

# Варяги. Торговый путь «из варяг в греки»

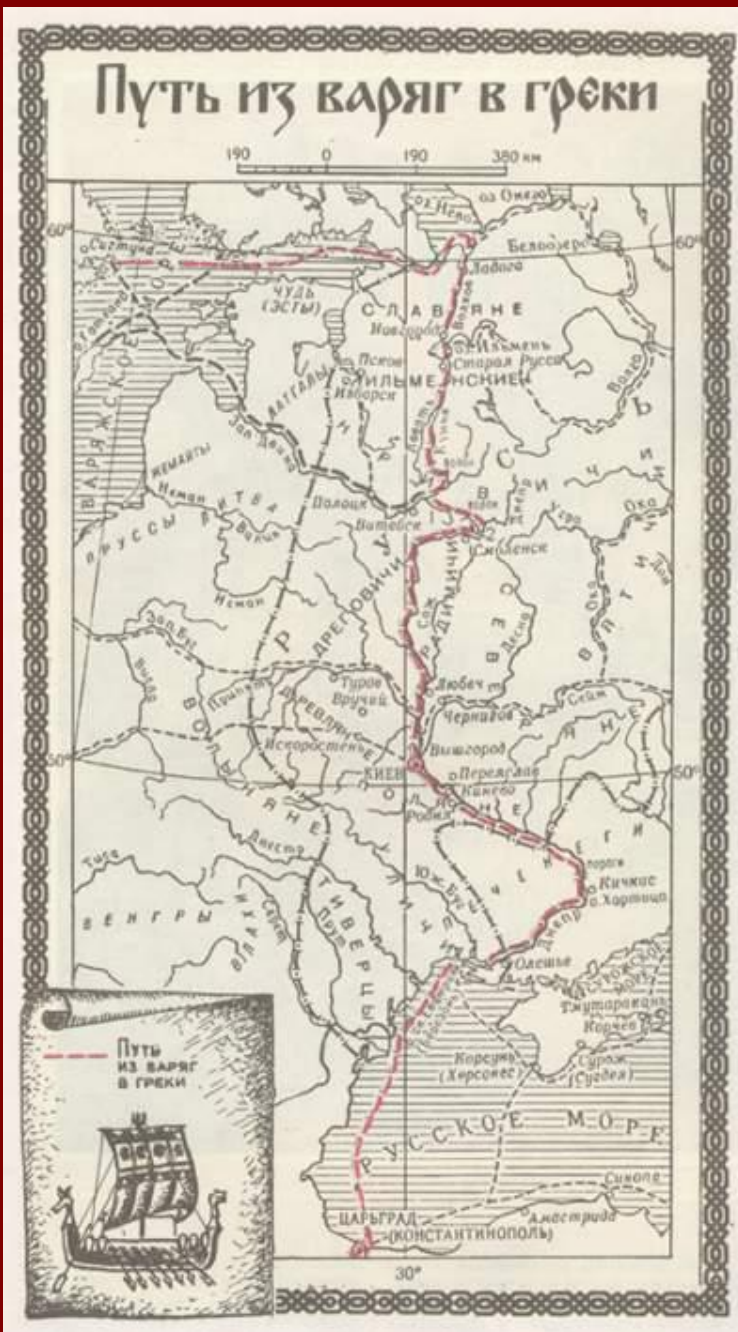


**Материал  
для урока в  
10 классе**

# Древнерусское государство Киевская Русь в 9-12 вв.

Основные направления торговых путей





Путь «Из варяг в греки» — водный (морской и речной) путь из Скандинавии — водный (морской и речной) путь из Скандинавии через Восточную Европу — водный (морской и речной) путь из Скандинавии через Восточную Европу в Византию — водный (морской и речной) путь из Скандинавии через Восточную Европу в Византию в Средние века — водный (морской и речной) путь из Скандинавии через Восточную Европу в Византию в Средние века. Один из водных путей экспансии варягов — водный (морской и речной) путь из Скандинавии через Восточную Европу в Византию в Средние века. Один из водных путей экспансии варягов из района проживания (побережье

От Балтийского моря он проходил по реке Нева, Ладожскому озеру, реке Волхов, озеру Ильмень, реке Ловать; затем волоком до реки Западная Двина; далее волоком до реки Днепр и далее выходил в Чёрное море. По морю вдоль побережья Болгарии до Константинополя. Перед тем, как выйти в Черное море, суда требовали дополнительной оснастки. Близ устья Днепра на острове Березань купцы делали остановку для этих целей.



На берегу Волхова, недалеко от его Ладожского устья



Крепость. Вид от реки Ладожки.



Чёрное море. Сюда стремились торговые люди, проделав тяжёлый опасный путь из Балтийского(Варяжского) моря.



Н.К.Рерих. «Волокут волоком»





Прохождение Волховских порогов.  
Зарисовка путешественника 17 века Адама Олеария

Ловиши же вь шельскомъ . въ брагъскопъ и за шель .  
ѣко же вь шель . и въ рѣдѣ дѣлѣ шель . и по крѣшадѣ шель  
ѣмъ шель . естѣ шель . сто ро жовѣ жень за слѣди . оубо гашѣ шель



ѣ бо въ по шель ма . послалъ смѣ шель въ шель . мѣ шель ма .  
дѣ шель . и шель шель рѣ шель оубо шель . шель шель шель шель . а

Переволакивание ладей в Долобское озеро, затем в реку Золотчу и далее в Днепр (миниатюра Радзивилловской летописи).



**Рюрик – правитель Ладоги,**

**В 862 году престарелый  
Новгородский князь  
Гостомысл пригласил  
на правление  
своего внука по средней  
дочери Умилене - Рюрика**

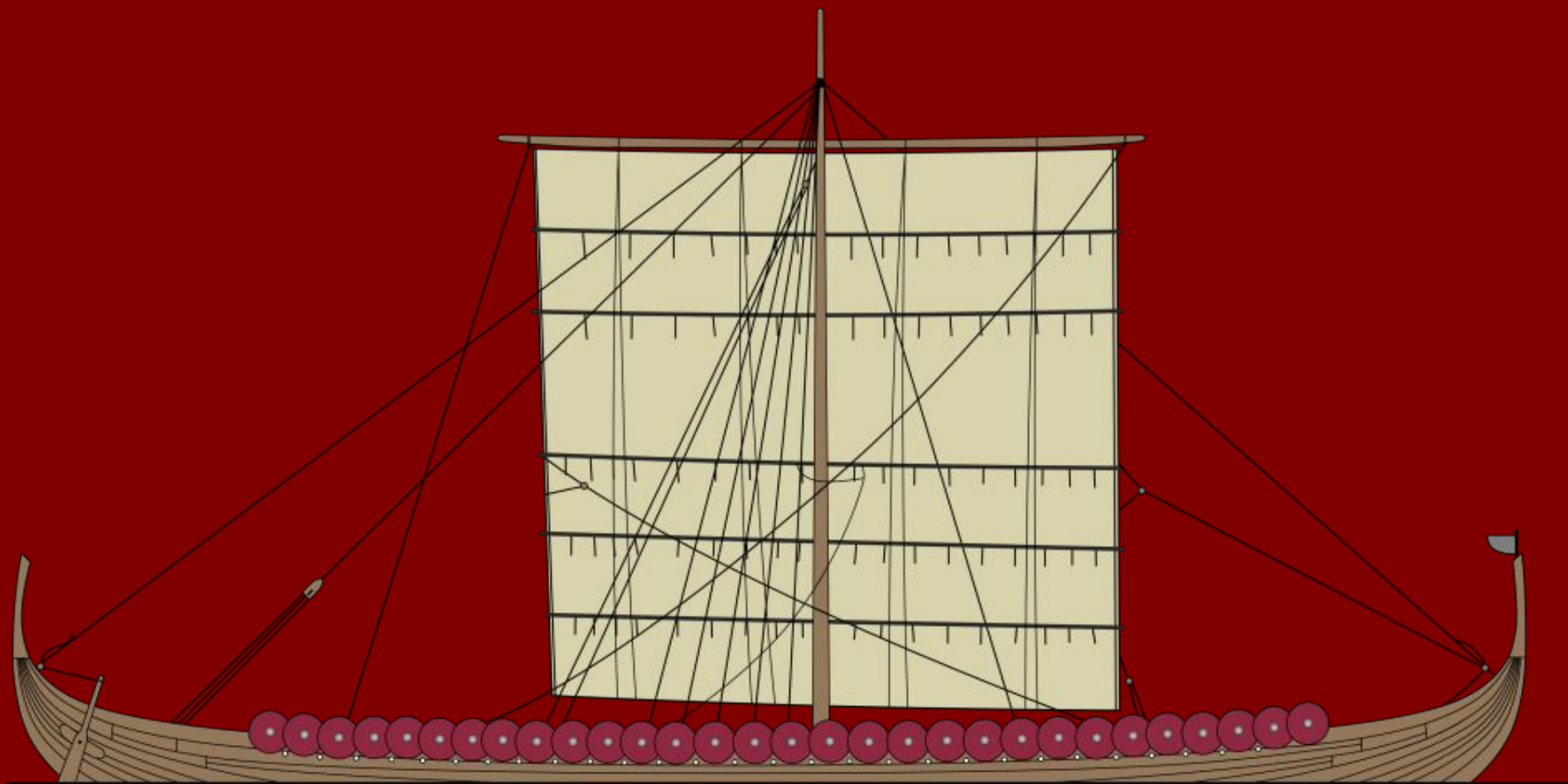




Гостомysl. Призвание Рюрика



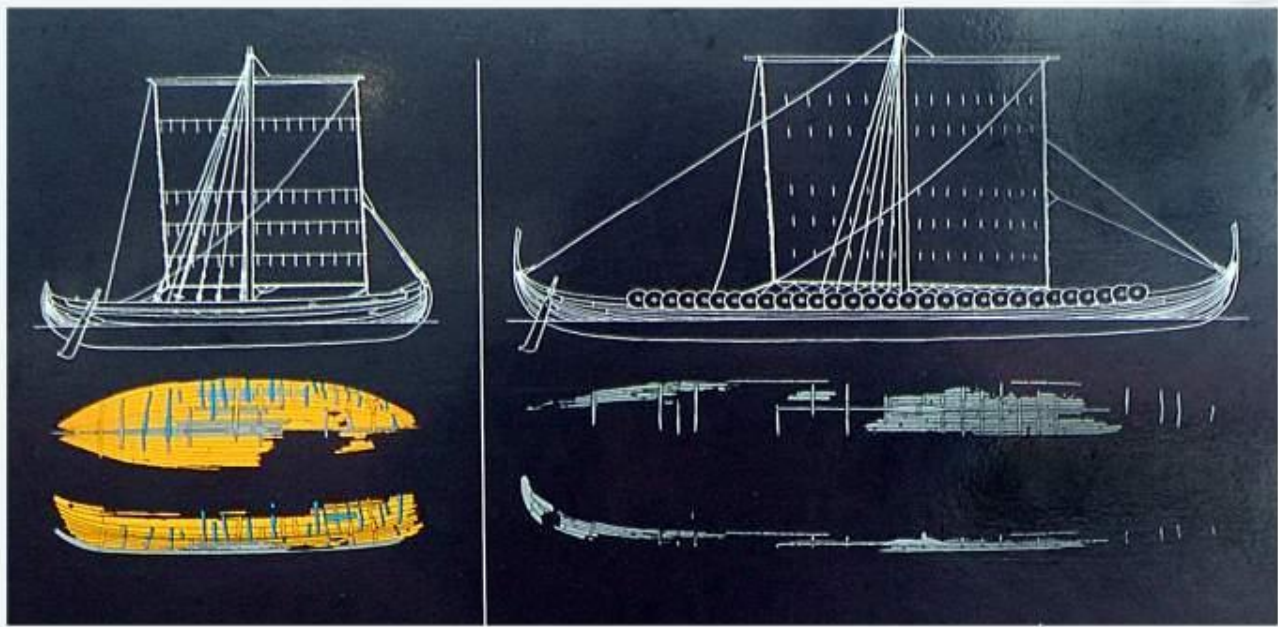
**Рюрик, Синеус и Трувор**



**Варяжская ладья - драккар**



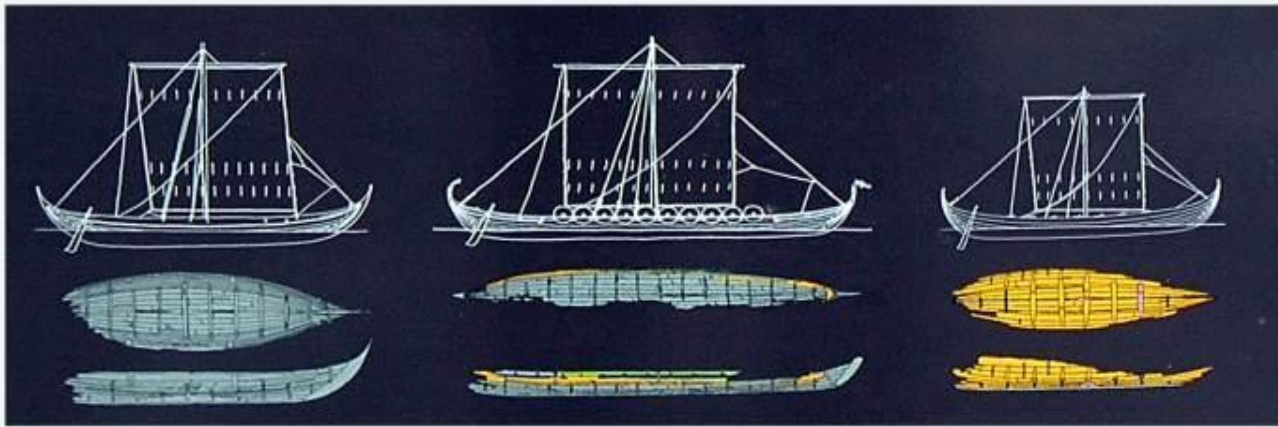
Драккар (норв. Drakkar, от древнескандинавских *Drage* — «дракон» и *Kar* — «корабль», буквально — «корабль-дракон») — деревянный корабль — «корабль», буквально — «корабль-дракон») — деревянный корабль ВИКИНГОВ, длинный и узкий, с высоко загнутыми носом и кормой.



Прочное океанское судно  
 Длина: 16 м, ширина 4,8 м  
 Построено около 1030 года в  
 Западной Норвегии

Военное океанское судно  
 Длина около 30 м, ширина 3,8 м  
 Построено в 1042 году  
 в Дублине, Ирландия

**Суда варягов –  
 драккары,  
 исторические  
 находки,  
 относящиеся к 11  
 веку.**



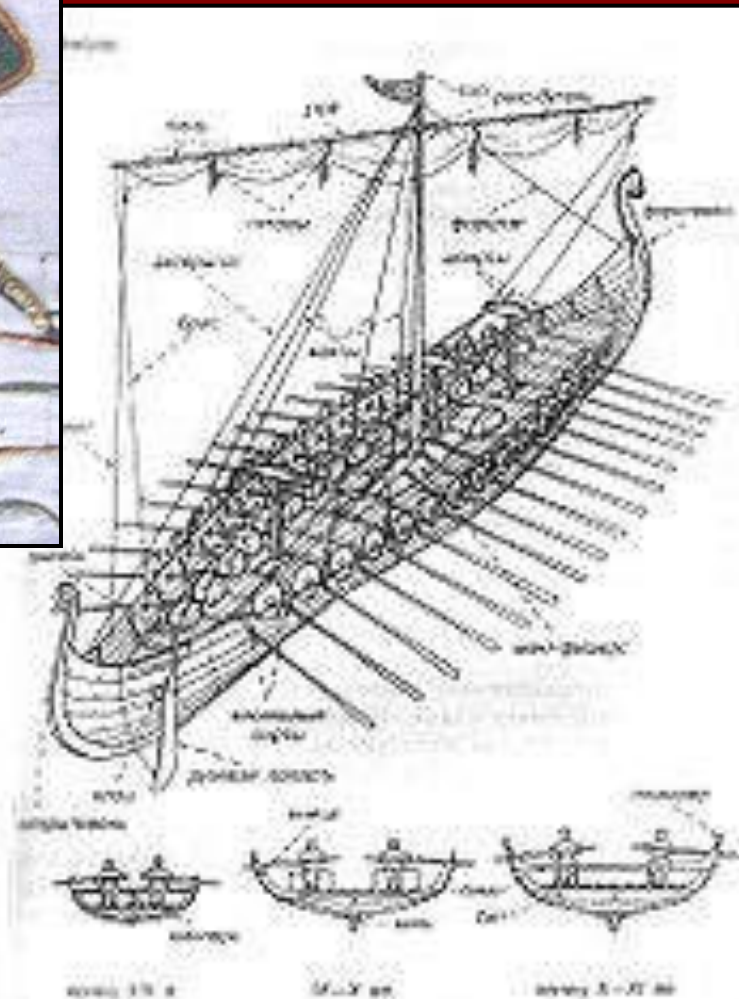
Малое элегантное транспортное  
 судно. Длина 14м, ширина 3,3 м.  
 Построено в Дании около 1042 г.

Малое маневренное военное  
 судно. Длина 17,3 м, ширина 2,5 м.  
 Построено в Дании около 1040 г.

Гребное и парусное рыболовное  
 судно. Длина 11,2 м, ширина 2,5 м.  
 Построено в Западной Норвегии  
 около 1040 г.



# Драккар в пути





Драккар «Морской конь из Глендалу»,  
30-метровый драккер 11 века.  
Работа над точной копией корабля,  
найденного в 1962 году.

- Драккары строились из ясеня, сосны или дуба. Кораблестроители викингов изначально выбирали деревья с естественными изгибами для киля. Драккары строились из ясеня, сосны или дуба. Кораблестроители викингов изначально выбирали деревья с естественными изгибами для киля и шпангоутов. После срубки, дерево разрубалось пополам, а затем из каждой половины вырубалось по одной доске. Чтобы сохранить прочность и эластичность — викинги вытесывали доски исключительно вдоль волокон, а в качестве инструмента использовали топоры различных видов. Полученные доски можно было изгибать до 40 градусов без последствий деформаций. Для бортовой обшивки брались дубовые доски и клались внахлест. Доски скреплялись с помощью железных гвоздей и заклепок. Потом вся конструкция пропитывалась сосновой смолой. Таким образом при движении по воде создавалась воздушная прослойка — это повышало стабильность, устойчивость и скорость движения: чем больше становилась скорость, тем устойчивее и ровнее двигалась лодка.
- На его создание ушло около 300 дубовых стволов, 7000 железных гвоздей и заклепок, 600 литров смолы и 2 км

- Команда драккара напрямую зависела от размеров корабля. За каждым веслом был прикреплен один гребец. Плюс капитан и несколько его помощников. Для викингов драккар был как дом: у каждого было свое место на корабле и своя скамья, где викинг отдыхал и хранил свое имущество. В целенаправленных военных походах на драккарах перевозилось гораздо больше людей. Известны случаи когда драккары перевозили сравнительно большие отряды (до 100—150 воинов-викингов), однако в этом случае корабли ходили преимущественно в прибрежных водах, а на ночь отряды всегда высаживались на берег.

По мере освоения этого пути варяги колонизовали прилегающие к нему и заселенные славянскими, балтскими и финно-угорскими племенами земли. Таким образом возникли государства-княжества династии Рюриковичей. Сначала в Новгороде (Рюриково Городище) и Старой Ладого, а затем в Смоленске и Киеве



**«Варяжский клад». Часть большого клада 10 века из Гнёздова**

Со временем значение торгового пути падало.

- Раздробленность Руси,
- Централизация стран Скандинавии,
- Упадок Византии и, наконец,
- Захват монголами приволжских земель положили конец пути «из варяг в греки».



Ладья «Нево», на которой свершили путешествие «Из варяг в греки»  
Молодые исследователи Петербургского университета.