

Хёнир. А чаша с кровью жертвенных животных, которую ставили в алтарной части храма, именуется в сагах *hlaut-bolli* (сущ. м.р. -ан-) с тем же словом в начале композита.

Сохранение столь архаического пласта сакральной лексики в описании древнескандинавского «пира жертвенной крови», как я полагаю, — это сильный аргумент в пользу историчности рассказов устной традиции о древнескандинавском культовом пире — главном культовом действии Скандинавии эпохи викингов, которые впоследствии были зафиксированы в текстах саг.

Встает вопрос о том, какое значение *hlaut* считать первоначальным — «жертвенная кровь» или «жребий». Если слово первоначально означало, как в других германских языках, «долю», «жребий» (что, на мой взгляд, более вероятно), то в таком случае получается, что лексема (как в качестве независимой лексемы, так и в качестве части сложных слов) для наименования крови жертвенных животных имеет специализированное значение, не имеющее почвы в христианском культе, что с большой вероятностью свидетельствует как раз об историчности описываемых в сагах обрядов. Менее вероятно, что в сагах *hlaut* употребляется именно в значении, характерном для дохристианских культовых практик, и уже определяло собственно «жертвенную кровь». В этом случае тем более странно считать описание ритуала древнескандинавского священного пира фантазией христиан, утративших связь с дохристианским культом.

Глава 2

Древнескандинавский корабль ранней эпохи викингов и возникновение специализированных типов кораблей в позднюю эпоху викингов: археологические находки и письменные источники

Корабль издавна имел не только практическое применение как транспортное средство, но и высшее, религиозное назначение. С давних времен известен северогерманский обычай погре-

бения в ладье [Лебедев 2005: 155–164, 186–200]. Захоронения воинов вендельского периода (VII в. н.э.) с роскошным вооружением, конями и жертвами скота наиболее своеобразны и впечатляющи.

Сакральность обряда погребения в ладье явственно демонстрирует пассаж из «Младшей Эдды» Снорри Стурлусона. Там говорится о коварном убийстве прекрасного бога Бальдра, любимца всех остальных богов-асов. Когда боги забавы ради метали в заговоренного Бальдра оружие, которое не могло причинить ему вреда, злобный бог Локи подговорил слепого аса Хёда бросить в Бальдра побегом омелы, с которого не взяли обещания не вредить Бальдру. Хёд швырнул прут, и он пронзил благого Бальдра. Так свершилось величайшее в мире злодейство. Все асы были неутешны, все живое оплакивало светлого Бальдра. Далее повествуется о погребении бога Бальдра в ладье, которую спустили на хляби морские [Снорри Стурлусон 2005: 48–49].

Следует сказать, что согласно мифу Бальдр в подземном царстве мертвых богини Хель переживает гибель мира и богов и вернется в возрожденный мир нового космического цикла. На основании этого многие специалисты по сравнительной мифологии считают образ Бальдра архетипическим, трактуя его как умирающего бога, принесенного в жертву и возрождающегося, как сама жизнь и природа.

Наиболее хорошо сохранившийся корабль из погребений такого рода — это найденный в 80-х годах XIX столетия в Гокстаде в южной Норвегии в кургане под слоем синей глины. По новейшему дендрохронологическому исследованию гокстадский корабль датируется приблизительно 890-ми годами н.э. Это универсальное морское судно с мощным дубовым килем и шпангоутом, с клинкерной обшивкой внахлест, соединенной железными корабельными заклепками. Помимо весел судно, вероятно, имело съемную мачту и четырехугольный парус северного типа.

Вначале следует рассказать о предшественниках корабля универсального типа эпохи викингов. По чертежу Йоханессена, гребное судно IV в. н.э. из Нидама имело максимальную длину

22,85 м, максимальную ширину 3,26 м и высоту борта 1,09 м, то есть было достаточно широким. Его можно рассматривать как ранний, эпохи великого переселения народов, предшественник широкого универсального корабля эпохи викингов [фон Фиркс 1982].

Еще ближе к «гокстадскому» типу северогерманские суда вендельской эпохи.

Небольшой, такой же короткий, как более поздние шнеки, корабль из Квальсунда (690 г.н.э. +- 70 лет), найденный в 1920 г. Херманом Шетелигом в Норвегии южнее г. Бергена на островке Херо, уже имел Т-образный в сечении киль и круто загибающиеся вверх высокие штевни (высотой в 4 м), подобно судну из Гокстада. Корабль из Квальсунда, как и построенный почти 200 лет спустя Гокстад, тоже был достаточно широким — при общей длине 18 м наибольшая ширина корабля составляет 3,2 м, а высота в средней части, включая киль, 0,9 м [фон Фиркс 1982].

Хотя корабль англосаксонского конунга начала VII в. из Саттон-Ху при сопоставлении цифр кажется близким к длинному специализированному кораблю поздней эпохи викингов (длина 27 м при ширине только 4,5 м, у Скульделёв-2 — 29 м при ширине 4,2 м), это лишь иллюзия, вызванная тем, что общая длина судна из Саттон-Ху берется вместе с длинными, слабо наклоненными над ватерлинией архаичными штевнями, подобными штевням корабля из Нидама IV в. н.э. На самом деле, если сопоставить чертежи судна из Саттон-Ху и норвежского Гокстада, заметно большое сходство очертаний судов. Гокстад отличается только короткими, круто изогнутыми наверх «рогами» штевней. Таким образом, силуэты кораблей из Саттон-Ху и Гокстада различаются, но в плане обводы этих широких кораблей сходны [Evans 1994: 26–27; The Viking, 1966: 252–253].

Итак, при различии размеров в плане корабли вендельской эпохи из норвежского Квальсунда и восточноанглийского Саттон-Ху были весьма сходны с классическим кораблем эпохи викингов из Гокстада в Осло-фьорде, главным образом по показателю соотношения длины к ширине (они довольно широкие, вместительные).

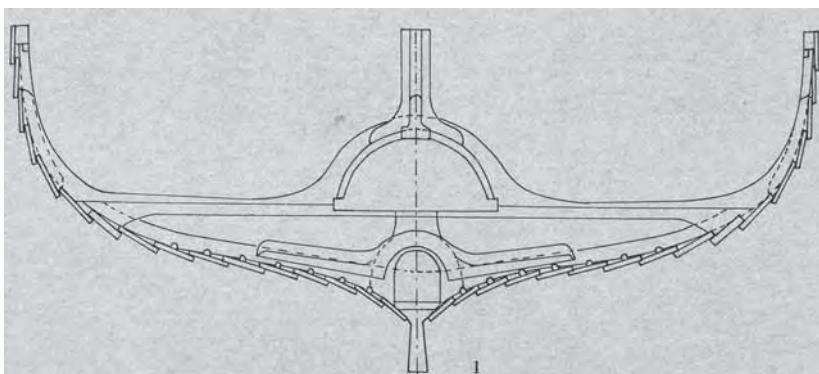


Рис. 6. Корабль из Гокстада в разрезе. Осло фьорд. Норвегия. 890 е годы н.э.

Хорошее представление об устройстве корабля из Гокстада дает поперечный разрез судна (рис. 6). Несущий дубовый каркас корабля состоял из киля Т-образной в сечении формы, вытесанного из цельного бруса, изогнутых «ребер» шпангоутов и поперечных балок-бимсов, которые тянулись от борта до борта и на которые стелился съемный палубный настил из сосновых досок. Эта несущая конструкция была внахлест обшиита дубовыми досками по 16 с каждого борта (т.н. клинкерная обшивка). Нижняя доска крепилась к килю металлическими корабельными заклепками, к ней заклепками была прикреплена вторая доска, к которой таким же образом прикреплялась нижняя часть третьей. Доски, находящиеся выше самых нижних, но ниже ватерлинии, были привязаны к шпангоутам прочными веревками из еловых корней, корабельные заклепки здесь не использовались. Эти доски входили в пазы шпангоутов с помощью специальных выступов-шпунтов, а веревки проходили через два отверстия в шпунтах и через два соответствующих отверстия в шпангоутах. Более толстая, чем другие доски обшивки, десятая снизу доска, находившаяся на ватерлинии, по-древнеисландски называлась *megin-húfr*. Эта доска железными корабельными заклепкамиочно прикреплялась к шпангоутам и поперечным балкам-бимсам. Доски выше также железными корабельными заклепками крепились

к присоединенным к поперечным бимсам раскосам, образующим верхнюю часть бортов и как бы продолжающим шпангоуты [The Viking 1966: 252–253].

По длине гокстадский корабль невелик — 23,4 м — и вполне сравним с такими более ранними древнегерманскими кораблями, как гребное судно из Нидами IV в. н.э., у которого еще не было паруса, но был киль, шпангоут и клинкерная дощатая обшивка, или с несколько более узким (военным?) кораблем из Квальсунда (Норвегия) 750 г. н.э. При этом следует отметить, что ширина корабля из Гокстада, учитывая его небольшую длину, значительна — 5 м, но это не мешает его мореходным качествам, что, вероятно, имело место касательно более поздних специализированных грузовых судов. Таким образом, можно предположить, что тут перед нами универсальный корабль викингов IX столетия, который мог использоваться как для военных походов, так и в качестве грузового судна, учитывая его значительную ширину и, следовательно, вместимость. Гокстадский корабль был прекрасно приспособлен для плавания по бурным водам Северной Атлантики, как показали натурные эксперименты с репликой этого судна (рис. 7).

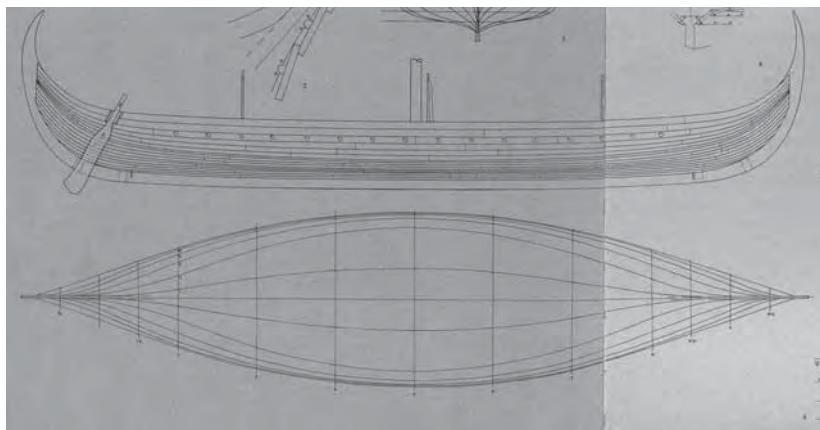


Рис. 7. Корабль из Гостада. Осло фьорд. Норвегия. 890 е годы н.э.

Другие экземпляры боевых судов эпохи викингов, за исключением «длинного корабля» Скульделёв-2, о котором я еще буду говорить, не превышают по размерам Гокстад, как видно из следующей таблицы.

Таблица I

Параметры некоторых найденных боевых кораблей скандинавов и западных славян эпохи викингов (по Д. Элльмерсу с дополнениями)

Место находки	Длина, м	Ширина, м	Высота борта, м	Осадка, м	Дата (год, век)	Способ передвижения
Усеберг	21,4	5,1	1,4	0,75	Ок. 800	
Гокстад	23,4	5	1,7	2,0	Ок. 800	
Скульделёв-2	≈28	4,2			Ок. 834	парус?
Туне	≈20	4,3			X–XI	
Ладбю	20,6	2,9	0,7	2,25		
Скульделёв-5	≈18	2,6	1,1			12 пар гребцов, парус
Хедебю	≈16	2,5			X–XI	8–10 пар гребцов, парус
Фромборк	17,4	2,8	0,9	0,5	X	ок. 12 пар гребцов, парус
Ральсвик-2 (славяне, о. Рюген)	9,5	2,5	1,0		IX–X	8–10 пар гребцов, парус

Если учесть, что и более ранние боевые корабли типа судна из Квальсунда поздней вендельской эпохи (VIII в. н.э.) и даже корабля из Нидама позднеримского времени (IV в. н.э.) сопоставимы по размеру с Гокстадом и уже имеют мощный киль и развитую клинкерную обшивку, следует признать, что традиция строительства универсальных клинкерных ладей гокстадского типа у северных германцев насчитывает столетия [Хлевов 2002: 98–99].

Судя по письменным источникам, уже по крайней мере к концу IX столетия произошла специализация, разделение скандинавских кораблей на военные и грузовые.

Тип военного корабля, который строили, например, «конунги-викинги» в X и XI в., называется в сагах *langskip* — «длинный корабль». Эти клинкерные ладьи, вроде Большого Змея норвежского конунга Олава Трюггвасона, действительно достигали значительной для того времени длины (до 30–40 м) и были довольно узкими, что обеспечивало хорошую маневренность, когда корабли снимали парус, маневрировали на веслах, сцеплялись борт к борту, когда начиналась рукопашная и воины старались «очистить от людей» корабли врагов.

Археологические исследования, принесшие выдающиеся результаты, проводились в конце 1950-х — начале 1960-х годов в Роскильде-фьорде в Дании недалеко от Копенгагена на о. Зеландия. Здесь обнаружены все главные типы судов эпохи викингов. По последним данным, находки из Роскильде-фьорда датируются первой половиной XI в., то есть поздней эпохой викингов [Olsen, Crumlin-Pedersen 1967].

Скульделёв-5 длиной 17,4 м и шириной 2,6 м представляет собой типичную *шнеку* — длинный боевой корабль легкого класса на 40 человек команды. Три верхние доски из ясеня взяты с другого, разобранного корабля, а на одной из досок борта вырезан лист аканта в стиле Рингерике (первая половина XI в.) [Olsen, Crumlin-Pedersen 1978: 68, 109, 113–114; Olsen, Crumlin-Pedersen 2002].

Преимущественно шнеки были задействованы в крупных походах корабельных дружин в XI–XII в. Известно, что в 1066 г. Вильгельм Завоеватель, отправляясь завоевывать англосаксонскую Англию, посадил свою конную армию нормандских рыцарей с обслуживающим персоналом на 600 шнек. Разгромленное армией Новгородской республики на р. Вороной войско шведского короля прибыло на нескольких десятках шнеках.

В «Саге об Эгиле» шнека упоминается в связи с Гулатингом, происходившим в Норвегии в 930-х годах н.э. (см. свидетельство «Саги об Эгиле» в приложении, с. 116).

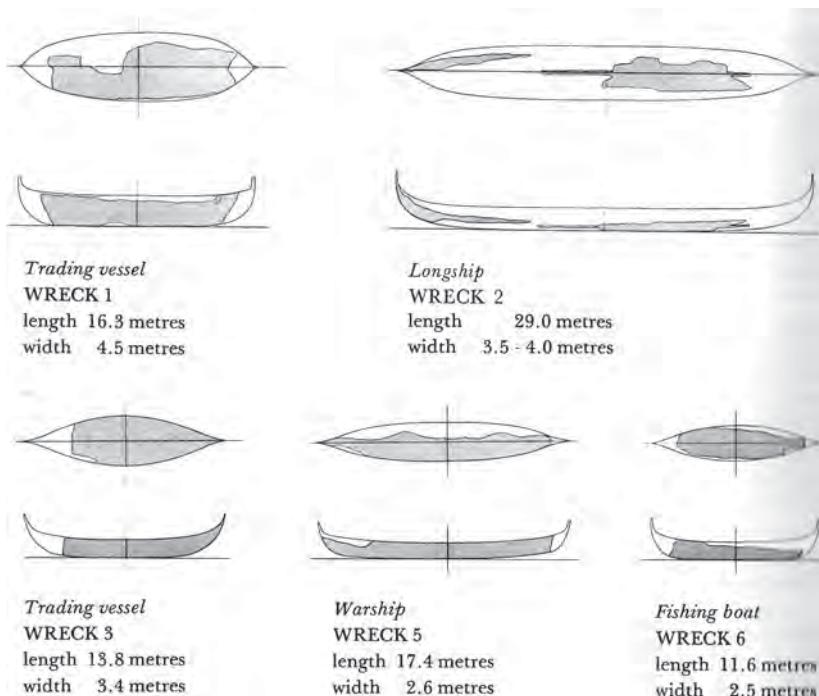


Рис. 8. Типы скандинавских кораблей из Скульделёв. Первая половина XI в.
Музей кораблей викингов в Роскильде фьорде. Дания

Судя по письменным источникам, на которые я сошлюсь ниже, *лангскипы*, «длинные корабли», которые по пропорциям корпуса значительно отличались от универсальных судов гокстадского типа, так как были значительно длиннее и уже, начали строить по инициативе качественно усиливших свою власть конунгов в конце IX в. Типичный длинный корабль поздней эпохи викингов найден в датском Роскильде-фьорде, у Скульделёв. Корабль Скульделёв-2 был более 28 м в длину и только 4,2 м в ширину. По последним данным, Скульделёв-2 был построен в 1042 г. в районе Дублина в Ирландии [Olsen, Crumlin-Pedersen 2002: 359–360].

Самый крупный из известных ныне лангскипов длиной 36 м, а шириной всего 3,5 м, имевший всего около метра осадки, был

найден в феврале 1997 г. при дноуглубительных работах близ островка, на котором расположен музей кораблей викингов в Роскильде-фьорде. Этот громадный для эпохи викингов корабль, названный исследователями Роскильде-6, мог брать на борт до 100 человек дружины. Он был построен после 1025 г. н.э.

Возможно, именно длинные военные корабли велел построить в 896 г. н.э. уэссекский король Альфред Великий, первый объединитель Англии. Как засвидетельствовано в Англосаксонской хронике, эти 60-весельные суда были вдвое крупнее противостоящих им кораблей викингов, судя по всему, судов типа корабля из Гокстада. В данном случае это привело к печальным последствиям для англосаксов — при отливе большие корабли Альфреда сели на мель, а скандинавские корабли с мелкой осадкой смогли подойти к ним, нанести большой ущерб англосаксам и уйти в открытое море (приложение, с. 208–210).

Объединитель Норвегии конунг Харальд Прекрасноволосый в конце IX в. приказал построить себе большой корабль, названный в «Круге Земном» Снорри Стурлусона «драконом». Очень вероятно, что это был крупный военный корабль, который был длиннее обычных боевых ладей гокстадского типа и, возможно, походил на английские длинные корабли Альфреда Великого. Об этом рассказано в гл. 9 «Саги о Харальде Прекрасноволосом» (приложение, с. 211).

Вернемся к свидетельствам материальной культуры эпохи викингов. Наряду с кораблем Скульделёв-2 в роскильдском фьорде в Дании обнаружены и суда иного типа. Это грузовые торговые суда, вероятно, *кнорры* саг, типа более крупного корабля Скульделёв-1 и малого Скульделёв-3, весьма сходного по размерам и конструкции с торговым кораблем западных славян с о. Рюген, Ральсвик-1. Находки этих специализированных купеческих судов датируются первой половиной XI в. [Херрман 1986: 97].

Длина Скульделёв-1 только 16,5 м, но ширина значительна — 4,6 м. Высота борта корабля Скульделёв-1 существенно превышает соответствующий показатель более ранних универсальных судов и достигает 2,5 м. Таким образом, это «пузатое» парусное

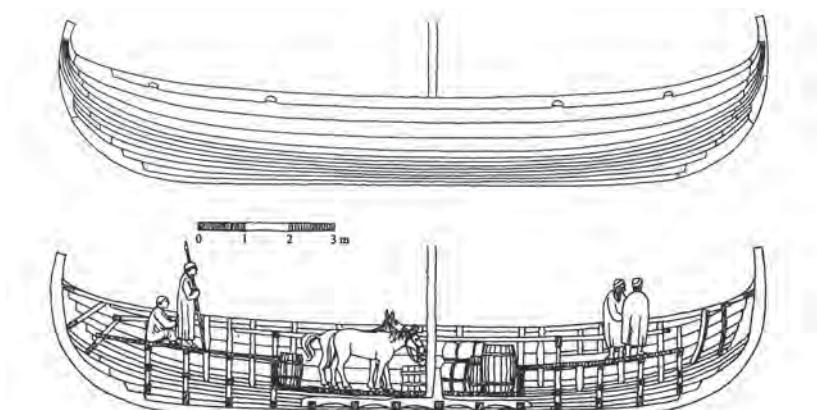


Рис. 9. Кнорр Скульделёв 1. Первая пол. XI в.
Музей кораблей викингов в Роскильде фьорде. Дания

судно с высокими бортами было весьма вместительным. В центре грузовых кораблей типа Скульделёв-1 находилась углубленная ниша типа трюма, куда и складировали груз (рис. 9). Грузоподъемность корабля Скульделёв-1 достигала приблизительно 20–25 т [Херрман 1986: 92–93, 97]. На таких судах в конце IX в. в Исландию с расширенными семьями и движимым имуществом переселялись первопоселенцы из Норвегии.

Согласно «Саге об Эгиле», родовой саге, близкой по стилистике и тематике к «королевским сагам», тип очень большого длинного боевого корабля с командой в 100 человек, как и грузового купеческого судна, которое называлось *кнорр*, уже существовал в Норвегии конца IX в. В девятнадцатой главе саги рассказывается, как приближенный конунга Харальда Прекрасноволосого по имени Торольв, выйдя из-под власти конунга, стал пиратствовать, опустошая набегами земли и грабя торговые суда. У него был очень большой длинный корабль с экипажем более 100 человек (приложение, с. 211–213). Следует предположить, что в Норвегии в это же время, в конце IX столетия, как и в Англии в правление короля Альфреда Великого, строительство огромных длинных кораблей, в полтора-два раза длиннее универ-

сальных клинкерных кораблей гостедского типа, было инициировано усиливающейся королевской властью объединителя страны Харальда Прекрасноволосого. В таком случае неслучайно то, что Торольв был приближенным конунга Харальда Прекрасноволосого.

Думаю, следует доверять информации «Саги об Эгиле» о существовании уже по крайней мере в конце IX в. как специализированных больших длинных судов, так и специализированных грузовых торговых судов типа Скульделёв-1, которые назывались кноррами. К тому времени инфраструктура крупных торгово-ремесленных поселений типа фризского Дорестада в нижнем течении Рейна, Хедебю данов в Шлезвиге или свейской Бирки на о. Бьорко на оз. Мелар существовала более века, и появление специализированных грузовых судов типа Скульделёв-1 для перевозки товаров между ними представляется вполне логичным.

Западноевропейские хронисты, преимущественно Адам Бретенский, написавший «Историю Гамбургской церкви» в конце XI в., сообщают нам, сколько дней проходили морские путешествия между торговыми-ремесленными поселениями Северной Европы.

Впрочем, в начале XI столетия скандинавские мореходы в своих плаваниях не ограничивались бассейнами Северного и Балтийского морей. Они решались и на более дальние и весьма рискованные плавания в неизведанные земли. Описание одного такого путешествия на север Восточной Европы в Бъярмланд, вероятно, к устью Северной Двины, содержится в «Саге об Олаве Святом» «Круга Земного» Снорри Стурлусона. Очень вероятно, что Торир Собака отправился в свое авантюрное путешествие около 1026 г. как раз на длинном боевом корабле типа Скульделёв-2 с внушительной дружиной, лелея замыслы захватить всю будущую добычу, а братья Карли и Гуннстейн из Халоголанда — на купеческом судне типа Скульделёв-1, которые можно так хорошо представить по результатам археологических исследований в датском Роскильд-фьорде (приложение, с. 214–219).

Таким образом, как археологические, так и письменные источники позволяют проследить эволюцию кораблей эпохи викингов. В дополнение к широким универсальным кораблям типа Гокстада по крайней мере с конца IX в. н.э. появляются и широко распространяются следующие основные специализированные типы скандинавских судов:

- 1) *шнеки* — маневренные узкие боевые малые суда;
- 2) *лангскипы*, т.е. длинные корабли малой ширины и значительной длины, рассчитанные на большие дружины конунгов и вождей;
- 3) *кнорры* — короткие и широкие высокобортые суда с грузовой нишей в палубе у мачты, на которых перевозили товар купцы и которые использовали исландские первопоселенцы для транспортировки своих патрилокальных расширенных семей, скота и движимого имущества, а также имевших сакральное значение столбов почетной скамьи.

Таблица 2

**Дальность и продолжительность плавания между приморскими торговыми местами
(подсчеты на основании данных о продолжительности плавания).**
**Цифры без скобок соответствуют числам, названным в источниках;
цифры в скобках — вычисленным значениям
(по Д. Элльмерсу, с дополнениями)**

Год	Маршрут		Дальность		Продолжительность		Источник
	из	в	морские мили	км	кругло-суточн. плав.	с ночными перерывами	
852	Хедебю	Бирка	580	1074	(10)	20	Житие Ансгaria «Орозий» Альфреда
880	Хедебю	Трусо	410	759	7	(14)	
880	Халога-ланд	Каупанг	950	1759	(15)	30	
880	Каупанг	Хедебю	370	648	5	(10–12)	
949	Земля венедов	Византия	1310	2426		24	Лиутпранд, VI
1075	Сконе	Бирка	350	648	5	(10–12)	Адам, IV, 29, IV, 20, схол.
1075	Волин	Новгород	850	1574	14	(28)	II, 22
1075	Дания	Новгород	1100	2037	(15)	30	IV, 11
1075	Бирка	Новгород	550	1018	(9) 5	(19)	IV, 2 схол.

Окончание таблицы 2

Год	Маршрут		Дальность		Продолжительность		Источник
	из	в	морские мили	км	кругло-суточн. плав.	с ночных перерывами	
1075	Скрингссаль	Трондхейм	648	1200	5		IV, 33
1075	Рибе	Англия	330	611	6 (3)		IV, 1, схол.
1075	Дания (Ольборг)	Исландия	950	1759	30		IV, 31, схол.
1075	Англия	Исландия	648	1200	9		IV, 36, схол.
	Готланд	Гробини	90	166	(2)		
	Готланд	Хедебю	360	666	(6)	(12)	
	Волин	Хедебю	240	444	(4)	(8)	
	Холингштед	Гамбург	120	222		(4)	
	Холингштед	Дорестад	290	537		(10)	
	Дорестад	Лондон	230	425	(4)	(8)	
	Дорестад	Йорк	270	500	(5)		