

УДК 903.65

ББК 63.3

А.А. Хлевов

## КОРАБЛЬ В КУЛЬТУРЕ СКАНДИНАВИИ БРОНЗОВОГО ВЕКА: ГЕОГРАФИЧЕСКИЙ АСПЕКТ

*Анализируется географическая дистрибуция трёх основных категорий археологических памятников Северной Европы, связанных с судостроительной традицией. Таковыми являются наскальные изображения кораблей, гравировки в виде корабля на бронзовых бритвах и каменные кладки в форме корабля. В то время как наскальные изображения расположены в прибрежной зоне Скандинавского полуострова, бритвы обнаруживаются преимущественно в погребениях Дании и провинции Сконе. Каменные кладки, в свою очередь, распространены на юго-восточном побережье Швеции, островах Балтийского моря, побережьях и островах Прибалтики, Финляндии и Польши. Делается вывод, что каменные кладки представляют собой археологическое свидетельство формирующейся культуры мореходов, осваивающих Балтийское море и намечающих контуры будущего Восточного пути (Austrvegr). Таким образом, эти памятники – первый шаг формирования Балтийской субконтинентальной цивилизации.*

### **Ключевые слова:**

*Балтийская субконтинентальная цивилизация, Балтийское море, Восточный путь, культурогенез, ладьевидные кладки, поздний бронзовый век, политогенез, Северная Европа, судостроение.*

Хлевов А.А. Корабль в культуре Скандинавии бронзового века: географический аспект // Общество. Среда. Развитие. – 2016, № 1. – С. 65–69.

© Хлевов Александр Алексеевич – доктор философских наук, профессор, Крымский федеральный университет им. В.И. Вернадского, Санкт-Петербург; e-mail: hlevov@mail.ru

Роль судостроения в культурогенезе обществ Северной Европы от эпохи неолита до настоящего времени очевидна и общеизвестна. Не будет преувеличением сказать, что кораблестроение, навигационные практики и обусловленные ими специфические возможности внешних и внутренних контактов стали наряду с ландшафтными корректорами основными факторами формирования весьма своеобразной северной культуры. Свою наибольшую славу таковая стяжала в эпоху походов викингов, однако трудно не заметить яркой специфики скандинавской истории и культуры и в иные периоды.

Вместе с тем, реконструкция самой истории северного судостроения и конкретики его связи с общекультурными тенденциями отдельных периодов представляет определённые трудности, связанные с состоянием источникового фонда. Так, мы располагаем весьма представительной серией находок целых или фрагмен-

тированных кораблей от IV в. н.э. (судно из Ньюдама [3, с. 23–32]) до конца эпохи викингов. Причём по мере приближения к X–XI вв. количество находок возрастает (что вполне закономерно) и регулярно увеличивается благодаря новейшим открытиям. В результате «генеалогическое» и «технологическое древо» судостроения Северной Европы, как представляется, для этого периода в целом не содержит, видимо, серьёзных лакун.

Вместе с тем очевидна цезура, связанная с поздним бронзовым и ранним железным веками. От этого периода известна, в сущности, лишь одна находка, дающая основания для достаточно детальной реконструкции классической ладьи с двойными штевнями, отражающей традицию предшествующего времени и относимой к IV в. до н.э. (ладья из Хьёртшпринга [3, с. 18–23; 10]). Иными словами, остаётся «за кадром» та самая кораблестроительная революция, которая привела к смене тра-

диции и распространению в Скандинавии классических одноштевневых ладей вельботного типа, безраздельно господствующих в железном веке и раннем средневековье.

В то же время известно несколько категорий памятников бронзового века, корреспондирующих с образом корабля. Выделяются три устойчивые группы таких: лады, гравированные на бронзовых бритвах; наскальные изображения ладей; каменные выкладки в форме контура корабля. Автору представляется достаточно очевидным, что локализация этих памятников отражает определённые социальные и культурные константы, характеризующие ситуацию в Скандинавии и регионе Балтийского моря в конце II – I тыс. до н.э.

Бронзовые бритвы с изображениями кораблей [14, с. 57; 11, с. 47], ставшие одним из символов северного бронзового века, связаны преимущественно с погребальной традицией и выступают как часть инвентарного комплекса, сопровождавшего в последний путь социальную элиту. Впрочем, они одновременно столь же успешно были важной частью повседневной бытовой культуры этой элиты. Весьма частым мотивом является наличие солярных и селенарных символов, сопровождающих эти лады или являющихся частью самого корабля – солнечные круги на штевнях и «лунницы», установленные на палубе корабля (и нередко ошибочно принимаемые за паруса). Несомненна культовая значимость подобных изображений, связанная с мотивом транспортировки светила по небосводу либо, наоборот – с целеуказующей функцией этого светила для экипажа корабля. Количество подобных находок весьма невелико и в целом успешно корреспондирует с ориентировочными оценками численности представителей вождеской прослойки, вытекающими из экономической географии региона и демографических реконструкций.

Петроглифы с изображениями ладьи [8, с. 115; 12, с. 103] весьма многочисленны и широко распространены в Северной Европе. Известно не менее 2000 локусов, в каждом из которых располагается комплекс петроглифов, как правило, содержащий несколько изображений кораблей. В петроглифической практике также чрезвычайно популярна солярная и селенарная символика, хотя и представленная несколько в ином виде. Столь же обычны изображения воинов – членов экипажа; нередко корабли явно сходятся в морском

сражении. Последнее в равной степени можно рассматривать и как репрезентацию мифологических мотивов, и как своеобразную летописную фиксацию реальных событий недавнего прошлого.

Достаточно общим местом является представление об этих петроглифах как о культовых объектах, хотя конкретная интерпретация данных культовых практик или их реконструкция весьма дискуссионны. Прямая связь петроглифов с погребальным культом также проблематична, хотя некоторые из них и расположены в географическом контексте погребальных памятников.

Каменные выкладки в форме контуров корабля, часто, очевидно, подчёркивающие конструктивные особенности конкретных типов ладей, достаточно многочисленны. Так, на о. Готланд их около 200, на о. Борнхольм – 23, на Аландах – 37, в Латвии и Эстонии, соответственно – 11 и 3, ещё несколько сотен расположены в ряде прибрежных областей континентальной Швеции, на острове Эланд, и небольшое количество – в зоне Датских проливов [15, с. 210–216]. Назначение этих памятников также вызывает дискуссии. С рядом из них связаны погребения, однако далеко не всеми. В основном высказывались мысли о ритуальном и поминальном характере подобных конструкций, о маркировании ими мест регулярных торжищ [9; 13], об использовании их в роли своего рода «клубов» командами кораблей (опять же в социально-ритуальных целях). В последнем случае мы рассматриваем их как «места поединков, совершения молитв, жертвоприношений и возлияний, общинных пиров, проходивших словно «на борту» и «за вёслами» мифического Корабля Мёртвых (*Naglfar* «Эдды»), где места экипажа выделены монументальными валунами» [2, с. 81]. При всём многообразии интерпретаций не вызывает сомнения лишь то, что в жизни населения Скандинавии позднего бронзового и раннего железного веков – вплоть до эпохи викингов (сооружение кладок в основном датируется X–III вв. до н.э., но использовали их и много позже) – эти сооружения играли чрезвычайно важную роль.

Немалый интерес вызывает география распространения каменных ладей. Обычно они организованы в группы из нескольких кладок, количество и размер отдельных «кораблей» в которых может существенно различаться. Весьма вариативна и ориентация этих кладок – подмечено, что она преимущественно привя-

зана к ландшафту конкретной местности, нежели к сторонам света. Вместе с тем, абсолютное большинство известных каменных ладей привязаны к береговой линии – актуальной ныне (если в данном районе не было регрессии) или наличествовавшей в момент возведения. Весьма значительное число кладок возведено на берегах внутренних водоёмов, имевших в прошлом важное транспортное значение [7]. Столь же обычной является привязка к коммуникационным «узлам»: полуостровам, являвшимся ориентирами в морских путешествиях на дальних торговых путях (север Курляндии), цепям островов (Аландский архипелаг), устьям рек (Висла, Западная Двина), протокам оз. Меларен. Сама по себе эта связь, как представляется, явственно указывает на актуальность корабельных кладок и как ориентиров сезонных торжищ, и как социальных и культовых центров локальных вожеств. Причём и в случае нахождения таких объектов за пределами Скандинавии они могут быть интерпретированы как центры очагов миграции северян, а не только как «указатели на рыночную площадь». Впрочем, в универсальном и многофункциональном характере этих кладок, исходя из стадильной типологии и уровня развития создавшего их общества, вряд ли можно усомниться.

Однако наиболее наглядным является географическое соотнесение трёх упомянутых категорий находок «корабельного» свойства. Петроглифы относительно равномерно и массово покрывают обширные побережья Скандинавского полуострова от района озера Меларен, по шведскому и норвежскому побережьям до Рогаланда, ряд внутренних областей полуострова (озеро Венери, норвежский Уппланд), а также север Ютландии. В основном они привязаны к гранитным выходам морских, фьордовых и речных побережий и, несомненно, должны быть соотнесены с обществами, прочно укоренёнными на Скандинавском полуострове.

Бронзовые изделия (бритвы) с изображениями кораблей достаточно узко сконцентрированы в Дании и на крайнем юге Скандинавского полуострова – преимущественно в регионе Сконе.

Что касается каменных ладей – то это явление почти исключительно балтийское [9, с. 6-10; 15, с. 135–136]. География находок не оставляет сомнений в том, что происхождение данной традиции сугубо скандинавское, а на противоположные берега Балтики она была экспортирована в

процессе миграций, а также торговой и военной экспансии.

С точки зрения привязки к социокультурным и социоисторическим реалиям можно высказать предположение, что эти три типа памятников отражают три этапа развития северной культуры и, возможно, три круга раннего культуро- и даже литогенеза. Так, наскальные лады (как яркие представители петроглифической традиции в целом) могут быть соотнесены нами с наиболее ранним, уходящим корнями в неолитическую культуру, формами социальной организации племён Скандинавии. Остаётся открытым вопрос начала этой традиции. Как представляется, было бы ошибочно связывать петроглифические суда исключительно с периодом бронзового века. Петроглифическая традиция Северной Европы в целом (включая Финляндию и Северо-Запад России) даёт представление о популярности изображений кораблей в неолитическую эпоху. Приморские общества Скандинавии, не уступавшие в культурном отношении своим восточным соседям периода неолита, располагали и удобным «полигоном» для отработки морских практик в виде балтийской акватории и водных пространств Датских проливов. Во всяком случае, есть все основания полагать традицию двухственного кораблестроения аутентично скандинавской и связанной с поздним каменным веком.

Бронзовый инвентарь с изображениями ладей, скорее всего, тесно связан с политическими экспериментами раннего и классического бронзового века, когда по обоим берегам Датских проливов (на территории своего рода «исторической», а не «географической», Дании) стали возникать вожества, подчёркнутое и ярко репрезентируемое благосостояние лидеров которых базировалось на торговых связях с континентальной и Южной Европой. Собственно, именно с этой фазой культурной истории и связаны наиболее яркие визуальные образы северного бронзового века; однако реальную социальную структуру этих обществ и масштаб власти их предводителей оценить всё ещё трудно. Отдельным сюжетом является возможное внешне влияние на регион в этот период. Попытки связать расцвет культуры северного бронзового века с миграцией в Скандинавию (конкретно в Данию) узкого круга представителей знати средиземноморских обществ, как представляется, весьма надуманны. Север располагал собственной достаточно яркой и специфической культурной традицией,

укоренённой в собственном же прошлом. Поэтому добавление к этой конструкции «варягов-одиссеев» с далёкого юга, неясными путями пробравшихся в Скандинавию, сохранивших сплочённость, не утративших идентичности и художественных вкусов и, главное, зачем-то признанных лидерами в местных обществах – на наш взгляд нарушение принципа «бритвы Оккама» и умножение сущностей.

Каменные корабельные кладки, в свою очередь, отмечают новую и весьма перспективную в культурно-историческом плане тенденцию. Их расположение отчётливо указывает на постепенное формирование нового культурного сообщества – балтийского. Его основные черты – сохранение приоритетной роли мореплавания, традиций судостроения и навигации; особая социальная роль прослойки корабельщиков и мореплавателей-торговцев; формирование устойчивой идентичной ритуальной практики на обширных приморских территориях, заведомо не связанных никакой единой государственной властью; интенсивная торговая и, возможно, колонизационная и военно-грабительская активность. Результатом этой деятельности стало освоение Балтики как внутреннего водоёма и прочное проникновение в три основных транзитных транспортных «шлюза» балтийского побережья (Аландский архипелаг – Финский залив; Рижский залив – Западная Двина; устье Вислы).

Очевидно, что именно с этим периодом, в основном относимым к I тыс. до н.э., уместно соотнести начало устойчивого существования Балтийской морской цивилизации [1, с. 159–160], в дальнейшем превращающейся в цивилизацию северных морей вендельского времени и эпохи викингов [4; 5, с. 320–377]. Не становясь «талассократией» и в принципе не выходя на уровень государственных институтов, племенные коллективы, располагавшиеся на шведском побережье от Уппланда до Халланда (главным образом руками своих конунгов и их экипажей) заложили основы балтийского мультикультурного полиэтничного сообщества железного века и раннего средневековья.

В наиболее общем выражении схема культурогенеза североευропейского региона – с учётом «корабельной тематики» и фактора географической дистрибуции находок – выглядит следующим образом. В неолитический период на обширных побережьях Скандинавского полуострова, окаймляющих его южную половину, формируется достаточно унифицирован-

ная приморская культура, основанная, в частности, на свободном перемещении в прибрежных водах, активном культурном обмене, частых боестолкновениях и, как следствие – формирующейся идеологии, тесно связанной с военной активностью, героикой, сходными культовыми практиками, характерными для весьма обширных пространств. Истоки этой культуры местные, она формируется как часть типологически близких культур мезолита и неолита Северной Европы в целом. Ближайшей аналогией этого культурного сообщества выступают общества индейцев Северо-Запада Североамериканского континента (глинкиты) и, вероятно, раннекладские социумы.

В эпоху бронзового века в весьма узком субрегионе на юге Скандинавии формируется специфический вариант этой культуры, который может быть рассмотрен даже как предгосударственный. Очаги политогенеза связаны с династиями знати, налаживающей дальние торговые связи с континентальными племенами и, вероятно, со Средиземноморьем. Предметами экспорта являлись, скорее всего, балтийский янтарь, скандинавский скот и, вероятно, ряд других менее значимых и прибыльных товаров. Накапливавшиеся в руках датской знати богатства и власть позволяли сооружать масштабные погребальные комплексы и регулировать деятельность тысяч подданных, но не выходили на уровень государственной организации. Типологически эти общества сопоставимы с минойскими и микенскими социумами периода их наибольшей значимости.

Очевидно, с упадком очагов цивилизации в Средиземноморье и формированием гальштаттских обществ в Центральной Европе традиционные каналы торговых связей были нарушены, а конечные потребители экспорта обнищали или исчезли, с чем стоит связать упадок обществ северного бронзового века. Однако именно развитая корабельная традиция стала альтернативой, которая вывела скандинавские племена на новый уровень и предопределила основные направления их развития. Нет оснований думать, что до этого времени по Балтийскому морю не плавали совсем. Однако создание факторий и поселений на его берегах и, в частности, проникновение в Рижский залив демонстрируют уверенное освоение не только каботажных направлений, но и прямых морских путей через акваторию. Более важным оказывается прочное вовлечение прибрежных племен в систему торговли и

обложения даями новой племенной элиты Скандинавии. В сущности, мы можем смело диагностировать появление первой фазы «Восточного пути» («*Austrvegr*») именно на рубеже позднего бронзового и раннего железного века. Вполне вероятно, что освоение в I тыс. до н.э. нового базового материала для производства орудий и оружия (а именно Швеция обладала необходимым и доступным рудным сырьём) послужило дополнительной причиной активности шведских племён на Балтике и способствовало превращению побережий этого моря в единый хозяйственно-культурный регион.

Таким образом, есть все основания рассматривать в качестве если и не единственной, то одной из наиболее важных точек формирования Балтийской субконтинентальной цивилизации период позднего бронзового века, а наиболее зримым и универсальным атрибутом таковой – ладьевидные каменные выкладки, распространяющиеся по берегам Балтийского моря. В перспективе эта система трансформируется в устойчивую сеть экономических, военных, властных контактов в Балтийском регионе, связанную с вендельским периодом и эпохой викингов, когда она достигает своего расцвета [6, с. 106–108].

### Список литературы:

- [1] Лебедев Г.С. Балтийская субконтинентальная цивилизация раннего средневековья // Тезисы X Всесоюзной конференции по изучению истории, экономики, литературы и языка Скандинавских стран и Финляндии. Ч. I.– М.: Наука, 1986. – С. 158–160.
- [2] Лебедев Г.С. Эпоха викингов в Северной Европе и на Руси. – СПб.: Евразия, 2005. – 640 с.
- [3] Фиркс Й. фон. Суда викингов. – Л.: Судостроение, 1982. – 104 с.
- [4] Хлевов А.А. Балтийская цивилизация и европейское единство раннего средневековья // Дивинец старолadoжский: Междисциплинарные исследования. – СПб.: Изд-во СПбГУ, 1997. – С. 125–130.
- [5] Хлевов А.А. Историко-культурный феномен Северной Европы I–VIII вв. / Дисс. ... д.ф.н. – СПб, 2002. – 439 с.
- [6] Хлевов А.А. Краткая история средних веков: эпоха, государства, сражения, люди. – СПб.: Амфора, 2008. – 384 с.
- [7] Bradley R. Danish razors and Swedish rocks. Cosmology and the Bronze Age landscape // *Antiquity*. – 2006, № 80. – P. 372–389.
- [8] Burenhult G. Götalands hällristningar (utom Göteborgs och Bohus län samt Dalsland). – Lund, 1973.
- [9] Capelle T. Schiffssetzungen // *Præhistorische Zeitschrift*. Heft 1. – 1986, № 61.
- [10] Crumlin-Pedersen O., Trakadas A. Hjortspring: a Pre-Roman Iron-Age warship in context // *Ships and Boats of the North*. Vol. 5. – Viking Ship Museum, 2003.
- [11] Kaul F. Ships on bronzes // *A study in Bronze Age religion and iconography*. – Copenhagen, 1998, Vol. 3:2.
- [12] Kristiansen K. Rock art and religion: The sun journey in Indo-European mythology and Bronze Age rock art // Fredell Å., Kristiansen K., Criado Boado F. (ed.) // *Representations and communications: creating an archaeological matrix of late prehistoric rock art*. – Oxford: Oxbow books, 2010. – P. 93–115.
- [13] Randsborg K. Kivik: archaeology and iconography. – København: Munksgaard, 1993.
- [14] Sprockhoff E. Nordische bronzezeit und frühes griechentum // *Jahrbuchdes Römisch-germanischen Zentralmuseums*. – Mainz, 1954, № 1. – P. 28–110.
- [15] Wehlin J. Östersjöns Skeppssättningar: Monument och mötesplatser under yngre bronsålder. – Göteborg, 2013.