 r. między Dawnym Państwem Kijowskim a Bizancjum przewidziano odpowiedzialność karną za niektóre rodzaje bezprawnych działań, w szczególności w ramach traktatu z 911 r. przewidziano karę za pojmanie w niewolę jakiegokolwiek osoby przez Rusów, która znajdowała się na łodzi, która popadła w katastrofę (art. 9). Życie ludzkie i jego wolność, zgodnie z tymi traktatami, zostały uznane za najważniejsze wartości, które podlegały ochronie prawa karnego [Kolos 2011, 252-55].

Oprócz opisu norm regulacyjnych, w szczególności dotyczących wymogu pomocy w ratowaniu ludzi i własności ze statków, które popadły w katastrofę i zostały rzucone na brzeg, traktaty z 911 r. i 944 r. przewidywały sankcje za ich naruszenie. „W przepisach prawa karnego art. 8 traktatu 911 r., strony określiły: «Jeśli stanie się [tak, że] ktoś z tej łodzi zostanie zabity lub pobity przez nas, Ruskich, czy zdarzy się [tak, że] coś zostanie zdjęte z łodzi, to niech Ruski, po dokonaniu tego, zostaną skazani na wyżej wymienioną karę». Uważamy, że pod pojęciem «wyżej wymieniona kara» trzeba rozumieć rodzaje oraz środki karne zawarte w sankcjach artykułów 4, 5, 6, 7 tego w każdym przypadku, które podlegały jurysdykcji wspomnianego traktatu międzynarodowego, który ustanowił rodzaje kar za wkroczenie w życie, zdrowie i własność aktu. Ponadto art. 8 można uznać za pierwszy przykład reguły. Jednocześnie

zwracamy uwagę na fakt, że w traktacie 944 r. strony w pewnym stopniu rozszerzyły dyspozycję artykułu, który przewidywał działania, które doprowadziły do odpowiedzialności narodu ruskiego, gdyby oni po znalezieniu greckiego statku, który poniósł katastrofę, pojmaliby «jakiegoś człowieka [z tej łodzi] w niewolę». Za takie czyny winny miał być «ukarany zgodnie ze zwyczajem ruskim i greckim [prawem]» (art. 9). Powyższe potwierdza, że strona Ruska przejęła dodatkowy obowiązek nienaruszania wolności członków załogi bizantyńskich statków, ich pasażerów i innych osób, które tam przebywały” [tamże]. Potrzebę takich dodatkowych zobowiązań ze strony Rusów, M. Kolos uzasadnia doskonałą obowiązującą w Bizancjum, w momencie podpisywania traktatów regulację prawną opisanych sytuacji w żegludze morskiej, z wyżej wspomnianego średniowiecznego prawa przybrzeżnego [tamże].

Centrami budowy statków w Rusi była Lubecz, Czernihów, Wyszogród, Smoleńsk i Nowogród. Książęca flota wojskowa miała siedzibę w Kijowie nad rzeką Dniepr. Według wielu historyków za czasów W. Wielkiego, portem handlowym morskim na dolnym Dnieprze i bazą morską były Oleszki (nowoczesny Tsurupinsk, region Khersonu).

Należy zwrócić uwagę na znaczenie budownictwa statków w średniowieczu na terenie współczesnej Ukrainy. „Po pierwsze, przesiedlenia Słowian i rozwój terytoriów Ukrainy nastąpiły na szlakach wodnych za pomocą środków pływających; po drugie, społeczeństwo słowiańskie z wczesnego średniowiecza zostało już poinformowane o współczesnych «światowych» procesach politycznych, które doprowadziły do wojen (używając statków); po trzecie, wyjście Rusi Kijowskiej do świata zewnętrznego i dalsza konsolidacja państwa na arenie międzynarodowej bazująca na źródłach odtwarza materiał relacji wojskowo-politycznych, w których flota odgrywa ważną rolę [...]. Według dostępnych dowodów, statki na Rusi zostały wyprodukowane na praktycznie wszystkich obszarach przyległych do dorzeczy [...]. Rzemieślnicy wytwarzali obudowę i jego sprzęt, a kobiety tkwały specjalną tkaninę na żagle. Praktyczna realizacja dotychczasowych zadań mogła być prowadzona tylko na podstawie zastosowania państwowych zasad zarządzania i regulacji procesów budownictwa statków pod bezpośrednią kontrolą władzy wielko-książęcej” [Ryzheva 2010, 12-13].

O rozwoju floty i podróżach morskich w czasach Rusi Kijowskiej (IX-XIII w.) i księstwa Galicyjsko-Wołyńskiego I. Krypiakiewicz w „Historia armii ukraińskiej” pisał: „Dniepr z dużymi dopływami rzek Prypeć i Desna i całą siecią mniejszych rzek oraz Dniestru, Bugu, Sanu – wszystkie one były naturalnymi sposobami, w których ludzkie życie było nagromadzone i zorganizowane [...] Słowianie od dawna budują sobie łodzie”. Państwo kijowskie, zdaniem I. Krypiakiewicza, praktycznie bezustannie toczyło wojny z sąsiednimi państwami, broniąc swoje granicy, a czasem i silnie zmieniając je z powodu zwycięstw lub porażek. „Lew, syn Danila, czuł się tak silny w stosunku do Węgier, że przyłączył on część Zakarpacia do swojego państwa około 1299 roku [...]. Zakarpacie pozostało w Galicji do lat 1320-tych”. Ukraińsko-polskie wojny z czasów książeńcych miały miejsce z reguły na terenach między Bugiem a Wisłą. Te dwie rzeki były strategicznymi szlakami handlowymi ze Wschodu na Zachód (od Kijowa przez Wołodymyr, a następnie miasto Lublin do Polski i Niemiec), tak od Północy (Morze Bałtyckie) wzdłuż Bugu przez rzekę Dniestr na południe (do Zakarpacia i Morza Czarnego). „Okolo 1237 r. książę galisyjski Danyło zbudował miasto Kholm, najsilniejszą fortecę w państwie galicyjskim, której nie można było zdobyć Tatarom. Był to główny punkt obronny Zabuzzia, silniejszy od starożytnego Cherveną, poza tym został wzmocniony nowszą technologią”.

Wnioski

Wraz z rozwojem żeglugi (zarówno handlowej, jak i wojennej) u Greków, Persów, Rzymian, Wikingów, średniowieczna historia społeczeństwa europejskiego staje się historią wojen, w tym morskich. Historia rozwoju społeczeństwa na terenie współczesnej Ukrainy i krajów europejskich sąsiadujących z nią, nie jest wyjątkiem. Jednocześnie rozwój transportu wodnego jest ściśle powiązany z rozwojem rzemiosła i handlu. Jednak opanowanie ruchu przestrzeni wodnych wpłynęło nie tylko na materialną stronę życia ludzi, ale także miało wpływ na światopogląd ludności.

Ruś Kijowska i księstwo Halicko-Wołyńskie stały się potężnymi średniowiecznymi państwami europejskimi dzięki jakościowemu rozwojowi budownictwa statków, wykształceniu skutecznej ochrony

własnego terytorium, w tym zdolności do prowadzenia wojny za rzeki, które często służyły za granice państw. Potwierdzeniem tego są znane fakty pieszych wypraw książąt ukraińskich za rzeki Wołga, Don, Dunaj, Cisa, Wisła, Bug, itp. Flota państwowa przeprowadzała obronę własnej ziemi i wprowadziła podróże morskie na terytorium sąsiednich i dalekich państw. Zawarte traktaty międzypaństwowe Rusi Kijowskiej i Bizancjum miały nie tylko znaczenie geopolityczne, ale służyły również jako przykłady wczesnej kodyfikacji norm prawa morskiego, w których wartości takie jak życie ludzkie, jego wolność i własność były przedmiotem ochrony.

Jednocześnie z powodu wielu wojen średniowiecznych (zarówno obronnych, jak i w celu zdobycia nowych terytoriów) książąt ukraińskich, ich wewnętrznych konfrontacji, rozdrobnienia Rusi Kijowskiej, utraty znacznej liczby wojsk, terytoriów i innych przyczyn, w szczególności utraty przyjaznych stosunków z sojusznikami – wszystkie te czynniki dodatkowo wpłynęły na długotrwałą utratę państwowości przez Naród Ukraiński.

PIŚMIENNICTWO

- Hatsenko, Larisa. 2016. "Rynek perevezen' vodnym transportom Ukrainy: istorychnyj aspekt formuvannia, suchasnyj stan ta perspektyvy rozvytku." *Vodnyj transport* 2:152-67.
- Ivadniev, Vladyslav Viktorovyč. 2015. *Sudnoplavstvo rusiv (z najdavnishykh chasiv do X st.)*. Kyiv: Prosvita.
- Kolos, Michajło. 2011. "Rus'ko-vizantijs'ki dohovory 911, 944 rokiv: henezys ukrains'koho kryminal'noho prava." *Naukovyj visnyk* 4:251-61.
- Kubiv, Stepan. 2018. "Ukrains'kij derzhavnosti 1180 rokiv." <http://www.golos.com.ua/article/299419> [dostęp: 16.09.2018].
- Kuznetsov, Sergij, and Tetjana Averochkina. 2011. *Mors'ke pravo. Pidruchnik*. Odesa: Feniks.
- Pustovalov Sergij. 2009. "Pro dva napriamky u davn'omu sudnoplavstvi na terytorii Ukrainy za arkeolohichnymy dzherelamy." In *Naukovi zapysky*. Vol. 88: *Teoriia ta istoriia kul'tury*, 41-46. Kyiv: Natsional'nyj universytet 'Kyievo-Mohylians'ka akademiia'.
- Ryzheva, Nadiia. 2010. "O.Sudnobuduvannia v Ukraini: etapy j osoblyvosti rozvytku (vid davnyiny do pochatku KhKh st.)." Avtoreferat disertacij na zdobuttja naukowego stupenja doktora istoricznych nauk. Kyyivs'kyy Natsional'nyy Universytet Imeni Tarasa Shevchenka.

Rola żeglugi w kształtowaniu i rozwoju starożytnego i średniowiecznego społeczeństwa na terytorium współczesnej Ukrainy

Streszczenie

Badania naukowe nad historią powstawania pierwszych osiedli, ich rozwojem i tworzeniem instytucji państwowych na terenie współczesnej Ukrainy i Europy są cennymi atutami współczesnego społeczeństwa. Szczególną rolą dla rozwoju ludzkości jest opanowanie przestrzeni wodnych poprzez tworzenie różnych rodzajów „środków pływających”. Zaproponowano prawną analizę Rusi Kijowskiej i Księstwa Halicko-Włodzimierskiego jako potężnych „aktywnych” średniowiecznych europejskich państw, które podejmowały odległe wyprawy wojenne. Potwierdzeniem tego są znane fakty pieszych wypraw książąt ukraińskich za rzeki Wołga, Don, Dunaj, Cisa, Wisła, Bug, itp. Flota państwowa przeprowadzała obronę własnej ziemi i wprowadziła podróże morskie na terytorium sąsiednich i dalekich państw. Zawarte traktaty międzypaństwowe Rusi Kijowskiej i Bizancjum miały nie tylko znaczenie geopolityczne, ale służyły również jako przykłady wczesnej kodyfikacji norm prawa morskiego, w których wartości, takie jak życie ludzkie, jego wolność i własność były przedmiotem ochrony i zabezpieczenia.

Słowa kluczowe: statek, państwo, żegluga, wyprawa wojskowa

Role of the Navigation in the Forming of Both the Ancient Development and the Medieval Society on Territory of Contemporary Ukraine

Summary

Researches above the history of coming into existence of the first housing estates, their development and forming state institutions in contemporary Ukraine and Europe are valuable memorial of the modern society. For the development of humanity is important to take control of water spaces by creating different kinds of swimming devices Kievan Rus' and Kingdom of Galicia-Volhynia were huge "active" medieval countries in Europe, which did distant war expeditions. Well-known facts of marine expeditions of ukrainian knyazes is confirm of the expedition on rivers Volga, Don, Donua, Tisza, the Vistula, Bug ets. The state-owned fleet protected the own earth and went to the sea travels to territory neighbour states. Concluded international Kievan Rus' and Byzantine Empire not only had a geopolitical meaning, but also were example of the early codification of norms of the maritime law, in which such values as the human life, his freedom and the property were protect.

Key words: ship, state, navigation, military campaign

Information about Author: ANDRIJ KOVAL, Ph.D., associate professor in the Department of History of the State, Law and Political Law Teachings, Faculty of Law, Ivan Franko National University of Lviv; вул. Січових Стрільців 14, м. Львів, 79000, Ukraine; e-mail: afkoval@gmail.com; <https://orcid.org/0000-0003-2448-2756>