- 22. Steiner G. In Bluebeard's Castle: Some Notes Towards the Redefinition of Culture. Yale Univ. Press, 1971. 141 p.
- 23. Wilson S. R. Margaret Atwood's Textual Assassinations: Recent Poetry and Fiction. Ohio State Univ. Press, 2003. 200 p.
  - 24. Zipes J. Fairy Tale as Myth Myth as Fairy Tale. Lexington: Univ. Press of Kentucky, 1994. 192 p.

# Принятые сокращения

MA — *Atwood M.* Alien Territory // Atwood M. Good Bones and Simple Murders. New York: Talese; Doubleday, 1994. P. 95–108.

AT — *Aarne A.*, *Thompson S.* The Types of the Folktale // Folklore Fellows Communications. № 184. Helsinki, 1973.

УДК 82-1 **И. С. Макарова** 

# ОБРАЗ КОРАБЛЯ В ГЕРМАНО-СКАНДИНАВСКОЙ МИФОЛОГИИ

Статья имеет целью определение значения, которое корабль приобрел в культуре германо-скандинавских народов в целом и в мифологии в частности. В круг поставленных задач входит, во-первых, изучение особенностей морских судов северных народов и роли корабля в религиозной и бытовой жизни германо-скандинавских племен; во-вторых, обзор примеров обращения к образу корабля в поэзии скальдов, в древних мифах и преданиях, а также в эддической поэзии древних скандинавов; в-третьих, анализ влияния созданного в лоне германо-скандинавской мифологии образа корабля на последующие трансформации этого ключевого для западноевропейской культуры мифопоэтического образа. Результатом предпринятого исследования является наглядная репрезентация особого статуса, которым корабль наделен в культуре и мифологии древних племен народов Северной Европы.

Ключевые слова: образ, корабль, германо-скандинавская мифология, эдда, символ.

I. Makarova

### THE IMAGE OF SHIP IN THE NORSE MYTHOLOGY

The article aims at the definition of what the ship meant in the culture of the Norse people in general and in the mythology in particular. The objects are as follows: the research of the peculiarities of the Norse sea vessels as well as the role the ship played in the religious and daily life of the Norse people; the review of examples revealing the popularity of the ship in the skaldic poetry, ancient myths and legends as well as in Eddas of ancient Scandinavians; the analysis of the influence of the image of ship as it was created in the Norse mythology on the following transformations of this mythopoetic image — a key one for the Western-European culture. The result of the research is a clear representation of a particular importance the ship acquired in the Norse culture and mythology.

**Keywords:** image, ship, Norse mythology, Edda, symbol.

В культуре германо-скандинавских народов, так же как и среди племен кельтов, корабль играл ключевую роль. Географическое местоположение, открывающее вы-

ход к морю, обилие рек и озер вынуждало предков современных жителей Восточной и Северной Европы активно осваивать кораблестроение и мореходство. Сражения за

новые земли и расширение торговых отношений требовали наличия опытных мореплавателей и надежного флота. Неоспоримым является факт наличия высокого уровня корабельного искусства, которым в свое время удалось овладеть викингам. Этимология самого названия племени (от древненорв. «vikingr») указывает на их тесную связь с морской стихией и может быть буквально переведено как «люди с фьордов». Существуют также иные интерпретации, согласно которым слово «викинг» произошло либо от существительного «vik» — «бухта», «залив», следовательно, викинг тот, кто прячется в заливе; либо от глагола «vikja» — «поворачивать», «уклоняться», и в этом случае викинг — это человек, оставивший родину.

По свидетельствам историков, именно викинги сумели создать наиболее совершенные для своей эпохи морские и речные суда. Викингов можно также считать представителями новой формации. В частности, А. Я. Гуревич пишет: «В мире скандинавов в конце VIII — начале IX в. произошел резкий сдвиг — перерыв в медленном, постепенном развитии. Среди них появляется новый тип людей — смелые мореплаватели, искатели добычи, приключений и впечатлений» [2, с. 138]. Исторические причины возникновения нового представителей народов Северной Европы вполне очевидны: наметившееся в тот период времени существенное перенаселение приморских районов Скандинавии, а также острая нехватка плодородных земель вынуждали местных жителей искать новые ареалы обитания. Легендарные захватнические набеги морских конунгов на Лондон, Гамбург, Париж, земли Шотландии, Испании и Португалии вошли в мировую историческую летопись. На протяжении VIII-XI вв. викинги не знали себе равных на море.

Благодаря существовавшей среди скандинавских народов традиции хоронить воина в ладье, помещаемой в курган (в более раннюю эпоху над курганом определенным образом выкладывались камни, имитировавшие контуры корабля; порой рядом с умершим клали часть разрубленной ладьи), археологические раскопки предоставляют немало сведений, касающихся моделей судов, бытовавших среди северных народов. Широкое распространение получили так называемые лодки-однодревки, выдолбленные из одного куска дерева. Быстроходные и рассчитанные на использование в мелководных реках, они в основном использовались в военных целях и с успехом применялись в случае проведения внезапной атаки на вражескую территорию. Однако ядро флота викингов составляли преимущественно боевые корабли: драккары (название происходит от древнесканд. «drage» — дракон и «kar» корабль и объясняется тем, что на носу такого судна крепилась резная голова дракона; согласно языческим представлениям, подобное резное деревянное украшение придавало кораблю магическую силу, защищало от злых духов и было призвано устрашать врагов — при приближении к дружественным землям резное убранство форштевня убиралось, дабы не разгневать местных богов), снеккары (в пер. с древнесканд. «snekja» — «змея»; подобный тип корабля имел меньший размер и меньшую команду, численностью не превышавшую 60 человек), а также торговые суда (кнорры), одновременно служившие для перевозки припасов, снаряжения и лошадей во время дальних походов. Основное отличие торговых судов от военных заключалось в том, что последние были гораздо длиннее, имели меньшее водоизмещение, что значительно увеличивало их скорость, а также гораздо большее количество весел. Такие корабли вошли в историю под названием langskip, то есть «длинный корабль». Эти суда, в свою очередь, классифицировались в зависимости от количества скамеек (банок) для гребцов. Первые поистине огромные военные корабли с тридцатью скамейками стали строиться к концу X века. Одним из самых знаменитых судов подобного типа стал тридцатичетырехбаночный «Длинный Змей» Олафа Тригвассона, спущенный на воду около 1000 года.

В статье «"Круг Земной" и история Норвегии» А. Я. Гуревич следующим образом характеризует морские баталии скандинавов: «Морские битвы в то время... заключались в том, что флоты противников, построенные в боевой порядок, сближались и корабли брали друг друга на абордаж; целью боя было высадить дружину на борт вражеского корабля и уничтожить его команду в рукопашном бою, захватив самый корабль. Это называлось "очистить корабль"» [8, с. 621]. По словам исследователя, «повелителем Норвегии оказывался тот, кто обладал флотом» [2, с. 16]. Военные корабли викингов, вошедшие в историю как «драконьи», в длину могли достигать тридцати метров, были деревянными и отличались изяществом форм: с низкими бортами и вздернутой вверх кормой. Гребцы, приводившие корабль в движение, укрывались за вывешенными вдоль бортов щитами; рулевое весло помещалось сбоку на корме. Паруса кораблей викингов, сделанные из грубой холстины, устанавливались в центре просторной палубы и были легко узнаваемы, будучи выкрашены в красную или синюю полоску или клетку.

В скорости и маневренности судам викингов не было равных. Интерес вызывает один исторический эксперимент, наглядно продемонстрировавший кораблестроительный талант северных племен: точно воссозданная копия 32-весельного драккара, найденного в конце XIX века в могильном кургане на юге Норвегии (Гокстад), смогла развить скорость, в полтора раза превысившую скорость каравелл Колумба, совершивших свое легендарное плавание в Вест-Индию спустя пять столетий. В настоящее время образцы обнаруженных более века назад кораблей можно увидеть в

Музее драккаров в г. Осло: среди прочих наибольшую известность приобрели Усебергский, Гокстадский и Тюнский суда — дубовые корабли, использованные в качестве погребальных. Примечательно, что внутри судна из Гокстада, помимо предметов домашнего обихода, были также обнаружены три маленькие лодки, имевшие такую же конструкцию, что и главный корабль, и приспособленные для плавания под парусом.

«Корабль играл... видную роль среди религиозных представлений... населения Скандинавии» [2, с. 37]. Вслед за древними египтянами скандинавы верили в то, что после своей смерти человек продолжает вести тот же образ жизни, что и прежде, и, следовательно, ему необходимо все накопленное за годы земного существования богатство, включая корабль, у древнескандинавских племен выполнявший функцию погребальной урны, в которую останки умершего помещали вместе со всем ценным имуществом, имевшимся при жизни. Так, к примеру, в Усебергском судне было обнаружено множество «разнообразных вещей: сани, телега, остовы кроватей, сундуки, ведра, кости лошадей и быков и др.» [1, с. 61] — при этом не только предметы внутри корабля, но и его форштевень и ахтерштевень были украшены причудливой резьбой, которая впоследствии и помогла установить приблизительную дату постройки судна (ок. 820 г.). В случае если умирал прославленный воин, корабль или поджигали и спускали на воду, или же размещали в земле особым образом. Так, А. Я. Гуревич отмечает, что все три обнаруженных в норвежских погребальных курганах корабля обращены к югу, то есть к морю, будто бы готовые отправиться в новое плавание по загробному царству. Даже с приходом христианства, в эпоху средневековья, корабль не утратил своего значения: ремесленники создавали миниатюрные модели кораблей («символизировавшие жизнь, смерть и тот путь, который

их соединяет» [9, с. 91]) для использования в религиозных процессиях.

Для скандинавов корабль нередко выступал в качестве своеобразного Ноева ковчега, поскольку, отправляясь в дальний путь, мореплаватели брали на борт своего судна не только необходимую провизию, опытных гребцов и обученных воинов, но и всех без исключения домочадцев с полным домашним скарбом. Еще до начала эпохи викингов морское судно играло ведущую роль в жизни северных народов: «Жизнь древнего скандинава была сплошь и рядом связана с морем» [2, с. 32], и морская стихия являлась для северных народов гораздо более привычной, нежели суша: «Средневековый скандинав чувствовал себя на земле более стесненным, чем на море» [2, с. 15]. По выражению франкского поэта, «корабль — жилище скандинава» [2, с. 37]. О значимости корабля для жителей Скандинавского полуострова свидетельствует также «богатство морской терминологии и выражений, которые они употребляли, называя свои суда, бесчисленные изображения кораблей, погребения в ладьях» [2, с. 37]. Судя по дошедшим до нашего времени свидетельствам, мореплавание было известно скандинавам с древнейших времен, и уже к эпохе неолита и бронзы относятся многочисленные наскальные изображения ладьи. В бронзовый век корабль становится «самым распространенным, излюбленным сюжетом скандинавских мастеров наскального рисунка» [2, с. 37].

С эпохой завоеваний новых земель племенами викингов связано и освоение Исландии, которое сыграло значимую роль в формировании древнескандинавской культуры, во многом сопоставимую с тем значением, которое приобрела Ирландия в судьбе кельтской цивилизации. Как пишет А. Я. Гуревич в книге «История и сага», «Исландия на протяжении нескольких поколений поставляла Норвегии скальдов и историков. Народ, внутренняя история ко-

торого небогата крупными событиями, сумел создать могучую историческую традицию, независимую от европейской католической историографии» [3, с. 13]. Древнескандинавская мифология в том виде, в котором она дошла до наших дней, в некоторой степени сохранилась именно благодаря тому, что в Исландии, в отличие от стран континентальной Европы, в состав которой постепенно входили скандинавские народы, христианизация общества происходила постепенно и сравнительно безболезненно. Долгое время здесь процветало двоеверие, и традиционные языческие божества естественным образом превращались в поэтические метафоры, уступая место новым христианским святым: «Язычество сохранялось не как система взглядов и идеология, а как суеверие и комплекс ритуалов» [2, с. 169]. На почве подобного мирного замещения одних культурных концептов другими происходило консервирование древних мифов и легенд севера в поэтическом творчестве, которым славились жители Исландии. В сравнительно простой по форме, но богатой по мифопоэтическому содержанию эддической поэзии, в более поздней поэзии скальдов, создававших причудливые по стилю произведения, в прозаических сагах, созданных викингами, в которых рассказывалось об исторических событиях и биографиях прославленных героев, нашла свое отражение германоскандинавская мифология, включающая немалое количество космогонических и эсхатологических сюжетов, в которых мифопоэтический образ корабля играл одну из ключевых ролей.

Обратимся для начала к дошедшим до наших дней образчикам скальдической поэзии. Как пишет О. А. Смирницкая в статье, посвященной поэзии скальдов в «Круге Земном» Снорри Стурлусона, «неисчислимое... множество поэтических синонимов («хейти»)... служило для обозначения всего двух-трех десятков... понятий, таких, как мужчина, женщина, корабль (полу-

жирный курсив мой. — И. М.), море, битва, меч» [8, с. 606]. К числу наиболее упоминаемых кеннингов (затейливых метафор, используемых для обозначения вполне обычных явлений и состоящих из двух, трех и более слов) Е. В. Мелетинский причисляет те, что обозначают воина, князя, героя, битву, кровь, меч, золото и, конечно же, корабль, высказывая предположение, согласно которому «развитие кеннингов в основном связано с эпохой викингов» [5, с. 126]. Скальды, поэты-певцы, создали немало синонимов к слову «корабль», среди которых наиболее примечательными являются: «медведь морских струй», «морской конь», «конь корабельных сараев», «лыжижижи», «зверь моря», «конь мачты», «олень моря», «бык штевня» и т. д.

Значимая роль, которую корабль играл в жизни древних скандинавских племен, получила свое отражение и в мифологии народов северной Европы. Справочник, посвященный миру северных богов с подробным объяснением древних мифов, созданный на рубеже XIII века Снорри Стурлусоном, позволяет составить некоторое представление как о германо-скандинавском пантеоне, так и о тех сюжетах, что были с ним связаны. Стурлусон объединил саги, созданные в эпоху викингов, то есть приблизительно между 750 и 1050 гг., «когда сформировалась мощная традиция, связанная с подвигами Одина, Тора и Фрейра» [4, с. 175]. Среди персонажей, действующих в древних легендах, немало и тех, кто напрямую связан с морской стихией.

Одним из них является **Ран** — богиня моря, которая, как и переменчивая стихия, олицетворяемая ею, порой помогала людям, а порой наносила им вред. В распоряжении Ран была волшебная сеть, которую она набрасывала на моряков, дабы увлечь в свои владения на морском дне, где вместе с супругом Эгиром забавлялась с жертвами в коралловых пещерах, освещенных блеском морского золота. Золото, которое северяне

именовали «морским огнем», было главной страстью Ран, а потому, желая заручиться ее поддержкой и стремясь избегнуть смерти в морской пучине, моряки, отправляясь в плавание, брали с собой золотую дань для богини.

Северный бог моря Эгир, воплощавший дикую морскую стихию, по всей видимости, принадлежал к более древнему поколению богов, нежели асы или ванны. Седовласый старец с крючковатым носом, каким его традиционно изображали в легендах, поднимался из сверкающего чертога на дне морской бездны лишь за тем, чтобы потопить корабли и сгубить как можно больше моряков, — по этой причине штормовые северные моря нередко именовали «кипящим котлом Эгира». С целью обеспечить себе благополучное возвращение домой викинги приносили Эгиру в жертву своих пленников. Эгир — отец девяти волн, дев морских валов, помогающих ему управлять стихией, каждая из них наделена собственным именем: Бара (волна), Химинглёва (волна, отражающая небо), Дуфа (мчащаяся волна), Блудухадда (с кровавыми волосами), Хефринг (пульсирующая волна), Унн (волна), Хрон (цепкая волна), Бюльгья (морской вал) и Кулга (ужасная волна).

Другим северным богом моря был **Ньёрд** — представитель божественной расы ванов. В его власти — успокаивать бури или вызывать дождь. Обладая мягким и добродушным складом характера, он любил залитые солнцем бухты и заливы, привлекавшие стаи чаек и лебедей. Особой любовью этот бог пользовался у мореходов и рыбаков, так как всегда помогал попавшим в беду кораблям, посылая им попутный ветер.

Среди морских судов, упомянутых в германо-скандинавском эпосе, легендарными стали три корабля: Эллида, Скидбладнир и Нагльфар. Эллида представляет собой сказочный драккар Торстейна, подарок бога моря Эгира. Изготовленная из до-

сок, сросшихся в форме крылатого дракона, крутобокая Эллида не имеет себе равных, рассекая волны, словно порывы ветра, и соревнуясь в скорости со стремительными и могучими орлами.

Скидбладнир — корабль, принадлежащий Фрейру, германо-скандинавскому богу плодородия и лета, подобен облакам, он свободно летит по земле, воде и воздуху. Будучи немалого размера, он, тем не менее, легко складывается и помещается в кармане, словно носовой платок. В речах Гримнира из поэтической Старшей Эдды так рассказывается о его создании: «Ивальда отпрыски / Некогда стали / Скидбладнир строить / Для сына Ньёрда / Светлого Фрейра / Струг самый крепкий //» [7, с. 43]. Имя этого чудесного корабля также упоминается в перечне всего самого лучшего, что существует в мире асов: «Дерево лучшее / ясень Иггдрасиль / Лучший струг / Скидбладнир (курсив мой. — И. М.) / Лучший ас — Один / Лучший конь — Слейпнир / Лучший мост — Бильрёст / Скальд лучший — Браги / И ястреб — Хаброк / А Гарм — лучший пес //» [7, с. 44].

В беседе между Ганглери и Высоким из «Видения Гюльви» «Младшей Эдды», на-«подлинной сокровищницей зываемой древнескандинавской мифологии» [6, с. 5], Снорри Стурлусона дается более пространное описание чудесных свойств Скидбладнира и истории его строительства: «Тогда Ганглери сказал: "А что можно поведать о Скидбладнире, лучшем из кораблей? Правда ли, что никакой другой корабль не сравняется с ним величиной?". Высокий отвечает: "Скидбладнир — лучший из кораблей и на диво искусно сделан. ...Построили Скидбладнир некие карлы, сыновья Ивальди, и отдали этот корабль Фрейру. Так он велик, что хватит места всем асам в доспехах и при оружии. И лишь поднимут на нем паруса, в них дует попутный ветер, куда бы ни плыл он. А когда в нем нет нужды, чтобы плыть по морю, можно свернуть его, как простой платок, и упрятать в кошель, так он сложно устроен и хитро сделан". Тогда Ганглери сказал: "Добрый корабль Скидбладнир. Верно много нужно было колдовского уменья, чтобы сделать такой"» [7, с. 327]. В «Саге об инглингах» того же Стурлусона обладателем величайшего корабля является уже Один: «Он (Один. — И. М.) мог... словом потушить огонь или утишить море, или повернуть ветер в любую сторону, если хотел, и у него был корабль — он назывался Скидбладнир, — на котором он переплывал через большие моря и который можно было свернуть, как платок» [8, с. 14].

По утверждению Е. М. Мелетинского, корабль Фрейра, равно как и упоминаемые в древнескандинавских сказаниях магическое кольцо Одина и золотой вепрь бога плодородия, представляют собой не просто «сказочные "чудесные предметы"... но и предметы мифического и ритуального характера. Например, вепрь... это священный жертвенный зверь» [5, с. 181].

Нагльфар — корабль-призрак, антагонист героического и волшебного Скидбладнира. Когда нарушатся обеты, начнутся распри, вырвутся на свободу хтонические чудовища и содрогнется мировое древо ясень Иггдрасиль, вслед за золотым веком наступит хаос, и в разгар эсхатологической битвы Рагнарёк приплывет корабль, построенный из ногтей мертвецов, за штурвал которого, освободившись от оков, встанет Локи. В прорицании вельвы из Песни о богах Старшей Эдды сказано: «Хрюм едет с востока / Щитом заслоняясь // Ёрмунганд гневно / Поворотился // Змей бьет о волны / Клекочет орел / Павших терзает // Нагльфар плывет //» [7, с. 15]. Образ инфернального корабля в Старшей Эдде упоминается лишь единожды — в связи эсхатологической с описанием В Младшей Эдде, в Видении Гюльви о демоническом судне говорит Высокий (Один): «Но самый большой корабль это Нагльфари. Им владеет Муспелль» [7,

с. 328]. Необходимо добавить, что в современной Исландии до сих пор распространено поверье, согласно которому мертвецам необходимо обрезать ногти, чтобы ими не использовались злые силы.

Очевидно, что из трех перечисленных выше кораблей наибольшее значение в контексте последующего развития мифо-поэтического образа корабля в западноевропейском искусстве приобрел именно грозный Нагльфар, послуживший одним из мифологических прототипов *Летучего Голландца*, со временем ставшего полноценным художественным дискурсом.

В германо-скандинавском эпосе, равно как и в кельтской мифологии, в период раннего средневековья художественное осмысление концепта корабля во многом строится на уже существующей античной традиции, в рамках которой создан героический образ корабля — вершителя судеб.

Появление в скандинавской мифологии корабля мертвецов Нагльфар в определенной степени можно считать эволюционным скачком в ходе развития мифопоэтического образа корабля, так как ни в одной из более ранних мифологических систем не зафиксирован пример подобной художественной интерпретации.

В столетия, последовавшие за падением Западной Римской империи, в эпоху раннего средневековья, на стадии формирования нового типа европейского мировоззрения образ германо-скандинавского корабля смерти, являющегося миру в момент его гибели, становится апофеозом художественных трансформаций морского судна (начиная с шумеро-аккадского мифа о Зиусудре) и наиболее удачным символом происходящих перемен, который будет активно эксплуатироваться в искусстве грядущих веков.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1. *Андерсон Р.*, *Андерсон Р.* Ч. Парусные корабли. История мореплавания и кораблестроения с древних времен до XIX века. М.: Центрполиграф, 2014. 190 с.
  - 2. Гуревич А. Я. Походы викингов. М.: Наука, 1966. 186 с.
  - 3. Гуревич А. Я. История и сага. М.: Наука, 1972. 197 с.
- 4. *Котерелл А.* Мифология. Энциклопедический справочник. Северная. Античная. Кельтская. Минск: Белфакс, 1997, 256 с.
  - 5. Мелетинский Е. М. «Эдда» и ранние формы эпоса. М.: Наука, 1968. 363 с.
- 6. Норна у источника Судьбы: Сборник статей в честь Елены Александровны Мельниковой / Под ред. Т. Н. Джаксон, Г. В. Глазыриной и др. М.: Индрик, 2001. 480 с.
  - 7. Скандинавский эпос. Старшая Эдда. Младшая Эдда. Исландские саги. М.: АСТ, 2009. 858 с.
  - 8. Стурлусон С. Круг Земной. М.: Наука, 1980. 687 с.
  - 9. Daly K. N. Norse Mythology A to Z. Third Edition. N. Y.: Chelsea House Publishers, 2010. 128 p.

# **REFERENCES**

- 1. *Anderson R., Anderson R. Ch.* Parusnye korabli. Istorija moreplavanija i korablestroenija s drevnih vremen do XIX veka. M.: Tsentrpoligraf, 2014. 190 s.
  - 2. Gurevich A. Ja. Pohody vikingov. M.: Nauka, 1966. 186 s.
  - 3. Gurevich A. Ja. Istorija i saga. M.: Nauka, 1972. 197 s.
- 4. *Koterell A.* Mifologija. Entsiklopedicheskij spravochnik. Severnaja. Antichnaja. Kel'tskaja. Minsk: Belfaks, 1997. 256 s.
  - 5. Meletinskij E. M. «Edda» i rannie formy eposa. M.: Nauka, 1968. 363 s.
- 6. Norna u istochnika Sud'by: Sbornik statej v chest' Eleny Aleksandrovny Mel'nikovoj / Pod red. T. N. Dzhakson, G. V. Glazyrinoj i dr. M.: Indrik, 2001. 480 s.
  - 7. Skandinavskij epos. Starshaja Edda. Mladshaja Edda. Islandskie sagi. M.: AST, 2009. 858 s.
  - 8. Sturluson S. Krug Zemnoj. M.: Nauka, 1980. 687 s.
  - 9. Daly K. N. Norse Mythology A to Z. Third Edition. N. Y.: Chelsea House Publishers, 2010. 128 p.