

КОРАБЛІ ВІКІНГІВ

У статті розглядається процес суднобудування човнів вікінгів. Проаналізовані параметри, конфігурації, види та складові човнів. Наводяться технічні характеристики. Розглядаються матеріали, з яких будували човни, види деревини та технологічний процес.

Ключові слова: кораблі вікінгів, дракар, квадратний парус, кнорр.

«Корабель – житло скандинава» – цей вираз вірно передає саму суть відносин стародавніх скандинавів до своїх кораблів. Надзвичайне багатство морської термінології і виразів, які вони вживали, називаючи свої судна, незліченні зображення кораблів, поховання у човнах – все свідчить про те, яке велике місце в свідомості скандинава вони займали, про величезну роль мореплавання в його житті¹. Вони цілковито панували на Балтійському і Північному морях, борознили Середземне море, сміливо курсували в бурхливих водах Північної Атлантики, і навіть досягали берегів Північної Америки. Судна вікінгів піднімалися по течіям річок в глиб континенту Європи, плавали по Дніпру і Волзі аж до Чорного і Каспійського морів. Корабель також грав важливу роль серед релігійних уявлень тогочасного населення Скандинавії. Задовго до епохи вікінгів (як і протягом її), знатних людей стали ховати у човнах, які містили в кургани. Найбільш ранні могили датуються приблизно 500 р. н. е. Найдавніший був корабель з Нідама (Шлезвіг) – III–IV ст. У цього веслового судна не було щогли, а кіль був слабо розвинений. Першими з германців, хто став застосовувати щоглу з вітрилом, були фризи. У VI–VIII ст. у скандинавів з'являється довгий кіль і великий чотирикутний смугастий, червоний або синій вовняний парус². Човен під вітрилом можна повністю вважати символом епохи вікінгів. Мешканці приморських районів Швеції, Данії і Норвегії були організовані в «корабельні округи», котрі виставляли повністю споряджений військовий корабель з командою і провіантом. Мобільністю відрізнялися не тільки представники знаті, але і частина простого населення. Адже життя стародавнього скандинава було тісно пов'язане з морем³.

Слід відзначити, що спеціальних досліджень в історіографії з даного питання дуже мало: Крумлін-Педерсен О. та І. фон Фіркс. Як правило, дослідження по даній темі розглядаються в контексті загальної історії скандинавів та їх походів в працях данських, норвезьких, англійських, французьких та російських вчених: Стрінгольма А., Альмгріна О., Роедсаль Е., Сімпсон Ж., Мюссе Л., Джонс Г., Гуревича А. Я., Когінса Дж. та інших.

Кораблі будували з деревини багатьох порід, перевагу віддавали ясену, сосні та дубу. Ліс вибирали і валили за багато місяців до початку будівництва, грубо обрубували і зберігали в заболочених озерцях, щоб деревина залишалася досить м'якою до тих пір, поки не прийде час почати роботу над кораблем. Існує думка, що з однієї колоди дерева можна зробити тільки дві дошки: колоду розколюють посередині, а потім сокирами і долотами з кожної половини вирубують дошку. Насправді дошки в розрізі мають клиноподібну форму, і, мабуть, вони виготовлялися більш економним способом – колоди розколювали по радіусах. Спочатку на поміст клали велику колоду з дубу і з нього робили кіль, який створює судну велику стійкість⁴. До нього прикріплювали ніс і корму, потім слідувала бічна обшивка яку обтинали, поки не ставала зовсім гладкою⁵. Корпус човна «обшивали» «внакрій», тобто кожен із 16-ти поясів обшивки складався з вузьких, гнучких дощок, котрі перекривали одна одну, зв'язаних зі шпангоутами, внаслідок чого вони були дуже еластичні⁶. Дощки обшивки корпусу кріпили до симетрично розміщених шпангоутів і бімсів, покладених впоперек по відношенню до нижньої частини кіля. Поперек

бімсів клали палубний настил із соснових дощок. Щоб більш ефективно використовувати підпалубний простір їх не закріплювали⁷. Поверх кожного шпангоута клали поперечний брус, який був вигнутий коліном з кожної сторони для закріплення бортів корабля. Такий човен не боявся ударів океанських хвиль⁸. Товщина обшивки в різних місцях різна: по ватерлінії – близько 4 см; у дев'яти рядах нижче ватерлінії і трьох відразу над нею – 2,5 см. Весловий пояс товщиною трохи більше 3 см і два верхніх ряди – 2,2 см. Вінчає борт масивний планшир – 11x8 см. Частину обшивки з'єднували залізними заклепками, які були посаджені круглими головками назовні, а зсередини закріплені невеликими залізними пластинками квадратної форми, а частину – дерев'яними заклепками – нагелями. Усі пази, стики і щілини – закладені шнурами, сплетеними з просмоленого хутра, вовни, китового вуса та тюленьчої шкіри. Нижче ватерлінії обшивка була не прибита, а прив'язана до шпангоута. Обв'язка була зроблена з коріння ялини, китової шкіри, лика і пропущена через клини, залишені у дошках, коли їх вирубували – це забезпечувало кораблю необхідну гнучкість, щоб йти по бурхливому морю не розбиваючись. При більш жорсткому з'єднанні дерево повинно було б бути набагато товще, щоб витримати навантаження, і корабель втратив би всі переваги – легкість і високу швидкість⁹. Ще більший ефект досягався тим, що верхні ряди обшивки кріпилися нагелями до дерев'яних книць і бімсів, або, при наявності другої палуби, до напівшпангоутів, які, в свою чергу, кріпилися до нижніх рядів обшивки і з'єднувалися у стик з внутрішньою стороною планширя¹⁰. В цілому, можна відзначити, що скандинави прагнули будувати судна, які поєднували б у собі легкість, міцність і пружність. Досягалися ці якості завдяки тому, що до будівництва кораблів залучали найбільш майстерних майстрів¹¹ і будували вони зі спеціально підібраної деревини. Важливо було підібрати таку деревину, в якій напрям волокон, по можливості, відповідав би конфігурації готового виробу. Так, шпангоути вирізали із завилькуватої деревини, а бортові дошки відрубували, а не випилювали радіально зі стовбурів дерева. При цьому оптимально використовувалася гнучкість і міцність деревини, так що можна було виробляти невеликі деталі¹².

Кермо – одне з найбільших технічних досягнень тієї епохи. Воно виглядало як дуже широке і масивне весло, прикріплене до кормової частини з правого борту по ходу корабля, який і сьогодні називають – правим бортом. У своєму нормальному положенні кермо на 18 дюймів повинно виступати нижче лінії кіля, даючи хороший бічний опір воді. Глибину керма було легко пристосувати і до мілини. Головним місцем прикріплення керма – служив дубовий блок, намертво, за допомогою планок, прикріплений до особливо зміцненого шпангоуту. Крім того, кермо було прикріплене ремнем, який з'єднував його з планширом. Коли керманич звільняв ремінь і в той же час підбирав канат, прикріплений до нижнього кінця керма, канат накручувався на дубовий блок і таким чином піднімав його. У будь-яку неgodу з кермом легко могла справитися одна людина, котра управлялася з ним за допомогою короткого лinya¹³. Поруч з кермом складали в купу зброю¹⁴.

Румпель прикрашали головою якого небудь звіра. За потреби прикрасу можна було зняти. По всій довжині бортів, на рівній відстані один від одного, в чотирнадцятому ряду обшивки знаходилися отвори для весел. У кожному отворі була невелика прорізь, через яку можна було протягнути лопать весла всередину корабля. У ті моменти, коли весла не використовували, отвори закривали заслінками, щоб не пропускали воду. Весла виготовляли з сосни; довжина їх різна – від 5 до 6 метрів, так, щоб всі вони могли одночасно ударяти по воді, незважаючи на крутий вигин корпусу корабля. Весла дуже легкі, з тонкими лопатями, котрі на кінцях звужувалися¹⁵.

Веслярі сиділи як на лавках, так і на своїх скринях. Ті весла, що не використовували, разом з іншим дерев'яним інвентарем зберігали на спеціальних підставках, які більш ніж на 2 метри піднімалися над палубою і, таким чином, не заважали людям ходити по кораблю. Над низкою кочетів, як раз під планширом, знаходилася легка поперечина, з якої на зовнішній стороні корабля звисали щити. Висіли вони таким чином, щоб кожен щит частково перекивав сусідній і кожна пара відповідала одному кочету. Щити виставляли на показ, тільки тоді коли корабель перебував у гавані, а також іноді, коли готувалися до атаки, бо вони були прикріплені дуже

вільно, і перша потужна хвиля легко змила б їх. Щоглу робили з сосни, її висота приблизно 11–14 м, товщина майже 30 см. Її могли опускати і знову піднімати завдяки особливому пристрою. Щогла трималася за допомогою досить складного пристосування. По-перше, до кілю кріпилася «стара» (kerling) – міцна дубова колода довжиною близько 3,5 метра. В ній була видовбана система пазів, в яких містили основу щогли і які дозволяли ставити її і прибирати. Над першою колодою, спираючись на шість (або більше) бімсів, містилася ще одна, яка виконувала роль партнера. Її масивна цілісна передня частина з трьох боків щільно прилягала до піднятої щогли, завдяки чому тиск вітру, котрий надував парус, передавався на корпус; у задній частині був прорізаний паз, необхідний для прибирання щогли. На решту часу в неї вставляли дубові бруски або клини. Крім того, існував ще більш довгий блок, що лежав на поперечних балках, – спеціально для того, щоб утримувати щоглу у вертикальному положенні; у цьому блоці був паз, за допомогою якого можна було піднімати і опускати щоглу¹⁶.

Квадратний парус шили з важкого сукна або робили з двох або більше поздовжніх смуг тканини різних кольорів. Для міцності прошивали мотузками. Висів він на дванадцятиметровій реї. Його площа становила близько 105 м² і була покрита канатами або шкіряними ремнями для зміцнення. Парус регулювався за допомогою рифів і лінів, і багато сучасних дослідників вважають, що кораблі вікінгів могли йти в «галфвінд», і навіть в «крутий бейдевінд» (назви напрямів вітру). Таку можливість забезпечувала знімна жердина, котру вставляли більш важким кінцем в паз на бімсі, а більш легку спирали в передню шкаторину вітрила так, щоб розтягувати його, якщо корабель йшов проти вітру¹⁷. Також його можна було «зарифити» (зменшити або збільшити його площу в залежності від сили вітру)¹⁸. Розміри паруса – довжини до ширини були 4:1. Він не повинен був бути ширше судна. Після прийняття скандинавами християнства, паруса зберігали в церквах. Конунги оздоблювали парус оксамитом або наказували вишити на ньому свій герб¹⁹.

На кораблях зазвичай були невеликі човники, які використовували як шлюпки; їх тягли на буксирі або зберігали на палубі²⁰.

Якоря були залізні, дуже схожі на теперішні. Прив'язували їх частіше канатом, а не ланцюгом²¹.

Найчастіше вночі над палубою натягували тент. На кораблях також були намети – рами – виготовлені з ясена. Намети бували дуже просторими: довжиною 5,18 м, шириною 4,38 м і висотою 2,63–3,43 м. Такі намети іноді розкладали на палубі, але частіше під час подорожей вздовж узбережжя люди щовечора виходили на берег і розкладали намет на землі. Ті, у кого не було ліжок, користувалися шкіряними спальними мішками, часто одним на двох, щоб зберігати тепло. Також вікінги мали і розбірні ліжка²².

Під час довгих подорожей їжу готували як на кораблі, так і під час висадки, на березі. Коли готували на кораблі, то використовували великий ящик з піском, щоб безпечно розводити вогонь. Кухонний посуд був найрізноманітніший: величезний бронзовий казан, залізні казани з ланцюгами і гаками для підвішування, ложки, ножі, топірці, дерев'яні миски, діжки, тарілки, ручний млин для перемелювання зерна, дошки для рубки м'яса, невеликі пляшки, чашки, ложки і навіть свічники. В крайньому разі можна було знайти продукти, які не потребували готування: сушена риба, копченості, сухарі, фрукти, горіхи, домашній сир, солоне масло, ель і мед. Подорож по океану протягом декількох тижнів була для вікінга звичайною справою²³.

Прийнято вважати, що кораблі вікінгів через їх квадратні вітрила могли плисти тільки за вітром (на «фордевінд»). Однак більш ретельне дослідження корабля показало, що фактично нижню частину вітрила можна було розтягнути з допомогою бона, вбитого в гніздо на палубі. Цей пристрій (можливо, у поєднанні з булинєм) міг дозволити кораблю плисти в «крутий бейдевінд», а можливо, і повертати на інший галс. Все це було відтворено на копії корабля з Гокстада, виготовленій в 1949 році, яка таким чином могла плисти в «крутий бейдевінд» в межах 5,5 румбів до вітру. Комбінація парусного і веслового рушіїв створювала найбільш сприятливі умови для маневрування. Човни могли використовувати як для плавання по морях, так і по річках. На деяких з них також могли проходити під низькими мостами. Крім того, можна було не боятися штилю і долати труднощі, пов'язані зі штормовим вітром і течією²⁴.

За конструктивними характеристиками і функціональною належністю, скандинавські кораблі, котрі дійшли до нас з епохи вікінгів, можна розділити на дві основні групи – бойові кораблі і кораблі для подорожей, з одного боку, і торговельні судна – з іншого. Крім цього, були також судна більш дрібні, плоскодонні з тонкими щоглами. Вони служили для переправи, поромами, для плавання в гирлах річок і дрібних закритих водоймах, для рибної ловлі. До нас дійшло кілька веслових човнів з видовбаних стовбурів дерев²⁵.

Військові кораблі становили окрему, особливу групу. Це вузькі, швидкохідні човни, призначені для швидкого перевезення великої кількості людей. Називалися вони по-різному: skuta, snekkja, skeio, dreki (драконова голова – дракар), karfi, і як збірна назва langskip. Ці судна відрізнялися розмірами і зовнішнім виглядом. Сторожові або «довгі» кораблі (leioangrasskip, landvamarskip) іноді дійсно були дуже великими і могли нести на собі понад ста осіб²⁶. Довжина варювалася від 10 до 23 метрів, від кінчика носа до корми. Ширина від 2,5 до 4,25 метри, глибина в середині корабля – 1,5–2 метра; осадка до 1 м. У бойових кораблів не було фіксованої палуби, тільки біля носа і корми були невеличкі помости²⁷; на них були соснові дошки, які вільно лежали на поперечних балках, не будучи нічим закріплені. Піднімаючи їх в будь-якому місці, легко було і вичерпувати воду, і виймати речі, котрі там зберігали. Воду вичерпували вручну, спеціальними ковшиками і відрами²⁸.

Форштевень (носова частина) закінчувався вирізаною з дерева головою дракона, котру ставили або знімали за потребою²⁹.

Торгові човни (knörr) – мали зовсім іншу конструкцію. Вони були високі, широкі, глибше сиділи у воді і надводна частина борта у них була вище. Щогла була міцно укріплена в гнізді і її неможливо було піднімати і опускати. Отворів для весел було небагато. Вони знаходилися над квартердеком. Весла зазвичай використовували лише при плаванні на невеликій відстані і при необхідності в додатковому маневруванні. Всі торговельні судна були вітрильними. Їх довжина досягала 16–25 метрів. Для торгових суден найважливішим було кількість вантажу, що вони могли взяти на борт. Кількість вантажу визначалася за стародавнім правилом «великого пальця». Висота надводного борту повинна була складати дві третини висоти середньої частини судна для того, щоб корабель можна було повністю завантажити для плавання у море під вітрилом. В результаті сучасних дослідів, за копіями човнів було встановлено, що вантажопідйомність суден була від 13 до 38 т і містила не тільки товар, призначений для торгівлі, але і вантаж, необхідний для повсякденного вжитку. Ще однією особливістю торгового корабля була фіксована палуба на носі і кормі з відкритим сховищем для вантажу посередині корабля. «Королівські кораблі», які на рубежі X і XI ст. будували норвезькі конунги, досягали в довжину майже 50 м (але це була межа конструктивних можливостей: довжина корабля залежала від розмірів кіля, а його, як ми пам'ятаємо, споруджували зі стовбура одного дерева) і мали від 25 до 35 пар весел. Типовим кораблем такого типу був знаменитий «Великий Змій», побудований взимку 999/1000 року для короля Олава Трюггвассона. Згідно з розповіддю Сноррі Стурлусона, на ньому було 34 пари весел і плоска частина одного тільки кіля була завдовжки майже 33 метри, включаючи ніс і корму³⁰. Судячи з усього ці кораблі призначалися для представницьких поїздок або для поховання знатних осіб: чоловіків, жінок, а також їх сімей. У всякому разі, вони не відносяться до розряду звичайних човнів вікінгів³¹.

Ми мало що знаємо про навігацію в епоху вікінгів. Давнім мореплавцям допомагало точне відчуття часу і швидкості, спостереження за морськими птахами, за конфігурацією хвиль і орієнтування по Сонцю і зіркам. Стежачи за тим, як високо стоїть у небі Сонце, вікінги, ймовірно, могли визначати градус широти. Під час розкопок у 1948 р., стародавнього поселення в Гренландії, був знайдений уламок приладу. Його вважають примітивним пеленгатором: дерев'яний диск, який обертався на ручці, був поділений на 32 сектори, котрі були розташовані на рівних відстанях один від одного. По диску ходила голка, яка вказувала курс. В ісландських сагах згадуються «сонячні камені» і «камені-водії» – можливо, це якісь предки компаса³².

Уздовж узбережжя Скандинавії є чимало зручних природних бухт, а осадка більшості ко-

раблів була настільки низькою, що їх без зусиль можна було зтягувати на сушу, а потім стягувати назад у море. Великі торгові човни доводилося навантажувати та розвантажувати за допомогою невеликих човнів в тих місцях, де не було відповідних портових споруд. Однак у найбільш великих торгових центрах того часу, таких, як Хедебю, Бирка і Каупанг, були споруджені спеціальні причали. У зимовий час кораблі ставили в спеціальні приміщення. Було також багато місць для ремонту суден. Сліди такого роду майстерень були знайдені в Хедебю і в торговому центрі Павикен на Готланді. При розкопках у Фальстері була виявлена справжня судноверф, що відноситься до пізнього періоду епохи вікінгів³³.

Необхідними приладдями кораблів пізнього періоду був флюгер з позолоченої бронзи, багато прикрашений фігурами звірів і завитками. Дракари отримували поетичні імена: «Олень прибою», «Морський кінь», «Сани морського короля», «Чайка фіорду», «Ворон вітру», «Морська чапля» «Великий Змій», «Зубр», «Журавель», «Людська голова», «Північний олень вітрів», «Кінь, який біжить по стежці чайок», «Ворон вітру» та ін. Саме ж море іменували – «країна кораблів», «дорога морського короля», «намисто суші»; а вітри і шторми ставали – «вбивцями кораблів», «вовками вітрил», «винищувачами лісів» і т. п.³⁴.

Мореплавання кораблів вікінгів було доведено в 1893 році капітаном Магнусом Андерсеном. На кораблі – точній копії корабля з Гокстада він перетнув Атлантику. Корабель вийшов з Норвегії 30 квітня і досягнув Ньюфаундленду 27 травня без усіляких пошкоджень. Під вітрилом розвивав максимальну швидкість 10–11 вузлів. Капітан був у захваті від еластичності і легкості човна. Крім того, на думку Андерсена, бічне кермо сприяло легкому та ефективному управлінню кораблем³⁵.

Отже, скандинави досягли досконалості у будівництві швидкохідних, загострених з обох кінців кораблів з квадратним вітрилом, які ідеально підходили для неочікуваних нападів. Корабель вікінгів не відрізнявся комфортністю, не давав притулку від морських хвиль, котрі заливали палубу, мав обмежений простір, але ним було легко керувати і він не потребував причалу. У класі безпалубних човнів це – справжній шедевр, який назавжди залишився неперевершеним.

¹ Джонс Г. Вікінги. Потомки Одина и Тора. – М., 2004. – С. 184

² Гуревич А.Я. Походы викингов. – М., 1966. – С. 98.

³ Там само. – С. 25.

⁴ Там само. – С. 67.

⁵ Симпсон Ж. Вікінги. Быт, религия, культура. – М., 2005. – С. 69.

⁶ Гуревич А.Я. Походы викингов. – М., 1966. – С. 68.

⁷ Джонс Г. Вказ. праця. – С. 184.

⁸ Роэсдаль Э. Мир викингов. Викинги дома и за рубежом. – СПб., 2001. – С. 54.

⁹ Симпсон Ж. Вказ. праця. – С.61.

¹⁰ Джонс Г. Вікінги. Вказ. праця. – С.184.

¹¹ Гуревич А.Я. Вказ. праця. – С.71.

¹² Симпсон Ж. Вказ. праця. – С.61.

¹³ Джонс Г. Вказ. праця. – С.184.

¹⁴ Мюссе Л. Варварские нашествия на Западную Европу: Волна вторая. – СПб., 2001. – С. 167.

¹⁵ Симпсон Ж. Вказ. праця. – С. 61.

¹⁶ Там само. – С.62.

¹⁷ Джонс Г. Вказ. праця. – С. 184.

¹⁸ Роэсдаль Э. Вказ. праця. – С. 54.

¹⁹ Коггинс Дж. Эволюция вооружения Европы. От викингов до Наполеоновских войн. – М., 2009. – С. 53.

²⁰ Симпсон Ж. Вказ. праця. – С. 67.

²¹ Джонс Г. Вікінги. Потомки Одина и Тора. – М., 2004. – С. 184.

- ²² Квеннелл М. Повседневная жизнь в Англии во времена англосаксов, викингов и норманнов. – СПб., 2002. – С. 52.
- ²³ Симпсон Ж. Вказ. праця. – С. 57.
- ²⁴ Роэсдаль Э. Вказ. праця. – С. 54.
- ²⁵ Там само. – С. 55.
- ²⁶ Джонс Г. Вказ. праця. – С. 184.
- ²⁷ Коггинс Дж. Вказ. праця. – С. 53.
- ²⁸ Симпсон Ж. Вказ. праця. – С. 61.
- ²⁹ Коггинс Дж. Вказ. праця. – С. 53.
- ³⁰ Симпсон Ж. Вказ. праця. – С. 71.
- ³¹ Роэсдаль Э. Вказ. праця. – С. 56.
- ³² Гуревич А.Я. Вказ. праця. – С. 35.
- ³³ Роэсдаль Э. Вказ. праця. – С. 56.
- ³⁴ Коггинс Дж. Вказ. праця. – С. 116.
- ³⁵ Симпсон Ж. Вказ. праця. – С. 193.

В статье рассматривается процесс постройки кораблей викингами. Проанализированы параметры, конфигурация, виды и составляющие кораблей. Приведены технические характеристики. Рассмотрены материалы, из которых их строили, виды древесины и технологический процесс.

Ключевые слова: корабли викингов, дракар, квадратный парус, кнорр.

The article discusses the process of shipbuilding by Vikings. Parameters, configuration, types and components of ships are analyzed. The technical characteristics are studied. The materials from which ships were built, types of wood and process are examined.

Keywords: Viking ship, the drakar, square sail, Knorr.