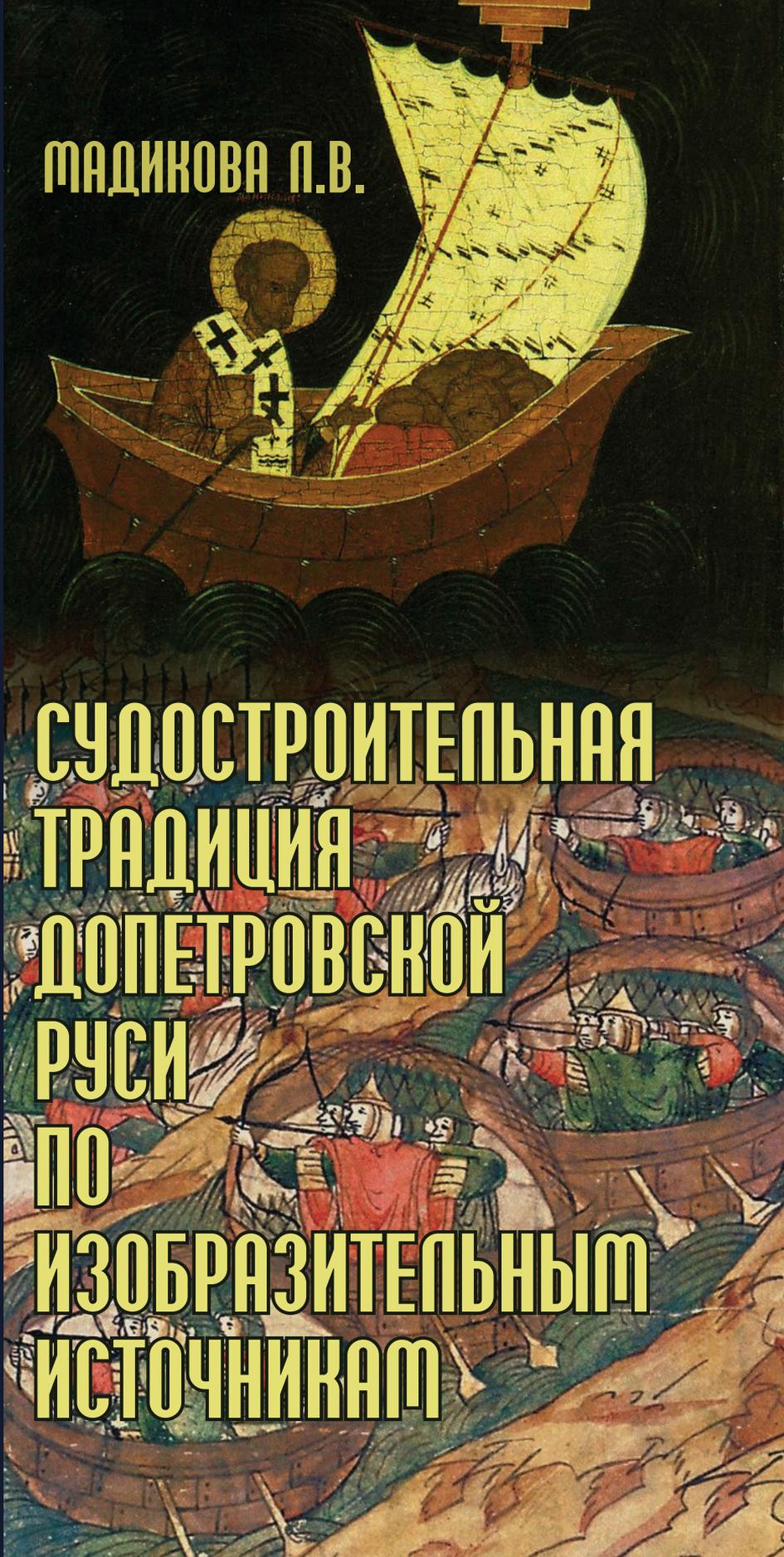


МАДИКОВА П.В.



СУДОСТРОИТЕЛЬНАЯ
ТРАДИЦИЯ
ДОПЕТРОВСКОЙ
РУСИ
ПО
ИЗОБРАЗИТЕЛЬНЫМ
ИСТОЧНИКАМ

МОСКВА
2024

МИНИСТЕРСТВО КУЛЬТУРЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
РОССИЙСКИЙ НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ИНСТИТУТ
КУЛЬТУРНОГО И ПРИРОДНОГО НАСЛЕДИЯ ИМЕНИ Д. С. ЛИХАЧЁВА
(Институт Наследия)

МАДИКОВА Л. В.

**СУДОСТРОИТЕЛЬНАЯ ТРАДИЦИЯ
ДОПЕТРОВСКОЙ РУСИ
ПО ИЗОБРАЗИТЕЛЬНЫМ ИСТОЧНИКАМ**

Москва
2024

УДК 629.5
ББК 71
М13

*Публикуется по решению Учёного совета
Российского научно-исследовательского института
культурного и природного наследия имени Д. С. Лихачёва*

Научный редактор:

Окороков А. С., доктор исторических наук,
заместитель директора по научной работе
Российского научно-исследовательского института
культурного и природного наследия имени Д. С. Лихачёва

Рецензенты:

Скотникова Г. В., доктор культурологии,
Крижевский М. В., кандидат искусствоведения

М13 **Мадикова Л. В.**
Судостроительная традиция допетровской Руси по изобразительным
источникам / Мадикова Лидия Владимировна. Науч. ред. Окороков А. В. —
Москва : Институт Наследия, 2024. — 188 с. — ISBN 978-5-86443-450-5.

Издание посвящено историко-культурологическому анализу корабельных мотивов, представленных на изобразительных источниках допетровской Руси. Рассмотрены символические особенности образа корабля, представленного в мировой культуре. Изучен информационный потенциал корабельных сюжетов, представленных на изобразительных источниках, для использования их в качестве источника по истории судостроения и для реконструкции модели судна. Проанализирована культурная семантика корабельных мотивов, представленных на иконах, фресках и миниатюрах XV–XVII вв. Рассмотрено влияние историко-культурных, социально-экономических, территориальных факторов на изображение судов на иконах, фресках и миниатюрах.

УДК 629.5
ББК 71

Это и другие издания вы можете бесплатно скачать на сайте
Института Наследия — www.heritage-institute.ru, раздел «Издания»

ISBN 978-5-86443-450-5
DOI 10.34685/NI.2024.25.84.005

© Российский научно-
исследовательский институт
культурного и природного наследия
имени Д. С. Лихачёва, 2024

*Посвящается
выдающемуся педагогу и исследователю
Цветковой Галине Александровне*

*Автор выражает благодарность за помощь и советы
Дерябиной Елене Дмитриевне,
Горловой Ирине Ивановне,
Васильеву Глебу Евгеньевичу,
Коваленко Тимофею Викторовичу,
Пустовойт Юлии Владимировне,
Богдановой Надежде Владимировне.*

*Особая благодарность – научному руководителю
Огорокову Александру Васильевичу.*

ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение	5
Глава 1 КУЛЬТУРНО-ИСТОРИЧЕСКИЕ ИСТОКИ И ВИЗУАЛЬНАЯ ТРАДИЦИЯ КОРАБЕЛЬНЫХ МОТИВОВ	
1.1. Символ и образ корабля в мировой культуре	16
1.2. Корабельные сюжеты как источник по истории судостроения	39
Глава 2 КОРАБЛЬ КАК АРТЕФАКТ РУССКОЙ ИСТОРИИ И КУЛЬТУРЫ	
2.1. Культурная семантика корабельных мотивов в иконографии XV–XVII вв.	61
2.2. Культурная семантика корабельных мотивов фресковой и миниатюрной живописи XV–XVII вв.	105
Заключение	166
Список использованной литературы	169
Приложение	185

ВВЕДЕНИЕ

С древних времён корабли и лодки занимали важное место в жизни русского народа. Судостроение, мореплавание и возникающие благодаря им внешние и внутренние контакты являлись значимыми факторами формирования русской культуры. На протяжении многих веков вместе с развитием общества менялись технологии и методы строительства кораблей и лодок. Однако, вплоть до Петра I, возникающие судостроительные традиции не подвергались письменной фиксации, а передавались из поколения в поколение посредством живого опыта. Поэтому в настоящее время, в связи с недостатком информации по конструкциям, отсутствием чертежей и подробных описаний, изучение и реконструкция многообразия древнерусских судов, ходивших по всем водным системам России, становится трудной задачей. Исходя из этого, возникает необходимость в привлечении изобразительных источников в контекст исследования судостроения наряду с археологическими, этнографическими, письменными источниками.

Основным изобразительным источником по судостроению в допетровской Руси выступает древнерусская живопись. Изучение корабельных мотивов¹, представленных на иконах, фресках, миниатюрах, даёт нам возможность получить не только представление о внешнем облике судна, но и информацию о методах и технологиях, характерных для судостроения данной эпохи. И это, в свою очередь, в современных условиях кризиса культуры даёт возможность лучше понять отечественные культурные ценности, смыслы, образцы и традиции, и, соответственно, способствует процессам культурной идентификации, культурному развитию человека и общества.

В настоящее время в отечественной науке имеется некоторое количество работ, в которых авторы привлекали разные изобразительные источники для исследования судостроительной традиции той или иной эпохи, региона. Самыми ранними изобразительными

¹ Под корабельными мотивами мы понимаем изображения и описания судов разных типов и их конструктивных элементов (якорь, флаг, весло, паруса и т. д.), представленных как в русской, так и в целом в мировой культуре.

источниками, применяемыми для анализа судостроительной культуры, являются петроглифы. Так, например, А. Я. Брюсов², реконструировал шитые суда, изображённые на настенных росписях первой половины II тыс. до н. э. на скалах мыса Бесов Нос. Попытку реконструировать суда по наскальным изображениям Канозера провели Е. М. Колпаков и В. Я. Шумкин³, по беломорским петроглифам — Ю. А. Саватеев⁴. В свою очередь, К. Д. Лаушкиным⁵ была приведена расшифровка некоторых петроглифов Карелии, в число которых вошли изображения древнейших судов. А. В. О कोरोковым⁶ был собран и впервые опубликован в форме единого свода обширный материал, посвящённый изображениям судов на петроглифах со всей страны. А. П. Окладников⁷ создал концепцию и научное направление по расшифровке петроглифов, фундаментом концепции стала работа «Петроглифы Нижнего Амура», в которой он описал петроглифы, среди которых были представлены и изображения лодок, обнаруженные на Нижнем Амуре и в долине Уссури.

В качестве изобразительных источников для исследования судостроения привлекались изображения судов и на древних монетах и фресках. Так, например, Б. Г. Петерс⁸ проанализировал эволюцию развития кораблестроительства с VII в. до н. э. по IV в. н. э. в антич-

² Брюсов А. Я. Отчет о раскопках 1938–1939 гг. // Труды ГИМ. М., 1940. Вып. 12; Брюсов А. Я. История древней Карелии // Труды ГИМ. Вып. IX. М., 1940.

³ Колпаков Е. М., Шумкин В. Я. Лодки в петроглифах Канозера и Северной Евразии // Археология, этнография и антропология Евразии 2012 № 1 (49). С. 76–81; Шумкин В. Я., Колпаков Е. М., Мурашкин А. И. Некоторые итоги новых раскопок могильника на Большом Оленьем острове Баренцева моря // Зап. ИИМК РАН. 2006. № 1. С. 42–52.

⁴ Саватеев Ю. А. Наскальные рисунки Карелии. Петрозаводск: Карелия, 1983. 216 с.

⁵ Лаушкин К. Д. Онежское святилище. Ч. 2. Опыт новой расшифровки некоторых петроглифов Карелии // Скандинавский сборник. Т. 5. Таллин, 1962. С. 177–298.

⁶ О कोरोков А. В. Древнейшие средства передвижения по воде. Калининград, 1994. 218 с.

⁷ Окладников А. П. Петроглифы Нижнего Амура. Л.: Наука, 1971. 343 с.

⁸ Петерс Б. Г. Морское дело в античных государствах Северного Причерноморья. М.: Наука, 1982. 209 с.

ных государствах Северного Причерноморья, опираясь не только на письменные свидетельства древних авторов и археологический материал, но и на такие изобразительные источники, как монеты и граффити. Н. П. Писаревский⁹ на примере фрески с изображением гребного корабля «Изида» из храма Афродиты в Нимфее обосновал возможность реконструкции исторических событий по изображениям кораблей.

Историография рассматриваемой проблематики также включает отдельные научные труды, в которых анализируются изображения судов и их конструктивных элементов, представленных в древнерусской живописи. Так, например, в статье П. Ю. Черносвитова и А. В. Огорокова «Обеспечение водных промыслов и путей сообщения. Средства сообщения»¹⁰ произведён анализ конструктивных особенностей судов, изображённых на некоторых северных иконах и миниатюрах. П. Е. Сорокиным в статье «Об изображениях судов в древнерусской художественной традиции» рассмотрены особенности изображения судов на отдельных памятниках древнерусской живописи и поднят вопрос о возможности использования их в качестве исторического источника¹¹. В статье епископа Балашихинского Николая «Иконография мореплавания»¹² рассмотрены изображения кораблей на некоторых миниатюрах древнерусских лицевых рукописей и на иконах XVI–XVII вв.

Фундаментом нашего исследования также выступили научные труды, посвящённые исследованию средневековых живописных произведений (иконы, фрески и миниатюры). Иконы и фрески стали

⁹ Писаревский Н. П. Октэра «Изида» (к исторической интерпретации иконографического памятника III в. до н. э. из боспорского города Нимфея) // *Via in tempore. История. Политология.* 2020. Том 47. № 3. С. 455–471.

¹⁰ Черносвитов П. Ю., Огороков А. В. Обеспечение водных промыслов и путей сообщения. Средства сообщения // *Культура русских поморов: опыт системного исследования / под общей редакцией П. Ю. Черносвитова.* М.: Научный мир, 2005. С. 44–86.

¹¹ Сорокин П. Е. Об изображениях судов в древнерусской художественной традиции // *In situ: к 85-летию профессора А. Д. Столяра.* СПб. 2006. С. 308–321.

¹² Епископ Балашихинский Николай (Погребняк С. В.). *Иконография мореплавания* // *Московские епархиальные ведомости.* № 9–10. 2007. С. 199–207.

предметом исследования в работах богословского и философско-этического направлений таких авторов, как В. В. Бычков¹³, Е. Н. Лиманская¹⁴, П. Николов¹⁵, Е. В. Швыдкова¹⁶; в искусствоведческих работах В. И. Антоновой¹⁷, Н. В. Бицадзе¹⁸, В. Г. Брюсовой¹⁹, Н. В. Квливидзе²⁰, Т. М. Кольцовой²¹, Н. Комашко и Е. Саенковой²², В. Н. Лазарева²³,

¹³ *Бычков В. В.* Феномен иконы: История. Богословие. Эстетика. Искусство. М.: Ладомир, 2009. 634 с.

¹⁴ *Лиманская Е. Н.* Икона в традиционной русской культуре : дис. ... канд. философ. наук. Ростов-на-Дону, 2009.

¹⁵ *Николов П.* Богословие иконы (опыт исторического изложения догмата иконопочитания) : дис. ... канд. философ. наук. Сергиев-Посад, 2000.

¹⁶ *Швыдкова Е. В.* Смысл православной иконы и ее содержание в храмовом континууме: автореф. дис. ...канд. философ. наук. Екатеринбург, 2009.

¹⁷ *Антонова В. И., Мнева Н. Е.* Каталог древнерусской живописи XI — начала XVIII вв. Опыт историко-художественной классификации. В 2-х томах. М.: Искусство, 1963; *Антонова В. И.* Памятники живописи Ростова Великого: дисс. ... канд. искусствоведения. М., 1948; *Антонова В. И.* Древнерусское искусство в собрании Павла Корина. М.: Искусство, 1966. 187 с.

¹⁸ *Бицадзе Н. В.* Икона Русского Севера в контексте культуры XVI–XVIII вв. // Историческое обозрение. 2008. № 9. С. 56–60.

¹⁹ *Брюсова В. Г.* Русская живопись XVII века. М.: Искусство, 1984.

²⁰ *Квливидзе Н. В.* Историография русского церковного искусства // Исторический вестник. 7–8. Москва — Воронеж, 2000. С. 238–263; Н. В. Квливидзе. Иконография Смоленского собора Новодевичьего монастыря [Сайт]. URL: <https://mosmit.ru/library/vedomosti/50/780/> (дата обращения: 04.12.2021).

²¹ *Кольцова Т. М.* Становление и развитие художественных центров в конце XVI–XVII веков : дис. ... канд. искусствоведения. Санкт-Петербург, 2007; *Кольцова Т. М.* Иконы Северного Поонежья. М.: Северный паломник, 2005, 352 с.; *Кольцова Т. М.* Иконы Каргополя: из собрания Каргопольского государственного историко-архитектурного и художественного музея. М., 2014. 134 с.

²² *Комашко Н. И., Саенкова Е.* Русская житийная икона. М.: Книги WAM, 2007. 351 с.

²³ *Лазарев В. Н.* Новгородская иконопись = Novgorodian icon-painting. М.: Искусство, 1969. 200 с.; *Лазарев В. Н.* Русская иконопись от истоков до начала XVI века. М.: Искусство, 2000. 540 с.; *Лазарев В. Н.* Древнерусские мозаики и фрески. М.: Искусство, 1973. 112 с.

С. И. Масленицина²⁴, Н. Е. Мневой²⁵, И. С. Родниковой²⁶, А. А. Салтыкова²⁷, Т. В. Прохоровой²⁸; в культурологических исследованиях О. В. Губаревой²⁹, Е. В. Петраш³⁰, М. В. Цветаевой³¹, И. К. Языковой³² и др.

Одним из фундаментальных трудов, посвящённых иконописи, является работа признанного знатока древнерусского искусства Н. П. Кондакова «Русская икона»³³. Н. П. Кондаков ставит изучение древнерусского искусства на историческую основу и одним из первых при исследовании русской иконы применяет иконографический метод, заключающийся в раскрытии внутренней связи произведения с общественной средой в момент его создания.

²⁴ *Масленицын С. И.* Ярославская иконопись. М.: Искусство, 1973.

²⁵ *Мнева Н. Е.* Искусство Московской Руси: Вторая половина XV–XVII вв. М.: Искусство, 1965. 252 с.

²⁶ Псковская икона XIII–XVI веков / сост. И. С. Родникова. Л.: Аврора, 1990. 323 с.

²⁷ *Салтыков А. А.* Музей древнерусского искусства имени Андрея Рублева. Л.: Художник РСФСР, 1981. 264 с.; *Салтыков А. А.* О пространственных отношениях в византийской и древнерусской живописи // Древнерусское искусство. Зарубежные связи. М., 1975. С. 398–413.

²⁸ *Прохорова Т. В.* Сибирская икона XVI–XIX вв.: становление и развитие иконографической традиции : дис. ... канд. искусствоведения. Барнаул, 2012.

²⁹ *Губарева О. В.* Икона как искусство: Эстетические традиции русской иконописи и современная визуальная культура. СПб.: Аргус СПб., 2022. 356 с.

³⁰ *Петраш Е. В.* Икона как феномен культуры XX века : дис. ... канд. культурологи. М., 2006.

³¹ *Цветаева М. Н.* Христианский взгляд на русское искусство : от иконы до авангарда. СПб.: Издательство Русской христианской гуманитарной академии, 2012. 302 с.

³² *Языкова И. К.* Икона в духовной культуре России XX века : дис. ... канд. культурологии. М., 2005.

³³ *Кондаков Н. П.* Русская икона. Прага: Seminarium kondakovianum, 1928–1933; *Кондаков Н. П.* О научных задачах истории древнерусского искусства // Памятники древней письменности и искусства, СХХХII. СПб., 1899; *Кондаков Н. П.* Лицевой иконописный подлинник: Ист. и иконограф. очерк. Т. 1: Иконография Господа Бога и Спаса Нашего Иисуса Христа. СПб.: Ком. попечительства о рус. иконописи. 1905. 97 с.

Исследованию древнерусских летописей и миниатюр посвящены труды А. А. Амосова³⁴, М. И. Артамонова³⁵, А. А. Бурыкина³⁶, М. Н. Катаргиной³⁷, Н. П. Кондакова³⁸, О. И. Подобедова³⁹, Б. А. Рыбакова⁴⁰, В. И. Сизова⁴¹, А. В. Чернецова⁴², С. О. Шмидта⁴³, В. Н. Щепкина⁴⁴. Широко известной и авторитетной в современной науке работой по древнерусским летописным миниатюрам является труд А. В. Арциховского «Древнерусские миниатюры как исторический источник»⁴⁵. В ней автор рассматривает Радзивилловскую (Кенигсбергскую) летопись, Никоновскую летопись, «Житие Бориса и Глеба», «Житие Сергия» и «Житие Антония Сийского» и обосновывает возможность использования миниатюр в качестве

³⁴ Амосов А. А. Лицевой летописный свод Ивана Грозного: Комплексное кодикологическое исследование. СПб., 1998.

³⁵ Артамонов М. И. Миниатюры Кенигсбергской летописи. Л., 1931. Т. 10.

³⁶ Бурыкин А. А. «Слово о полку Игореве»: текст, язык, автор. СПб.: Петербургское востоковедение, 2017. 414 с.

³⁷ Катаргина М. Н. Литературная история Кунгурской летописи. [Сайт]. URL.: <https://elar.urfu.ru/bitstream/10995/49736/1/dc-1996-014.pdf> (дата обращения: 25.11.2021).

³⁸ Кондаков Н. П. Заметка о миниатюрах Кенигсбергского списка начальной летописи // Радзивилловская или Кенигсбергская летопись (Статьи о тексте и миниатюрах рукописи). СПб., 1902. Т. 2. С. 115–127.

³⁹ Подобедова О. И. Миниатюры русских исторических рукописей: К истории русского лицевого летописания. М.: Наука, 1965. 334 с.

⁴⁰ Рыбаков Б. А. Миниатюры Радзивилловской летописи и русские лицевые рукописи X–XII вв. // Из истории культуры древней Руси. Исследования и заметки. М., 1984. С. 188–235.

⁴¹ Сизов В. И. Миниатюры Кенигсбергской летописи // ИОРЯС. СПб., 1905. Т. 10. Кн. 1.

⁴² Чернецов А. В. К изучению Радзивилловской летописи. ТОДРЛ, 1981. Т. 36. С. 274–288.

⁴³ Шмидт С. О. Памятники письменности в культуре познания истории России. Т. 1. Допетровская Русь. Кн. 1. М.: Языки славянских культур, 2007. 480 с.

⁴⁴ Щепкин В. Н. Лицевой сборник Императорского Российского исторического музея: I–II. СПб.: тип. Имп. Акад. наук, 1900. 41 с.

⁴⁵ Арциховский А. В. Древнерусские миниатюры как исторический источник // М.: МГУ, 1944. 214 с.

источника для исследования различных культурных и исторических процессов.

Отдельную группу научных трудов, связанных с проблематикой нашего исследования, составляют работы, посвящённые исследованию археологических находок кораблей. Так, например, П. В. Боярский⁴⁶ в своём сочинении «Коч — русское полярное судно: проблемы, исследования и реконструкции» на основе археологических раскопок и научных исследований предлагает программу реконструкции коча и подготовки исторического эксперимента по плаванию на воссозданном судне. Г. И. Шаповалов⁴⁷ на основе исследования исторических памятников и письменных свидетельств предлагает свою трактовку роли корабля и якоря в обрядах и символике людей от эпохи бронзы до XIX в.

В рамках работы над проблематикой данного исследования интерес также представляют труды по истории судоходства на Руси и культуре традиционного судостроения. Классическим по данной тематике считается труд П. А. Богославского⁴⁸ «О купеческом судостроении в России: речном и прибрежном». Автор исследует купеческое судостроение России, его историю, приводит технологии строительства местных судов и подробное описание мореходных и прибрежных судов, гребных и парусных речных судов. Истории русского судостроения от его зарождения до паровых судов XIX в. посвящён труд Э. Генриота «Краткая иллюстрированная история судостроения»⁴⁹. Н. П. Загоскин⁵⁰ на основе собраний старинных актов, летописных сказаний, записок современников и данных исторической гидрографии исследовал судовое дело в допетровской Рос-

⁴⁶ *Боярский П. В.* Коч — русское полярное судно: проблемы, исследования и реконструкции. М., 2000.

⁴⁷ *Шаповалов Г. И.* Корабли веры: Судоходство в духовной жизни древней Украины. Запорожье: Дикое поле, 1997. 160 с.

⁴⁸ *Богославский П. А.* О купеческом судостроении в России: речном и прибрежном. Санкт-Петербург : Морской ученый комитет : в типографии Морского министерства, 1859–1863.

⁴⁹ *Генриот Э.* Краткая иллюстрированная история судостроения / перевод с нем. Л. Ф. Маковкина. Л.: Судостроение, 1974. 192 с.

⁵⁰ *Загоскин Н. П.* Русские водные пути и судовое дело в допетровской России: историко-геогр. исследование Н. П. Загоскина, заслуж. орд. проф. Казанск. ун-та : С прил. атласа карт. Казань: Упр. внутр. вод. путей и шоссеин. дорог, 1910. 464 с.

сии. Развитию отечественного судостроения со времён Киевской Руси до советских времён также посвящена работа И. И. Яковлева «Корабли и верфи»⁵¹. Наглядное представление о народной судостроительной традиции в России даёт «Энциклопедический словарь судов народной постройки» С. П. Курноскина и П. А. Филина⁵². Судостроению отдельных регионов посвящены труды М. Л. Наймарка⁵³, И. А. Шубина⁵⁴ и др.

Раскрытие культурно-исторических оснований возникновения и развития визуальных традиций корабельных мотивов и осмысление корабля как артефакта, строительство и изображение которого есть результат целенаправленной деятельности, обусловленной специфическими культурными факторами мировоззрения, образа жизни, предусматривает также анализ символа и образа корабля в разных культурах.

Исследования символа и образа корабля, представленного в мифах, преданиях и верованиях разных народов, проводились как зарубежными, так и отечественными учёными. В разное время М. Баттистини⁵⁵, Г. Бидерманн⁵⁶, А. Голан⁵⁷, А. Егазаров⁵⁸, К. М. Королев⁵⁹,

⁵¹ Яковлев И. И. Корабли и верфи. 2-е изд. Л.: Судостроение, 1973. 360 с.

⁵² Филин П. А., Курноскин С. П. Народное судостроение в России: энциклопедический словарь судов народной постройки. СПб.: Гангут, 2016. 395 с.

⁵³ Наймарк М. Л. Технологии шитья в традиционном судостроении России // Традиционное судостроение как часть культурного наследия России. Т. 1. М.: Институт Наследия, 2021. С. 233–273.

⁵⁴ Шубин И. А. Волга и Волжское судоходство (История, развитие и современное состояние судоходства и судостроения). М.: Транспечать НКПС, 1927. 908 с.

⁵⁵ Баттистини М. Символы и аллегории: Визуальные коды понятий в произведениях изобразительного искусства / пер. с ит. В. Ю. Трашкин. М.: Омега, 2008. 382 с.

⁵⁶ Бидерманн Г. Энциклопедия символов. М.: Республика, 1996. 335 с.

⁵⁷ Голан А. Миф и символ. М.: Русслит ; Иерусалим : Тарбут, 2002. 371 с.

⁵⁸ Иллюстрированная энциклопедия символов / А. Егазаров. М.: Астрель : АСТ, 2007. 728 с.

⁵⁹ Королев К. М. Энциклопедия символов, знаков, эмблем. М.: ЭКСМО; СПб.: Terra Fantastica, 2003. 524 с.

Н. М. Терехихин⁶⁰, Дж. Холл⁶¹, выпустили энциклопедии, справочники и монографии, посвящённые трактовке различных символов, в числе которых были представляющие для нас интерес символы корабля, а также якоря и паруса.

Образ корабля как «ковчега жизни», упоминающегося в древних преданиях разных народов, был проанализирован в фундаментальных трудах Дж. Фрэйзера «Фольклор в Ветхом Завете»⁶² и Р. Андре «Легенды о потопе»⁶³. В работах В. Я. Петрухина⁶⁴ и Д. Н. Анучина⁶⁵ был рассмотрен феномен «погребальной ладьи» как значимой составляющей части похоронного обряда. Е. В. Ревуненковой⁶⁶ был исследован культовый «корабль мёртвых», распространённый в культуре народов Индонезии.

Для русской культуры присуща христианская трактовка символики корабля. Одним из фундаментальных трудов, на который опираются современные исследователи христианской символики, является труд графа А. С. Уварова «Христианская символика»⁶⁷. В своей работе он приводит историю возникновения древне-

⁶⁰ *Терехихин Н. М.* Метафизика Севера. Архангельск: Пом. ун-т, 2004. 271 с.

⁶¹ *Холл Дж.* Словарь сюжетов и символов в искусстве / пер. с англ. и вступ. ст. А. Майкапара. М.: Крон-пресс, 1999. 656 с.

⁶² *Фрэйзер Дж.* Фольклор в Ветхом завете / Пер. с англ. Д. Вольпина; Предисл. и коммент. С. Токарева. М.: АСТ: Ермак, 2003. 650 с.

⁶³ *Andree R.* Die Flutsagen ethnographisch betrachtet. Braunschweig 1891.

⁶⁴ *Петрухин В. Я.* Погребальная ладья викингов и «корабль мертвых» у народов Океании и Индонезии // Символика культов и ритуалов народов Зарубежной Азии. М., 1980. С. 79–91.

⁶⁵ *Анучин Д. Н.* Сани, ладья и кони как принадлежности похоронного обряда. М.: Типография и словолитня О. О. Гербек, 1890.

⁶⁶ *Ревуненкова Е. В.* Лодка, камень и гора в малайском мире // Индонезийцы и их соседи / под общ. ред. М. В. Станюкович. СПб.: МАЭ РАН, 2008. С. 209–222; *Ревуненкова Е. В.* «Корабль мертвых» у батаков Суматры (по коллекциям МАЭ) // Индонезия и Малайзия — перекресток культур. СПб.: Музей антропологии и этнографии им. Петра Великого (Кунсткамера) РАН, 2010. С. 293–306.

⁶⁷ *Уваров А. С.* Христианская символика. Ч. 1. М.: тип. Г. Лисснера и Д. Собко, 1908.

христианских символов, в числе которых представлены корабль и якорь, интерпретирует значения данных символов, а также представляет классификацию письменных и вещественных символических памятников. Несмотря на то, что труд был опубликован в начале XX в., он до сих пор не теряет своей актуальности и является основополагающим для многих последующих исследований древнехристианских символов.

Изображение корабля в контексте христианской символики рассматривалось в работах и современных исследователей. Так, А. Ю. Братухин⁶⁸ в статье «Генезис образа лодки-Церкви у Тертуллиана» предлагает объяснение использования Тертуллианом образа лодки апостолов в качестве аллегии Церкви. С. А. Гудимова⁶⁹ анализирует Ноев ковчег как древний символ христианской Церкви; рассматривает образ корабля, легшего в основу структуры раннехристианского храма. Л. А. Успенский⁷⁰, анализируя символику храма, также приводит доводы, что Ноев ковчег, будучи прообразом Церкви, служил образцом для постройки храма. Л. С. Емельянова⁷¹ в своих трудах рассматривает развитие символа Церкви как корабля в бурном житейском море. С. К. Севастьянова⁷² исследует образ Церкви-корабля на примере новонайденного сочинения конца XVII в. о Патриархе Никоне. Труды упомянутых авторов направлены на выявление символических особенностей образа корабля, представленного как в русской, так и в целом в мировой культуре.

В отечественной науке также проводились исследования образа и символа корабля, нашедшего своё отражение в литературе. Такие научные изыскания на примере отдельных произведений XIX–XX вв.

⁶⁸ Братухин А. Ю. Генезис образа лодки-Церкви у Тертуллиана // Вестник Пермского университета. 2012. № 2 (18). С. 86–92.

⁶⁹ Гудимова С. А. Символика храма: Ноев ковчег // Вестник культурологии. 2019. № 4 (91). С. 107–125.

⁷⁰ Успенский Л. А. Символика храма // Журнал Московской Патриархии. 1948. № 1. С. 37–47.

⁷¹ Емельянова Л. С. Развитие символики раннехристианских храмов // Культурология. 2016. № 3 (78). С. 128–135.

⁷² Севастьянова С. К. Символично-аллегорические определения и метафорические образы церкви в новонайденном сочинении конца XVII в. о Патриархе Никоне // Вестник ПСТГУ. 2014. Вып. 4 (59). С. 135–154.

осуществляли Г. В. Мосалева⁷³, М. А. Новикова⁷⁴, Л. Н. Шарова⁷⁵. Образное поле «корабль» в русской и западноевропейской литературе исследовала в своих трудах И. С. Макарова⁷⁶.

Обзор научной литературы по теме исследования позволил определить основные подходы к анализу и интерпретации изображений судов, представленных в древнерусской живописи, и с учётом данных подходов провести комплексное историко-культурологическое исследование изображений судов, которое охватывало бы анализ ключевых символических значений образа корабля и рассматривало бы изображение судов как исторический источник для получения информации о конструктивных особенностях древнерусских судов и судостроительной традиции допетровской Руси.

⁷³ *Мосалева Г. В.* Храмово-корабельная образность в «Обломове» И. А. Гончарова // Вестник Удмуртского университета. Сер. История и филология. 2017. Т. 27. Вып. 5. С. 658–664.

⁷⁴ *Новикова М. А.* Маринистические мотивы в европейских текстах и свертках (к постановке проблемы) // Ученые записки Крымского федерального университета им. В. И. Вернадского. Серия: Филологические науки, 2019. № 1. С. 93–109.

⁷⁵ *Шарова Л. Н.* Образ-символ «корабль» в татарской поэзии XX века : автореферат дис. ... кандидата филологических наук : 10.01.02 / Шарова Луиза Николаевна; [Место защиты: Казан. гос. ун-т им. В. И. Ульянова-Ленина]. Казань, 2007. 27 с.

⁷⁶ *Макарова И. С.* Образное поле «корабль» в западноевропейской литературе : диссертация ... доктора филологических наук : 10.01.03 / Макарова Инна Сергеевна; [Место защиты: ГАОУ ВО ГМ «Московский городской педагогический университет»]. М., 2018. 244 с.

Глава 1

КУЛЬТУРНО-ИСТОРИЧЕСКИЕ ИСТОКИ И ВИЗУАЛЬНАЯ ТРАДИЦИЯ КОРАБЕЛЬНЫХ МОТИВОВ

1.1. Символ и образ корабля в мировой культуре

С древнейших времён корабли и лодки играли важную роль в расселении людей и освоении ими новых территорий, в развитии системы жизнеобеспечения, а также в осуществлении хозяйственных и культурных связей. Ещё в каменном веке для преодоления водных пространств люди начали использовать плоты, после — изготавливать челны, выдолбленные из стволов деревьев. Ещё позднее, с возникновением необходимости в дальних морских плаваниях, появились и более крупные и прочные корабли. Так, например, археологами обнаружены останки египетских судов, способных преодолевать большие расстояния, возраст которых составляет почти 4500 лет⁷⁷.

Развитие водного транспорта обусловлено множеством факторов, среди которых наиболее важным является географический: долгое время корабли оставались единственным видом транспорта, способным перевозить людей и грузы на далёкие расстояния как внутри континента по рекам и озёрам, так и на другие материки и острова, разделённые морями и океанами. Водный транспорт способствовал развитию рыбацкого промысла, торговли, тем самым являясь одним из инструментов для наращивания богатства народов. Появление военных кораблей играло важную роль в завоевании и укреплении мирового господства. Ещё со времён Древнего Египта, Древней Греции и Древнего Рима силами флота создавались и разрушались целые империи. Множество великих географических открытий было совершено в ходе экспедиций на кораблях. Мореплавание было и до сих пор является неотъемлемой частью

⁷⁷ Белов А. А. Обзор основных конструктивных особенностей древнеегипетских кораблей // Египет и сопредельные страны. Выпуск 1, 2019. С. 6–32. DOI: 10.24411/2686-9276-2019-00001.

жизни людей. О важности мореплавания и строительства кораблей свидетельствуют высказывания известных исторических персоналий. Так, древнегреческий афинский государственный деятель и оратор Демосфен некогда сказал: «Морские корабли государства выглядят так, как выглядит само государство»⁷⁸. Римскому полководцу и политическому деятелю Помпею Гнею приписывают фразу: «Плыть необходимо, а жить — нет!»⁷⁹. О важности флота высказывался и Пётр I в письме князю А. В. Меншикову из Амстердама от 21 декабря 1716 г.: «Все наши дела ниспровергнутся, ежели флот истратится»⁸⁰. Петру I также принадлежит высказывание: «Всякий potentat, который едино войско сухопутное имеет, одну руку имеет, а который и флот имеет, обе руки имеет»⁸¹. Важность флота для государства отмечал и Александр III: «У России есть только два союзника: ее армия и флот»⁸². П. А. Столыпин 24 мая 1908 г. в своей речи в защиту воссоздания флота также неоднократно подчёркивал его ценность: его ценность «Флот является предметом народной гордости: это... внешнее доказательство того, что народ имеет силу, имеет возможность удержать море в своей власти»⁸³.

За многовековую историю мореплавания и судостроения образ корабля приобрёл сакральное значение для человека, что нашло своё отражение в мировой культуре. Первые изображения кораблей появились уже в каменном веке. Высеченные на камне водные средства передвижения — достаточно распространённая тема в наскальной живописи во всём мире. Например, петроглифы с изображением лодок были найдены в Швеции (Уппланд, Немфорсен, Танум, Бо-

⁷⁸ Цитаты и мысли известных людей о флоте. URL: http://www.sevmb.com/recomend/slovo_fl/p_1_at702_id499/ (дата обращения: 20.10.2021).

⁷⁹ Плыть необходимо, жить нет необходимости. Помпей Великий. URL: <https://aforisimo.ru/22012.html> (дата обращения: 20.10.2021).

⁸⁰ Цитаты и мысли известных людей о флоте. URL: http://www.sevmb.com/recomend/slovo_fl/p_1_at702_id499/ (дата обращения: 20.10.2021).

⁸¹ Цитаты известных личностей. URL: <https://ru.citaty.net/tsitaty/615020-piotr-i-vsiakii-potentat-pravitel-kotoryi-edino-voisko/> (дата обращения: 20.10.2021).

⁸² Словарь крылатых слов и выражений. URL: https://dic.academic.ru/dic.nsf/dic_words/2782/У (дата обращения: 20.10.2021).

⁸³ Цитаты и мысли известных людей о флоте. URL: http://www.sevmb.com/recomend/slovo_fl/p_1_at702_id499/ (дата обращения: 20.10.2021).

гуслен), Финляндии (Астувансалми), Норвегии (Альта), Азербайджане (Гобустан), Италии (петроглифы Валь-Камоника) и в других странах⁸⁴. В России наскальные изображения средств передвижения по воде были обнаружены на берегах рек Пегтымель, Олекма, Верхнее Приамурье, Алдан, Лена, Енисей (Шалаболинская писаница, Усть-Туба, Теспей-1, петроглифы Ангары), также среди Новоромановских, Никольских и Томских писаниц, петроглифов Онежского озера, Канозера и т. д.

Являясь одним из важнейших видов археологических источников, наскальное искусство также считается наиболее трудно интерпретируемым материалом в современной науке. В ходе исследования семантики изображений лодок в наскальном искусстве научное сообщество выдвинуло несколько вариантов их трактовок. Одни исследователи полагают, что это образы реальных судов, бытовавших в древности. Другие считают их иллюстрациями к разным мифологическим сценам, где герой использует лодку для достижения своих целей, например, победу над сверхъестественными чудовищами, преодоление преград, связанных с водой и т. д. Как отмечает известный этнограф К. Д. Лаушкин: «Лодка и ее первый двигатель — весло, были важнейшими средствами первобытного производства и, надо думать, предметами особого почитания. Анимистическое сознание первобытного человека одухотворяло, конечно, и лодку, и весло; в стройной системе богатой мифологии такие жизненно важные предметы не могли не занимать видное место»⁸⁵.

Наиболее распространённой является гипотеза о «солнечных ладьях» («соляных лодках») и «лодках мёртвых», перевозящих в загробный мир вслед за уходящим солнцем души умерших. Впервые данную гипотезу выдвинул шведский археолог Оскар Альмгрен в ходе изучения скандинавских наскальных рисунков. Наличие на исследованных им петроглифах соляных знаков (круги, спирали, кресты), а также присутствие на некоторых изображениях лодок с возлежащими на них усопшими, может являться подтверждением

⁸⁴ Куликова А. С. Изображения лодок Северной Евразии / Вестник Кемеровского государственного университета. 2014. № 2 (58). Т. 2. С. 58–69.

⁸⁵ Лаушкин К. Д. Онежское святилище. Ч. 2. Опыт новой расшифровки некоторых петроглифов Карелии // Скандинавский сборник. Т. 5. Таллин, 1962. С. 295.

того факта, что на данных рисунках представлены солнечные ладьи. Согласно исследованиям Оскара Альмгрена петроглифы Скандинавии тесно связаны с культом мёртвых. Среди скандинавских наскальных рисунков судов особо выделяются корабли с двойным штевнем, больше напоминающие сани, некоторыми исследователями они трактуются как «символы космических процессов»⁸⁶. По аналогии со скандинавскими петроглифами в российской науке гипотеза о солнечных ладьях была выдвинута советским археологом В. И. Равдоникасом⁸⁷.

Образ солнечной ладьи получил широкое распространение в мировой культуре как сакральный и культовый символ. Один из его наиболее известных воплощений представлен в культуре Древнего Египта. Согласно египетской мифологии на Солнечной ладье или Ладье Вечности свой путь по небесному Нилу совершал бог солнца Ра (Атум-Ра, Амон-Ра), перевоза солнце с востока на запад. Различалась дневная ипостась ладьи — Манджет, и ночная — Месектет. Когда Ра путешествовал днём, ему приходилось сражаться с огромным Змеем, олицетворяющим тьму и зло. Бог солнца обычно побеждал и сбрасывал Змея в бездну, однако порой временную победу одерживал Змей, и в этом случае, согласно мифологии, небо затягивалось тучами и поднимался сильный ветер. Солнечное затмение также означало победу Змея. Вечером Ра пересаживался в ладью Месектет и спускался в преисподнюю. Там он, сражаясь с демонами, плыл по подземному Нилу, а утром вновь появлялся на горизонте⁸⁸. Манджет символизировала восход солнца и возрождение, Месектет — закат и смерть. Главным элементом сакрального образа ладьи воскрешения является изображение её носа, а ладьи смерти — кормы. При этом корма отождествляется со входом в страну смерти или западным воротам горизонта, а нос — соответственно с выходом или восточными воротами горизонта⁸⁹.

⁸⁶ Бидерманн Г. Энциклопедия символов. М.: Республика, 1996. С. 125.

⁸⁷ Равдоникас В. И. Наскальные изображения Онежского озера и Белого моря. М., Л.: Изд-во Акад. наук СССР, 1936. Ч. 1. С. 17.

⁸⁸ Ра. Религия Древнего Египта. URL: <https://www.egyptopedia.info/г/1260-га> (дата обращения: 30.10.2021).

⁸⁹ Ерофеева Н. Н. Ладья / Онлайн-энциклопедия «Мифы народов мира». URL: <https://www.peoplesmyths.com/1/ladya.html> (дата обращения: 30.10.2021).

Образ солнечной ладьи соединил в себе конец и начало, закат и восход, смерть и жизнь.

Солнечная ладья нашла своё отражение и в погребальных обрядах Древнего Египта. Согласно верованиям, фараон являл собой воплощение бога Ра, и после его смерти изготавливалась специальная ладья, именовавшаяся солнечной, предназначенная для последнего пути фараона. На ней тело правителя доставляли на место погребения. Предполагалось, что лодка будет служить фараону в загробном мире.

Впервые такая ладья была найдена на плато Гиза возле пирамиды Хеопса в герметично закупоренной подземной камере треугольной формы в 1954 г. Ладья находилась в разобранном состоянии, 10 лет понадобилось учёным, чтобы полностью её собрать. Судно было изготовлено из ливанского кедра и имело 43,3 м в длину и 5,6 м в ширину. В середине корпуса и на носу располагались каюты. В движение судно приводилось при помощи 5 пар вёсел. Некоторые детали были сделаны из египетской акации, это может говорить о том, что имел место ремонт деталей. На ладье сохранились следы эксплуатации (речной ил на канатах). Это стало основанием для того, чтобы учёные выдвинули предположение о том, что на ней могло быть перевезено из Мемфиса в Гизу тело Хеопса (Хуфу) для погребения. В 1950-е гг. стало известно о существовании ещё одной камеры рядом с первой. В ней в 1987 г. с помощью специального радара была обнаружена ладья меньшего размера. В 2011 г. исследователи приступили к извлечению фрагментов судна. Считается, что данная ладья также использовалась при транспортировке тела фараона.

Образ солнечной ладьи, олицетворяя собой символ перемещения небесных тел, символ перемещения душ и символ возрождения, в разных культурах может иметь как общие черты, так и свои нюансы. Начиная с Древнего Египта, обязательным в её изображениях считалось наличие самой ладьи, солнца и птиц. Корма и нос оформлялись одинаково, так как предполагалось, что судно имеет два носа. Допускалось форштевни ладьи оформлять в виде голов птиц и лошадей, а также использовать зооморфные изгибы или спирали. Солнечные ладьи в основном были представлены в двух видах: первый вид — почти прямая форма корпуса с форштевнями, загнутыми вверх, слегка внутрь и наружу (например, распространены на изображениях гальштатского времени, вилланов из Тарквинии, в сарматских «коньках»); второй вид — полуовал

с форштевнями загнутыми внутрь (например, на античной монете Антигона Гоната)⁹⁰. Изображения солнечной ладьи были обнаружены в памятниках искусства многих народов. Модели солнечной ладьи найдены в Болгарии и Румынии⁹¹, мотив солнечной ладьи прослеживается в искусстве Микен и среди образцов гальштатского искусства. Например, на бронзовой вазе IX в. до н. э. из Померании, на бронзовой тарелке из погребения на Обернфальце, бронзовом браслете VII в. до н. э. из клада в Радолинске близ Познани и на многих других памятниках искусства⁹². С культом плывущего по небу бога солнца в виде солнечной ладьи и с представлением древних о путешествии в загробный мир связаны изображения кораблей на стенах гробниц, открытых на побережье Средиземного моря, например, рисунки в этрусской гробнице VI в. до н. э. в Тарквинии. Изображения солнечной ладьи были открыты и в погребениях Северного Причерноморья, например на стенах склепа III–IV вв. в Керчи и т. д.⁹³ Образ солнечной ладьи был распространён и на языческих амулетах славян, которые мы можем условно поделить на две группы. Первая, амулеты с традиционно-символическим изображением ладьи в виде удлинённого полуовала с поднятыми вверх и слегка загнутыми внутрь носами и с солярными знаками в виде кругов, спиралей и точек (например, амулет из женского погребения в кургане № 78 Шестовицкого могильника на Черниговщине). Вторая группа — лунницы в форме ладьи с удлинённым корпусом, загнутыми внутрь носами и украшенные солярными знаками (например, лунницы из городища Плисненска в Львовской области).

Наряду с солнечной ладьёй в некоторых культурах получила распространение погребальная ладья, в других — корабль мёртвых. Жизнь древних людей была очень тесно связана с судоходством, корабли часто становились последним пристанищем для моряков, рыбаков и путешественников, и постепенно с образом корабля начали связывать саму смерть как на воде, так и на суше. Корабли и лодки в мифах и верованиях многих народов стали представлять собой средство перемещения душ умерших в загробный мир.

⁹⁰ Шаповалов Г. И. Корабли веры: Судоходство в духовной жизни древней Украины. Запорожье: Дикое поле, 1997. С. 48.

⁹¹ Там же. С. 39–41.

⁹² Там же. С. 47–48.

⁹³ Там же. С. 53.

Для многих народов характерны поверья о том, что загробный мир отделён от реального водами реки или моря смерти. Так, в Древнем Египте считалось, что мёртвые должны переправляться через загробный Нил. У греков и римлян «рекой смерти» выступали Стикс и Ахерон. Германцы полагали, что лодки с душами умерших отправляются на загробный остров, коим они считали Британию. В представлении скандинавов, Мидгард («средняя земля» людей) и загробные миры (верхний — Асгард и нижний — Хель) были окружены океаном. Верование в «реку смерти» существует и у современных греков, у индийцев Америки, в Индии, у буддистов в Китае и Японии, а также у некоторых сибирских народов. Островные народы, например, племена Полинезии и Микронезии, полагают, что загробный мир находится за морем. В связи с этим при погребении, умершего снабжали лодкой для переправы, а в некоторых случаях — монетой для оплаты услуг переправщика.

Несмотря на то, что символическое значение кораблей в обряде погребения (транспортировка душ мёртвых) у многих народов совпадало, сам процесс погребения с использованием ладьи или лодки в разных культурах различался. Некоторые народы использовали корабли и лодки для ритуальной транспортировки тела по воде, другие в них хоронили усопших, третьи проводили обряд сожжения в лодке. В Древнем Египте, например, погребальную ладью использовали для переправки тела на противоположный берег Нила, где непосредственно происходил сам обряд погребения. У островных народов Океании распространённой практикой была отправка умершего на корабле мёртвых в море.

С VI в. н. э. в Северной Европе распространился обычай хоронить умерших в кораблях в могильных курганах. Этот обычай в отношении представителей знати просуществовал вплоть до середины XI в. Свидетельством широкого распространения данного обычая в Северной Европе явилось обнаружение в ходе раскопок останков множества погребальных ладей: ладьи в погребениях в Упланде, в Вендельском могильнике, в Вальсърде; погребение в ладье короля Редвальда в кургане Саттон-Ху (Восточная Англия), датированное около 625 г.; корабли викингов в курганах, раскопанных вблизи Осло-фьорда в Норвегии; захоронение королевы Асы в кургане вблизи Усеберга; гокстандский корабль правителя конунга Олава Гейрстад-Альва на берегу норвежского Саннефьорда (губерния Вестфолл); королевские погребения в ладьях под большими курганами в Туне, Борре (Норвегия), Ладбю (Дания) и др.

В Северной Европе и Скандинавии также существовала практика трупосожжения, когда покойника не погребали в землю, а помещали в судно, затем судно поджигалось и пускалось в море.

Погребальные ладьи получили своё распространение и у славян. Упоминание о захоронении в судне можно обнаружить в «Повести временных лет», в событии, где описывается месть княгини Ольги древлянам за смерть мужа. Согласно летописи, по повелению Ольги, приплывших в Киев на ладьях древлянских послов с почётом внесли в княжеский двор и вместе с ладьёй бросили в заранее подготовленную яму, тем самым похоронив заживо⁹⁴. С судном связан и обряд погребения святого князя Глеба, описанный в сказании Бориса и Глеба, датированное началом XI в.: «Иобретоша ѿ идеже бѣша видѣли, и шьдѣше съ крсты и съ свѣщами мьнозѣми, и съ кандилы, и съ чьстїю многою ѿ вѣложьше въ корабль, и пришедѣше положиша ѿ Вышегородѣ, идеже лежить и тѣло преблагенааго Бориса и раскопавѣше землю, и тако жеположиша ѿ, недоумѣюще, якоже бѣ лепо пречьстьнѣ». Что в переводе Л. А. Дмитриева звучит следующим образом: «И нашли его, где были видения, и, придя туда с крестами, и свечами многими, и с кадилами, торжественно положили Глеба в ладью и, возвратившись, похоронили его в Вышгороде, где лежит тело преблагенного Бориса; раскопав землю, тут и Глеба положили с подобающим почётом»⁹⁵.

Согласно археологическим источникам, славяне обряд погребения в ладье сопровождали сожжением. Так, например, останки сожжённых судов обнаружены в погребениях в Михайловском, Петровском и Тимеровском могильниках Ярославского Поволжья⁹⁶; в курганах неподалёку от Костромы⁹⁷; в языческих погребениях X–XI вв. в кургане № 9 большого славянского могильника в с. Шестовица Черниговской области Украины⁹⁸; погребение X в.

⁹⁴ Повесть временных лет / Перевод Д. С. Лихачева и О. В. Творогова. СПб., Вита Нова. 2012.

⁹⁵ Сказание о Борисе и Глебе. URL: http://lib2.pushkinskijdom.ru/tabid-4871#_ednref45 (дата обращения: 30.10.2021).

⁹⁶ Дубов И. В. Северо-Восточная Русь в эпоху раннего средневековья. Л.: Изд-во ЛГУ, 1982. С. 52–53.

⁹⁷ Воронин Н. Н. Средства и пути сообщения // История культуры Древней Руси. Домонгольский период. Т. 1: Материальная культура. М., Л., 1948. С. 280–314.

⁹⁸ Блифельд Д. И. Древнерусские памятники Шестовицы. К., 1997. С. 117–118.

в Белгороде-Киевском и др. Иногда, во время обряда сожжения, использовалась не погребальная ладья, а сооружения, имитирующие судовую погребальную надстройку. Такой обряд подробно был описан арабским путешественником и писателем первой половины X в. Ибн-Фадланом. В 922 г. он побывал в приволжском Болгаре, где стал свидетелем обряда захоронения с сожжением в корабле богатого славянского купца. В своих записях он отметил, что представителей знати хоронили в кораблях, а людей незнатных — в лодках⁹⁹. Символ погребальной ладьи нашёл своё отражение и при конструировании славянами гробов, выдолбленных в форме ладьи (например, женское захоронение № 6 славянского Белгородского могильника XI–XII вв.¹⁰⁰) и погребальных саркофагов с крышками, имитирующих чёлн (киевские саркофаги XI в.¹⁰¹).

Ещё одним свидетельством культового значения образа корабля в обрядах погребения многих народов являются модели судов и погребальные сосуды с изображениями кораблей, помещённые в захоронения. Изображение кораблей на погребальных сосудах получило распространение в Греции в архаический период. К таким сосудам можно отнести аргосский кратер из мастерской Аристофана VII в. до н. э. С одной стороны, такие изображения являлись культовым символом погребального транспорта, с другой — могли отражать реальные события из жизни погребённого. Модели судов, использованные в погребальном обряде, были найдены при раскопках пирамиды Хеопса, а также в погребениях бадарийского периода Древнего Египта¹⁰². Известны находки моделей в могилах на острове Сардиния: две глиняные и одна бронзовая модель судов X в. до н. э. С VIII в. до н. э. модели судов начали помещать в погребения этруски (например, модель из Ветулонии). Большое количество судовых моделей, датированных от эпохи бронзы до V в. до н. э., обнаружено на Кипре. Модели, датированные III в. до н. э. — III в. н. э., найдены

⁹⁹ *Херман Йоахим*. Славяне и норманны в ранней истории Балтийского региона // Славяне и скандинавы. М.: Прогресс, 1986.

¹⁰⁰ *Мезенцева Г. Г., Прилипко Я. П.* Давньоруський могильник Белгорода Київського (дослідження 1974–1976 гг.) // Археологія. 1980. № 35. С. 98–110.

¹⁰¹ *Сальникова А. Г.* Итоги полевых исследований у с. Пивденное (1960–1962 гг.) // Матеріали по археології Северного Причорномор'я. Одеса, 1966. С. 176–225.

¹⁰² *Дженкинс Н.* Ладья под пирамидой. М.: Наука, 1986. С. 89.

в погребениях некрополей Никония, Ольвия, Панतिकопея, Илурата, при раскопках Донзуланского городища¹⁰³.

Обычай использовать при погребении лодки известен и для народов Океании. Среди островного народа бытовало мнение, что загробный мир находится на острове смерти, и, чтобы туда попасть, необходимо совершить последний путь на «корабле мёртвых». Для этого усопшего клали в лодку и отправляли в открытое море (Фиджи, Самоа, Новая Зеландия и др.)¹⁰⁴. У некоторых островных народов обычай класть покойников в лодки объясняется не только верой в отделение водами океана загробного мира, но и воспоминаниями о миграции предков (полагалось, что предки прибыли из-за океана). В этом случае считалось, что лодка переправляет душу на родину его предков.

Для народов Океании корабль имел и другой особый смысл, так он представлял собой своеобразную модель общины и общества в целом. Например, на Таити короля соотносили с парусом, вождей с мачтой, знать со снастями, а простой народ с балансиром, придающим лодке устойчивость¹⁰⁵. В большинстве своём корабли использовались для похоронного обряда знати. Например, у ряда племён Полинезии и Микронезии тела вождей водружались на лодки и отправлялись в море, тогда как тела общинников просто топились в море¹⁰⁶. Корабль в ритуале играл определённую социальную роль — он характеризовал социальный статус умершего. Вождь сохранял свой статус и в загробном мире, и среди живых в системе культа предков.

Со временем у некоторых племён Полинезии и Микронезии обычай отправлять покойного на лодке в море претерпел изменения: умершего начали хоронить в земле, а в море пускали миниатюрную модель лодки с парусом. У малайцев, например, «корабль мёртвых» нашёл отражение в форме гробов, напоминающих лодку¹⁰⁷.

¹⁰³ Шаповалов Г. И. Корабли веры... С. 38–41.

¹⁰⁴ Moss R. The Life after death in Oceania and the Malay archipelago. Oxford, 1925. P. 15–16.

¹⁰⁵ Народы Австралии и Океании / С. А. Токарева, С. П. Толстова. М.: Издательство Академии наук СССР, 1956. С. 620–621.

¹⁰⁶ Moss R. The Life after death in Oceania and the Malay archipelago... P. 15–16.

¹⁰⁷ Ревуненкова Е. В. Лодка, камень и гора в малайском мире // Индонезийцы и их соседи / под общ. ред. М. В. Станюкович. СПб.: МАЭ РАН, 2008. С. 209–222.

В верованиях некоторых народов «корабль мёртвых» выполнял не только функцию переправки души в иной мир, но и осуществлял связь со страной духов, курсируя между двумя мирами. К таким, например, относится корабль с кормчим Темпон-телоном в верованиях даяков Борнео.

Даяки Борнео считали, что после смерти душа стремится попасть на тот свет — Леву-Лиану. Отправиться туда она может только после поминок — тиву, на корабле с кормчим Темпон-телоном. Для поминок родственники усопшего изготавливали модель корабля, нос которого был оформлен в виде головы птицы-носорога, а хвост — в виде водяной змеи. У руля располагали фигуру Темпон-телона, на носу — фигуру ещё одного персонажа. Считалось, что этот таинственный персонаж будет излучать холод во время путешествия, необходимый для защиты от жары, излучаемой кормчим. Кораблю приносили в жертву кур и петухов, рабов. Считалось, что корабль привозит души в город мёртвых раз в сутки, с восходом солнца, по аналогии с солнечной ладьёй¹⁰⁸. Корабль мёртвых с кормчим Темпон-телоном служил посредником между загробным миром предков и миром живых.

В Индонезии, Малайзии и частично в Меланезии, кроме обычной помещения умерших в лодки с целью транспортировки души в загробный мир, небольшие судёнышки по сей день используются в ритуалах для изгнания демонов и болезней. В ходе обряда «демоны» и «болезни», либо специально сделанные и олицетворяющие их фигуры помещают в лодку и выпускают в море. В Индонезии лодка также выполняла важную роль в экстатических путешествиях в потусторонний мир (страну умерших и страну духов, на небо и т. д.). Например, лодка служила индонезийскому шаману для путешествия «по воздуху» в поисках души больного. В Индонезии существует идея, что все болезни вызваны бегством души, и чтобы найти её, шаман пользуется лодкой: либо миниатюрной моделью с деревянной птицей, либо лодкой, длиной от одного до двух метров.

Представление о корабле как о символе смерти и возрождения нашло своё отражение в древних мифологиях в образе ковчега. Так ковчег жизни, как символ спасения, встречается в шумеро-аккадской мифологии в «Мифе о Зиусудре» или в его аккадском варианте «Мифе об Ут-напишти/Утнапиштим». Тема потопа и спасения в ковчеге получила своё продолжение в вавилонском мифе «Пре-

¹⁰⁸ *Петрухин В. Я.* Загробный мир. Мифы о загробном мире: мифы разных народов. М.: АСТ: Астрель, 2010. С. 205.

дание об Атрахасисе». В поэме о Гильгамеше в двенадцати песнях (таблицах), обнаруженной среди развалин библиотеки Ашшурбанипала в Ниневии, также содержится упоминание чудесного спасения в построенном героем судне. Ещё одна версия вавилонской легенды о Всемирном потопе была представлена историком Беросом в составленной им в первой половине III в. до н. э. истории Месопотамии¹⁰⁹. Согласно его записям, потоп произошёл в эпоху правления Ксисутруса (Ксисутра), десятого царя Вавилонии. Легенда о спасении на корабле от Всемирного потопа содержится в санскритской мифологии в сочинении «Сатапатха Брахмана» (не позднее VI в. до н. э.). Легенда о Всемирном потопе нашла своё отражение и в греческой мифологии в сказаниях о Девкалиновом потопе. В древнеиндийской литературе миф о потопе излагается в Шатапатха-брахмане и в Махабхарате¹¹⁰. Все эти мифы объединяет чудесное спасение лучшего представителя человечества и его семьи на построенном им судне — ковчеге. Всемирный потоп являет собой кару богов за грехи человечества, а ковчег выступает с одной стороны символом грядущего бедствия, неминуемого конца былого существования, и с другой стороны — символом спасения и преодоления гибели и будущего возрождения.

В иудаистической мифологии особое место занимает ветхозаветная притча о Ноевом ковчеге. Ной, единственный праведник среди безбожников и потомок Адама, выстроил трёхъярусный Ковчег, где на каждом уровне расположил животных, птиц и членов семьи, чтобы спасти их от Всемирного потопа, который Бог ниспослал на землю в наказание за людские грехи. В христианской культуре образ ветхозаветного Ноева ковчега получил дальнейшее развитие и стал ассоциироваться с Христианской церковью, где Ной и его сыновья выступили прообразами апостолов. А семь дней, в которые заполнялся Ковчег, стали отождествлять собой семь периодов в истории церкви, описанные в Апокалипсисе. Также три яруса ковчега символизируют 3 типа христиан: привязанные к мирскому (нижний уровень), думающие о душе (средний) и праведников (верхний уровень)¹¹¹.

¹⁰⁹ Фрэйзер Дж. Дж. Фольклор в Ветхом Завете / пер. Д. Вольпина. М.: Политиздат, 1989. С. 69–70.

¹¹⁰ Там же. С. 93.

¹¹¹ Королев К. М. Энциклопедия символов, знаков, эмблем. СПб.: Мидгард, 2005. С. 304.

Появление в христианстве символа корабля, как и других древнехристианских символов, тесно связано с ранними годами возникновения и развития церкви. В начале своего пути первые христиане подвергались постоянным гонениям. Такое тяжёлое положение привело к тому, что христиане подходили с большой осторожностью к распространению учения веры. В попытке сохранить свои догматы от язычников, при написании учений Святые отцы использовали специальные фразы и отдельные слова, составившие основу условного языка. Этот язык был понятен только для посвящённых в таинства христианского учения. Впоследствии с развитием символического языка христиане внедряют и символические изображения. К первым разрешённым христианам символам, перечисленным Св. Климентом, относятся: голубь, рыба, корабль, лира, якорь¹¹². Позднее данный список расширился. Для нашего исследования интерес представляют символы корабля и якоря.

Корабль считается одним из важнейших христианских символов, он олицетворяет собой образ христианской жизни. Христианин подобно кораблю плывёт по житейскому морю к Христу и вечной жизни в единении с Богом. Как отмечает граф А. С. Уваров: «Плавающий корабль был символом человеческой жизни, а потому он служил для иконной передачи всех формул, связанных с основным понятием о жизни, в особенности, проведённой или прожитой»¹¹³.

В христианстве корабль также ассоциируется с церковью, т. е. церковь, словно корабль, следует за Христом. Издавна церковь отождествляли с Ноевым ковчегом, в котором праведные спасаются среди бурных вод мира, или Лодкой Петра, на которой ученики Христа вместе со Спасителем плывут к Небесному Иерусалиму.

Сопоставление церкви с кораблём нашло своё отражение и в архитектуре храмов. Как у православных, так и у католиков встречаются храмы, по форме напоминающие корабль, где колокольня — носовая мачта, трапезная — корпус судна, и сам храм — возвышенная кормовая надстройка, все они выстроены в одну линию¹¹⁴. К наиболее примечательным храмам данного

¹¹² Уваров А. С. Христианская символика. Символика древнехристианского периода. М.; СПб., 2001.

¹¹³ Там же.

¹¹⁴ Панасенко Ю. Шамаро А. Нартекс // Наука и религия. 1992. № 4–5. С. 61.

типа можно отнести Церковь Знамения Божией Матери и святых Жён-Мироносиц в Нижнем Новгороде, Храм Воскресения Христова в Кадашах в Москве, Церковь Димитрия на крови в Угличе (Ярославская область), Церковь Троицы Живоначальной на Зелене и Церковь Входа Господня в Иерусалим в Тотьме (Вологодская область). Об отождествлении христианами своих церквей с духовным образом корабля спасения говорит и название основного храмового пространства — «неф» или «наос», что по-гречески означает «корабль». Неф имеет вытянутую форму, словно предупреждая, что путь к спасению не может быть коротким.

С образом корабля христиане связывали и используемые ими культовые предметы. Так, в старину кадило изготавливалось в форме ладьи и именовалось «корабликом для ладана». Примером может служить бронзовое кадило VI в. из Флоренции в виде корабля со Св. Павлом на носу и Св. Петром на корме. Нередко в церковном убранстве можно увидеть уменьшенную модель корабля, фрески или мозаики с изображениями судов (например, мозаика XIII в. в храме Св. Марка в Венеции). Изображение корабля, например, присутствует на эмблеме Всемирного совета христианских церквей, созданного в 1948 г. в Амстердаме.

Упоминание уподобления церкви кораблю встречается и в литературных источниках. Так весьма интересное сравнение церкви представлено в анонимном сочинении 90-х гг. XVII в.: «Уподобляет же ся Церковь кораблю того ради, яко кораблю в началѣ сотворения своего есть узок и тѣсен, во срѣдине пространен, на совершении же паки тѣсен и узок. Подобнѣ ему и Церковь, нынѣ подвизающаяся или ратуемая, яже есть собрание вѣрных: в началѣ бѣ тѣсна и уска, яко малочисленнии в ней бѣяху человекы; во срединѣ же корабль Церкви есть пространен, занеже премножеством людей всяческих родов и языков исполнися, от него же време, егда во всю землю изыде вѣщание Святых Апостол и в концы вселенныя глаголы их; но и паки будет узок и тѣсен, егда от антихриста гонение постраждет и люто зѣло утѣсен тогда будет (л. 459 об.)»¹¹⁵. Автор сочинения сравнивает периоды развития христианства с носом, средней частью и кормой корабля.

¹¹⁵ *Севастьянова С. К.* Символично-аллегорические определения и метафорические образы церкви в новонайденном сочинении конца XVII в. о Патриархе Никоне // Вестник ПСТГУ. 2014. Вып. 4 (59). С. 143.

Ещё один важный христианский символ, который следует упомянуть в контексте нашей темы — якорь. Он представляет собой символ христианской надежды на будущее. В послании апостола Павла к евреям, якорем названа надежда на спасение души: «Дабы в двух непреложных вещах, в которых невозможно Богу солгать, твердое утешение имели мы, прибегшие взять за предложенную надежду, которая для души есть как бы якорь безопасный и крепкий, и входит во внутреннейшее за завесу...»¹¹⁶. Этот стих служит напоминанием о том, что надежда на Божьи обетования даёт чувство стабильности и защищённости в тяжёлые времена. Якорь также является эмблемой Святого Николая, покровителя моряков и означает безопасность.

Для первых христиан якорь был одним из ключевых символов, они изображали его на стенах катакомб и надгробных плитах вместо креста, рядом со словом «мир» и рыбами — символом Христа, как знак незыблемой веры в Спасителя, вырезали на кольцах, как символ спасения. Иногда якорем заменяли изображение креста так, например, крестообразный якорь стал знаком казни Христа.

Символ якоря встречается и в других культурах. Например, в древнеримском искусстве этот символ отражал радость от возвращения домой после долгого путешествия. В греческой мифологии олицетворял собой бога Посейдона, повелителя морей, а также ассоциировался с безопасностью, силой, стабильностью и непоколебимостью. В китайской культуре якорь символизирует удачу, богатство и изобилие, а также олицетворяет упорство и решительность. Символ якоря часто ассоциируется и с морской богиней Мазу, защитницей рыбаков и моряков. Согласно китайским преданиям, Мазу могла контролировать приливы и отливы и успокаивать моря, тем самым обеспечивая безопасный проход различным судам.

Изображения якорей в разное время были обнаружены на старинных римских, греческих, финикийских, сирийских, карфагенских монетах. Символический образ якоря был подробно рассмотрен А. В. Огороковым в работе «Древние якоря: историко-культурное наследие Северного Причерноморья»¹¹⁷.

¹¹⁶ Послание Евреям, 6:19.

¹¹⁷ Огороков А. В., Кулагин А. В. Древние якоря: историко-культурное наследие Северного Причерноморья — Судак : Музей-заповедник «Судакская крепость»; Феодосия : Арт Лайф, 2016. 343 с.

Образ корабля, являясь уникальным феноменом мировой культуры, за долгие годы своего существования обогатился множеством значений и смыслов. Так, например, в германо-скандинавской мифологии появилось представление о мифических кораблях Эллида, Скидбладнир и Нагльфар, каждый из которых обладает своим уникальным значением. Их подробное описание приводится в справочнике Снорри Стурлусона, созданном на рубеже XIII в. и представляющем мифы о северных богах и саги времён викингов (приблизительно 750–1050 гг.).

Эллида — сказочный драккар Торстейна, полученный в подарок от бога моря Эгира. Изготовленный из досок, сросшихся в форме крылатого дракона, драккар Эллида не имел равных себе в скорости. Корабль Скидбладнир, принадлежащий согласно «Старшей Эдде» и «Младшей Эдде» богу плодородия и лета Фрейру, обладал волшебным свойством складываться и помещаться в кармане. Согласно «Саге об инглингах» корабль принадлежал Одину. Скидбладнир является не просто сказочным судном, а воплощает собой символ плодородия и изобилия. Корабль-призрак Нагльфар представляет собой образ германо-скандинавского корабля смерти, построенный из ногтей мертвецов и являющийся миру в момент его гибели. Образ inferнального корабля встречается как в «Старшей Эдде», так и в «Младшей Эдде»¹¹⁸.

Особое внимание кораблям уделялось в Древнем Китае. В истории сохранилось высказывание известного китайского мыслителя Сюнь-Цзы, жившего в III в. до н. э.: «Правитель — это лодка. Народ — это вода. Вода несёт лодку, но вода может и опрокинуть её»¹¹⁹. В даосской практике символического освоения пространства фэн-шуй на сегодняшний день распространён символ «корабля богатства». Так, корабль считается мощным символом процветания и финансового достатка. Данный символ появился ещё в те времена, когда корабль был основным способом транспортировки товаров, в том числе сокровищ и золота, поэтому парусное судно ассоциировалось с прибытием товаров и денег, и с тех пор он означает — «прибытие» удачи.

¹¹⁸ Макарова И. С. Образ корабля в германо-скандинавской мифологии // Известия Российского государственного педагогического университета им. А. И. Герцена. 2015. № 175. С. 16–22.

¹¹⁹ Бидерманн Г. Энциклопедия символов. М.: Республика, 1996. С. 126.

Образ корабля нашёл своё отражение и в японской мифологии. Так, существует предание, что бог О-кунинуси (или Торино ивакусубунэ) любил кататься на построенных из дерева кусу небесных птицах-лодках. Также считалось, что на этих лодках души умерших отправлялись к солнцу. Свидетельством существования таких представлений в древней Японии является фреска на внутренней стене могильника в городе Есии (префектура Фукуока) с изображением лодки, на носу которой стоит большая птица¹²⁰.

В японских преданиях также встречается лодка, соединяющая Небо и Землю и принадлежащая богу-громовержцу Каминари. В официальных хрониках «Кодзики» и «Нихон-сёки» упоминается древнеяпонское сказание о «сошествии» на землю бога Нигихахи-но Микото на корабле «Ама-но ива-фунэ», что переводится как «небесный камень корабль из Ама». В Кисаити (город Катано, префектура Осака) находится посвящённое ему Святилище Ивафунэ. Госинтай святилища представляет собой скалу в виде корабля длиной 18 м и высотой 12 м.

Широкое распространение в Японии получило представление о корабле «Такарабунэ», что дословно переводится как «корабль сокровищ». Согласно преданию, на ней в XV в. в Страну Восходящего солнца прибыли семеро китайских мудрецов — семь богов счастья из бамбуковой рощи, готовые наделить счастьем любого встречного. Начиная с XVI в. в Японии в обиход вошёл обычай дарить подарки в виде такарабунэ на Новый год. Среди японцев существует поверье, что боги счастья и удачи приплывают в первые минуты Нового года, и для того, чтобы их не упустить, нужно сделать кораблик такарабунэ или нарисовать его и поместить в изголовье кровати перед сном.

Образ лодки получил распространение и в индийской культуре. Её упоминание встречается в первом известном памятнике индийской литературы — Ригведе. Лодка встречается неоднократно в гимнах, адресованных божествам, связанным с водой, и в большинстве случаев употребляется не в прямом значении, а фигурально — как метафора, олицетворяющая собой средство спасения и милости богов: «словно воды лодкой да пересечём мы трудности»

¹²⁰ Торино ивакусубунэ. URL: <https://slovaronline.com/browse/e09efa7f-40d6-3d4e-bcfb-cf0724f0270c/торино-ивакусубунэ> (дата обращения: 28.10.2021).

или «как лодкой через воду переправь нас через беды»¹²¹. В более позднем индийском тексте, в Махабхарате, напротив, широко используется образ тонущей лодки как символа несчастья и гибели: «В том суровом и грозном бою гибло войско кауравов, как (гибнет) в океане разбитая лодка»¹²².

В буддизме корабль олицетворяет собой Сосуд Закона, позволяющий человеку пересечь океан существования и перевоплощений и *достигнуть другого берега*¹²³.

Расширение спектра символических значений образа корабля прослеживается и в древнегреческой культуре. Так, раньше лодка, отождествляясь с человеческой жизнью, выступала символом перехода из одного мира в другой. Например, лодка Харона, перевозящая души усопших по пяти рекам подземного царства (Стикс, Лета, Ахерон, Коцит и Флегетон) в царство мёртвых Аида¹²⁴. Со временем появляется мотив рокового корабля, который мы можем встретить в мифах о странствии Ясона и Одиссея.

Миф о путешествии Ясона и его героической команды на борту корабля Арго в страну Эю (Колхиду) с целью добыть шкуру золоторунного овна Фрикса описан Аполлонием Родосским в поэме «Аргонавтика» (III в. до н. э.). Судно аргонавтов представляет собой первый героический корабль античности, которому суждено было преодолеть множество невзгод на пути.

Согласно мифу, корабль «Арго» был построен при помощи богини Афины великим мастером по имени Арго, в корпус его был

¹²¹ Крючкова Е. Р. Корабль в Ригведе // Acta linguistica petropolitana. Труды Института лингвистических исследований. 2014. Т. 10. № 1. С. 145.

¹²² Там же. С. 172.

¹²³ Купер Дж. Энциклопедия символов. М., 1995. С. 148.

¹²⁴ Образ Харона лег в основу сформулированного Г. Башляром такого архетипического культурного образца, как «комплекс Харона». Согласно Г. Башляру, все корабли-призраки в литературе пронизаны символикой Харона как перевозчика людских душ и представителя мира мёртвых. Описанные романистами суда, их капитаны или даже простые паромщики несут на себе печать выходца с того света — Харона, лодка которого всегда плывет в Преисподнюю. Лодка Харона являет собой символ, связанный с нерушимостью человеческого несчастья. (Башляр Г. Вода и Грёзы. М.: Издательство гуманитарной литературы, 1998. С. 53–65.).

вставлен кусок от священного дуба Додоны. Образ Арго — это образ могучего корабля, наделённого волшебной силой и находящегося одновременно как под защитой богов, так и под их проклятием.

Мотив проклятого рокового корабля, не способного вернуться домой, наблюдается и в мифе об Одиссее. «Одиссея», созданная Гомером примерно в VIII в. до н. э., рассказывает об испытаниях, постигших царя Итаки и его команду на пути из Трои в наказание за совершённые против богов преступления. На протяжении десяти лет им приходится бороться со всевозможными испытаниями, искупая свои грехи.

Античные мифы о Ясоне и Одиссее отражают изменения, произошедшие в мировоззрении греков в отношении семантики образа корабля: происходит поворот от корабля как символа надежды и спасения к судну, на борту которого правит рок. Корабль становится символом наказания, посланного божественными силами человеку за его грехи. Судно бесконечно терпит бедствия и подвергается различным испытаниям, являясь своеобразным чистилищем для того, кто ставит себя выше бога¹²⁵.

Образ рокового корабля получил своё распространение и в кельтской мифологии. Роковое судно, исход плавания на котором полностью в руках провидения, встречается в сказании о Мельдуна, в сагах о Бране и Брендане, а также в легенде о Тристане и Изольде. В «Странствии Мельдуна» из «Книги Бурой Коровы» рассказана история, в которой Мельдун отправляется в путь, чтобы мстить за смерть своего отца, на корабле, построенном из трёх слоёв бычьих шкур. Компанию ему составляют три сводных брата и семнадцать воинов. Во время плавания герой встречает немало опасных приключений и удивительных мест. В конце путешествия Мельдун настигает убийц своего отца, но, услышав их мольбы о прощении, проявляет к ним милосердие.

В плавание на роковом корабле в поисках волшебных земель отправляется герой не менее знаменитой ирландской саги VIII в. — Бран, сын Фебала. Согласно легенде к путешествию Брана побудил зов серебряной ветви с белоснежными цветами и видение в виде таинственной незнакомки. Герой вместе с двадцатью семью родственниками отправляется на запад. Во время плавания экипаж встречает

¹²⁵ Макарова И. С. Образное поле «корабль» в западноевропейской литературе: дисс. ... доктора филологических наук: 10.01.03. РГПУ им. А. И. Герцена, М., 2018. С. 135.

бога моря Мананнана, минует остров Веселья и пристаёт на острове Женщин. Проведя некоторое время на острове, мореходы решают вернуться на родную землю, но возвращение оказывается невозможным, ведь с той поры, как они покинули свой дом, минули столетия. Таким образом, Бран и экипаж вынуждены развернуть свой роковой корабль обратно к островам потустороннего мира.

Дважды на поиски острова Блаженных отправляется Св. Брендан, ирландский святой и мореход VI в.: в первый раз на плоту из наполненных воздухом шкур, во второй раз на деревянной лодке. Во время плавания Святой встречает множество препятствий, но ему все же удаётся отыскать остров духов-птиц, после чего он благополучно возвращается в Ирландию.

В кельтском предании о Тристане и Изольде корабль выступает участником многих трагических событий. Так, в одном эпизоде Тристан попадает в плен на норвежский корабль, в другом — умирающий от ран, нанесённых Морхольтом, Тристан плывёт на ладье в открытом море, в следующем эпизоде Тристан с командой оказывается в эпицентре бури, а пристав к берегам Дублина, узнаёт, что его ожидает сражение с драконом. Корабль становится темницей для Изольды, когда её везут к королю Марку. В последнем эпизоде роковой корабль, являясь воплощением высших сил, не даёт Изольде попасть к умирающему возлюбленному.

В легенде о Тристане и Изольде, как и в перечисленных выше кельтских сагах и преданиях, роль корабля близка той роли, которую играют морские суда в античных мифах о Ясоне и Одиссее. Корабли представляют собой роковое судно, окружённое тяжёлыми испытаниями и драматическими событиями¹²⁶.

Образ корабля, на котором правит рок, также воплотился в европейской и американской культуре конца XVIII—XIX вв. в образе Летучего Голландца, проклятого корабля-призрака, на борту которого обречены вечно томиться в поисках покоя души грешников. Летучий Голландец также является символом несчастья: появление призрачного корабля сулит горе всем попавшимся на его пути. Наиболее широкую известность данный образ приобрёл благодаря одноимённой опере Рихарда Вагнера, премьера которой состоялась 2 января 1843 г. в Дрездене.

¹²⁶ Макарова И. С. Образ корабля и морской стихии в кельтской мифологии // Филологические науки. Вопросы теории и практики. Тамбов: Грамота, 2015. № 3 (45): в 3-х ч. Ч. II. С. 145–150.

У многих народов образ корабля развивался и трансформировался в соответствии с духом времени и изменениями, происходящими в обществе. Так, в эпоху Ренессанса в западноевропейском искусстве возник и распространился образ корабля дураков, ставший аллегорией на праздное общество, прожигателей жизни и глупцов. Образ корабля дураков стал символом всеобщей тревоги и беспокойства, которое охватывало европейские страны в эпоху Возрождения.

Этимология понятия «корабль дураков» имеет исторические корни. Так, в позднее средневековье власти некоторых западноевропейских стран, стремясь очистить города, насильно выслали больных за пределы города, и сумасшедших нередко сажали на отплывающие корабли. Особо распространён этот обычай был в Германии. Французский философ Мишель Фуко в сочинении «История безумия в классическую эпоху» приводит следующую статистику: «В Нюрнберге в первую половину XV в. было зарегистрировано 62 умалишённых; 31 человек был изгнан из города; за следующие пятьдесят лет, судя по дошедшим до нас свидетельствам, ещё 21 человек не по своей воле покинул город — причём речь идёт только о безумцах, задержанных муниципальными властями. Нередко бывало, что их передавали на попечение морякам: в 1399 г. во Франкфурте матросам поручают избавить город от безумного, который расхаживал по улицам нагишом; в самом начале XV в. какого-то неумяемого преступника таким же образом переправляют в Майнц. Случается, что моряки ссаживают на берег своих неудобных пассажиров раньше, чем обещали; подтверждением тому — история с франкфуртским кузнецом, которого дважды выдворяли из города и который оба раза возвращался обратно, покуда наконец его не доставили в Крейцнах, где он и осел»¹²⁷.

В некоторых случаях города или лечебницы организовывали паломнические плавания к святым местам для слабоумных людей. И как отметил М. Фуко, не исключено, что корабли дураков были на самом деле кораблями паломников, отправившихся на поиски своего разума¹²⁸.

Корабль дураков стал знаковым культурологическим явлением эпохи Возрождения. Художественное осмысление его получило

¹²⁷ Фуко М. История безумия в классическую эпоху / пер. И. К. Стаф. М.: АСТ, 2010. С. 18.

¹²⁸ Там же. С. 19.

распространение у писателей и художников. Наиболее известными работами о корабле, чей экипаж, состоящий из вымышленных героев, олицетворяющих добродетели и пороки, отправляется в символическое плавание, являются поэма Себастьяна Бранта и картина Иеронимуса Босха.

В поэме Себастьяна Бранта «дурацкая флотилия» с пассажирами, предающимися семи смертным грехам на борту, направляется из Дуроштадта в Глуландию. По мнению исследователей, это плавание можно трактовать «как пребывание души грешника в чистилище, из которого он либо отправится в рай, либо попадёт напрямиком в ад»¹²⁹. Брант предлагает две альтернативы для пассажиров: спасение для одумавшихся или страшную гибель для нераскаявшихся грешников.

На картине «Корабль дураков» кисти нидерландского художника Иеронимуса Босха изображено судно, на котором разношерстная компания предаётся порокам. Здесь корабль с пассажирами выступает как «обобщённый символ земной жизни, в которой безумие и порочность людей так тесно переплелись между собой, что уже непонятно, человеческая глупость или первородный грех направляют путь их корабля»¹³⁰. Корабль дураков выступает своеобразным антагонистом кораблю — символу христианской церкви, на котором души праведников направляются в рай. Это же судно являет собой «корабль грешников» и символизирует переход нераскаявшихся в ад¹³¹.

В мировой культуре также распространение получил метафорический образ государство — корабль, берущий свои истоки в античности. Сравнение государства, охваченного смутами, с терпящим крушение судном, можно увидеть в стихах представителя ранней греческой лирики — Алкея из Митилены на Лесбосе (626/620 до н. э. — после 580 до н. э.). Этот метафорический образ встречается также в «Семерых против Фив» Эсхила (около 525 до н. э. —

¹²⁹ Макарова И. С. Образное поле «корабль» в западноевропейской литературе: дисс. ... доктора филологических наук... С. 176.

¹³⁰ Фомин Г. И. Иероним Босх. М.: Искусство, 1974. С. 18.

¹³¹ Макарова И. С. Мифопоэтический образ Корабля Дураков в искусстве Северного Возрождения (анализ поэмы С. Бранта и картины И. Босха) // Известия Российского государственного педагогического университета им. А. И. Герцена. СПб.: Книжный Дом, 2014. № 171. С. 108–115.

456 или 455 до н. э.), «Антигоне» Софокла (около 496 до н. э. — 406 до н. э.), «Осах» Аристофана (около 446 до н. э. — около 385 до н. э.), в текстах Горация (65 до н. э. — 8 до н. э.), древнеримского поэта, Плутарха (около 46 н. э. — около 127 н. э.), Феогнида (2-я половина VI в. до н. э. или V в. до н. э.), Сократа (469 до н. э. — 399 до н. э.), Полибия (около 200 до н. э. — около 120 до н. э.), Демосфена (384 до н. э. — 322 до н. э.). Наиболее широкую известность в мировой культуре метафора государство-корабль получила в труде Платона (около 427 до н. э. — 347 до н. э.) «Государство», в котором он сравнил управление государством с командованием кораблём и утверждал, что единственными людьми, достойными быть капитанами корабля, являются цари-философы.

Концепт государство-корабль, возникнув в античности, на протяжении многих тысячелетий не утрачивал своей актуальности. Так, этот метафорический образ можно встретить, например, в ренессансной культуре, в культуре петровского времени, когда строительство кораблей стало частью концепции новой России, в западной культуре.

Нами были представлены основные, наиболее распространённые трактовки семантики корабля. Образ корабля имеет богатые исторические корни, и на протяжении многих веков его символическое содержание претерпевало переосмысление в соответствии с культурными особенностями того или иного народа и изменениями, происходящими в обществе. Образ корабля развивался и обрстал новыми нюансами и смыслами, которые нашли своё отражение в художественной культуре, искусстве и верованиях многих народов. Сравнив и обобщив представленные в мировой культуре образы корабля, автор выделил несколько смысловых значений данного образа. Назовём их.

1. Средство перемещения небесных тел и символ возрождения: солнечная ладья.
2. Средство перемещения душ умерших в загробный мир: погребальная ладья, культ которой был распространён в древние века в Египте, в Северной Европе, в Древней Руси и других культурах; лодка Харона в древнегреческой культуре; корабль мёртвых, получивший своё распространение на островах Океании, в Индонезии, Малайзии и на иных территориях; лодки бога О-кунинуси, представленные в японской мифологии.
3. Символ спасения: ковчег. Упоминание о ковчеге как символе спасения встречается во многих древних мифологиях: в шу-

меро-аккадском «Мифе о Зиусудре», в аккадском «Мифе об Ут-напишти/Утнапиштим», в вавилонском мифе «Предание об Атрахасисе», в поэме о Гильгамеше в двенадцати песнях (таблицах), в вавилонской легенде, представленной историком Беросом в составленной им истории Месопотамии, в санскритском сочинении «Сатапатха Брахмана», в греческих сказаниях о Девкалиновом потопе, в древнеиндийских Шатапатхе-брахмане и в Махабхарате, в ветхозаветной притче о Ноевом ковчеге.

4. Христианский символ, олицетворяющий собой образ христианской жизни и церкви.
5. Символ плодородия, изобилия и богатства: Скидбладнир из германо-скандинавской мифологии; «корабль богатства» в даосской практике; японский корабль сокровищ — Такарабунэ.
6. Символ несчастий, наказания и смерти: германо-скандинавский корабль-призрак Нагльфар; проклятый корабль-призрак Летучий Голландец, характерный для европейской и американской культуры конца XVIII–XIX вв.; роковой корабль, представленный в древнегреческих мифах о странствиях Ясона и Одиссея и в кельтской мифологии (легенды о Мельдуне, Бране, Брендане, Тристане и Изольде).
7. Корабль как модель общества или образ государства: корабль дураков, возникший в эпоху Ренессанса в западноевропейском искусстве как аллегория на праздное общество; образ корабля как модели общины в Океании; метафорический образ государство — корабль.

1.2. Корабельные сюжеты как источник по истории судостроения

Судостроение является важной составляющей культуры многих стран. На протяжении долгого времени вместе с развитием общества менялись технологии и методы строительства кораблей и лодок. Для исследования развития судостроительных традиций необходимо использовать разнообразные визуальные, графические и текстовые источники, объединённые в целостный комплекс:

- 1) частично или полностью сохранившееся останки судов, а также артефакты с места их обнаружения;

- 2) оборудование и инструменты, применявшиеся для судостроительных работ;
- 3) чертежи и технические эскизы;
- 4) изображения, представленные в художественной культуре;
- 5) модели судов;
- 6) текстовые документы, содержащие информацию о различных типах судов (литературные издания, архивные документы и т. д.);
- 7) старинные типы судов, сохранившиеся до наших дней.

Данные источники условно можно разделить на археологические, этнографические, письменные, изобразительные и т. д. В нашем исследовании мы остановимся на изобразительных источниках, так как именно визуальная информация является основной для изучения судостроения.

Изобразительные источники можно условно разделить на изобразительно-художественные (иконы, миниатюры, картины, открытки и т. п.) и изобразительно-графические (чертежи, эскизы и т. п.). В художественной культуре распространение получил первый тип, который в отличие от второго имеет, прежде всего, эстетическое, а не функциональное предназначение, на что необходимо обратить внимание при работе с ними. Так, воспринимаемая нами информация может не совпадать с той, что была вложена создателями. В таких источниках может проследиваться личность автора, его предпочтения, а также веяния времени. Отсюда может возникать проблема научной интерпретации сведений, полученных путём анализа изобразительных источников, которая, впрочем, распространяется и на другие исторические источники. Как отмечает исследователь Д. А. Тарасов, «реальность — это факты, а научная интерпретация фактов, это версии, теории и т. д. Получается два искажения фактов, первое во времена, когда создавались письменные и изобразительные источники, и второе — их научная интерпретация. Любая реконструкция, созданная по интерпретациям несколько раз искаженных фактов, не может быть на 100 % аутентичной, в принципе. Поэтому любые заявления, о «полной реконструкции» какого-либо объекта материальной культуры, а тем более комплекта, должны быть подкреплены серьезной доказательной базой, с учетом сравнительного анализа и критики источника»¹³².

¹³² Тарасов Д. А. Историческая реконструкция, проблемы развития // Журнал «Самиздат». 2012. URL: http://samlib.ru/t/tarasow_d/recon_problem.shtml (дата обращения: 28.06.2021).

При анализе кораблей, представленных на изобразительных источниках, следует учитывать культурный уровень художника и его мировоззрение, а также распространённые в исследуемом регионе художественные и изобразительные средства, характерные для данной эпохи. Признанный специалист в области истории судостроения Э. Генриот отмечал: «Перспективы пропорции и технические детали судов, которые на древнейших изображениях, на первый взгляд, нередко кажутся неправдоподобными, оказываются вполне оправданными, если учесть региональные возможности художественных средств той эпохи. К этому, естественно, следует добавить свободу оформления, а также поправки на геометрию и внешнее оформление»¹³³.

Так, с учётом указанных выше нюансов, при включении изобразительных источников в контекст исследования судостроения нами может быть получена информация о методах и технологиях, применявшихся при изготовлении водного транспортного средства, представление о внешнем облике судна, о том, какие изменения претерпел тот или иной тип судна и т. д.

Самыми ранними изображениями кораблей, как мы уже отметили в предыдущем параграфе, принято считать *петроглифы* бронзового века. География их обнаружения охватывает как территории России (Сибирь, Чукотка, Карелия, Забайкалье, Приамурье), так и другие страны мира: Норвегию, Швецию, Финляндию, Италию, Египет, Азербайджан и др. При исследовании и интерпретировании лодок на петроглифах учёные разделились во мнении: одни полагают, что нарисованные суда — это условный, символический знак; другие — что это изображения реально бытовавших лодок. В параграфе 1.1. мы коснулись символического значения изображения судов на петроглифах, сейчас же подробнее остановимся на второй гипотезе.

В российской науке теория о реальных лодках была выдвинута ещё в первой половине XX в. А. Я. Брюсовым¹³⁴ и А. М. Линевским¹³⁵. Позднее утверждение, что на наскальных рисунках

¹³³ *Генриот Э.* Краткая иллюстрированная история судостроения... 192 с.

¹³⁴ *Брюсов А. Я.* История древней Карелии // Труды ГИМ. Вып. IX. М., 1940. С. 21.

¹³⁵ *Линевский А. М.* Очерки по истории древней Карелии. Петрозаводск, 1940. 132 с.

представлены реальные водные транспортные средства, было подержано Ю. А. Саватеевым¹³⁶, А. В. Огороковым¹³⁷, А. С. Куликовой¹³⁸ и другими отечественными исследователями. По мнению А. П. Окладникова¹³⁹, изображения судов на петроглифах можно интерпретировать как реальные лодки, используемые не только для передвижения по воде и ведения хозяйственной деятельности, но и для проведения ритуалов, связанных с принесением жертв водным духам. Согласно А. В. Огорокову, на наскальных рисунках могли быть изображены составные лодки с двумя соединёнными корпусами (в виде катамарана при рассмотрении сбоку)¹⁴⁰. Такие лодки известны как по археологическим, так и по этнографическим материалам.

В качестве аргумента против реального существования изображённых древними мастерами водных транспортных средств некоторые исследователи приводят чрезмерно большие размеры, присущие лодкам на наскальных рисунках. Считается, что в ту давнюю эпоху мастера ещё не владели достаточными знаниями и технологиями для создания судов таких размеров. Однако это не может быть достаточным основанием для того, чтобы отрицать существования прототипов наскальных рисунков. Искажения размера в ходе нанесения изображения можно трактовать как художественное решение мастера и проявление изобразительной манеры, характерной для данного региона. Да и современные этнографические примеры свидетельствуют о том, что долблёнки вполне могут достигать очень больших размеров и вмещать десятки гребцов, как, напри-

¹³⁶ *Саватеев Ю. А.* Наскальные рисунки Карелии. Петрозаводск: Карелия, 1983. С. 179; *Саватеев Ю. А.* Рыболовство и морской промысел в Карелии // Рыболовство и морской промысел в эпоху мезолита — раннего металла в лесной и лесостепной зоне Восточной Европы. Л., 1991. С. 164–181.

¹³⁷ *Огороков А. В.* Древнейшие средства передвижения по воде. Калининград, 1994. 218 с.

¹³⁸ *Куликова А. С.* Изображения лодок Северной Евразии / Вестник Кемеровского государственного университета. 2014. № 2(58). Т. 2. С. 58–69.

¹³⁹ *Окладников А. П.* Петроглифы Нижнего Амура. Л.: Наука, 1971. С. 99–100.

¹⁴⁰ *Огороков А. В.* Древнейшие средства передвижения по воде... С. 29.

мер, у тлинкитов Северной Америки¹⁴¹. А. Я. Брюсов, дискутируя на тему относительно лодок на онежских петроглифах и на скальных рисунках Бесовы Следки, отмечал, что «едва ли можно думать, что первобытные охотники Карелии изображали на петроглифах лодки или копыя, хотя бы в качестве мифических лодок и копий, не имея сами лодок и копий; и притом вблизи моря они изображали морские лодки (карбасы), а вблизи озер — речные; точно так же изображения охоты на морских животных с гарпуном или на лося с копыем вряд ли могут быть истолкованы только как мифические приемы охоты, фантастически измышленные авторами петроглифов, которые сами к таким приемам не прибегали»¹⁴². Изображения лодок могло быть нанесено только человеком, который был хорошо с ними знаком. И в своих работах такой художник специально или неосознанно показывал их основные черты, характерные особенности, присущие определённому народу в конкретной местности и в конкретный временной период.

А. Я. Брюсов, исследуя изображения длинных и узких лодок, высеченных на скалах мыса Бесов Нос и датированных концом первой половины II тыс. до н. э., предположил, что лодки могли быть изготовлены путем шитья из досок. А. М. Линевский, в ходе анализа изображения маленьких лодок (примерно на 3–4 человека) в группе Бесовы Следки, пришёл к выводу, что они имеют долблёную основу, нашивные борта, и нос их украшен головой лося¹⁴³. Сходство реальной лодки с изображениями на скалах, согласно А. М. Линевскому, можно проследить на челне, обнаруженном А. А. Иностранцевым в 1878 г. на южном побережье Ладожского озера. Чёлн был выдол-

¹⁴¹ Тлинкиты — индейцы, населявшие прибрежную зону и острова тихоокеанского побережья Аляски. Основной вид хозяйственной деятельности — рыболовство. Для передвижения по воде они использовали изготовленные из кедра лодки-долблёнки. Технология изготовления такого судна заключалась в следующем: сначала выжигали сердцевину ствола кедра, затем выдалбливали и распаривали стол. После этого в распаренный ствол вставляли деревянные распорки и обтёсывали корпус. Борта и корму наращивали досками. В финале на наружную поверхность лодки наносили символические фигуры тотемных животных

¹⁴² Брюсов А. Я. История древней Карелии // Труды ГИМ. — Вып. IX. М., 1940. URL: https://kareliya.ru/useful/petroglif/petroglify_brusov.html (Дата обращения: 5.11.2021).

¹⁴³ Линевский А. М. Очерки по истории древней Карелии... С. 30–31.

блен из цельного ствола дуба, но на момент раскопок сохранилась только кормовая часть. Лодка датирована III тыс. до н. э. Её длина по килевой части достигает 170 см, максимальная ширина составляет 86 см, ближе к корме лодка сужается до 63 см, при этом её максимальная глубина составляет 23,5 см. Днищевая часть — плоскодонная с плавным переходом к бортам и корме. Кормовая часть закруглена и имеет полочку шириной до 8 см по краю, углубляющуюся на 10,5 см внутрь челна, образуя тем самым сиденье длиной 53 см. Сиденье имеет полукруглые края с дальнейшим углублением на 16 см. На расстоянии 112 см от наружного края кормы есть перегородка, которую оставили при выдалбливании. Её ширина в верхней части — 9 см, у основания — около 14 см. Толщина бортов и днищевой части в месте перегородки — около 3 см. Вверху кормовой части толщина борта составляет 2 см, а толщина днищевой части — 12 см. Реконструированная длина челна — около 350 см¹⁴⁴.

В ходе изучения беломорских петроглифов Ю. А. Саватеевым также была предпринята попытка реконструировать древние суда. Согласно его утверждениям, среди беломорских петроглифов был распространён тип лодок с форштевнем, украшенным головой лося, и с нависающей над водой кормой, выступавшей спереди и сзади килевой линией. А среди наскальных рисунков Залавруги чаще всего встречаются изображения судов со слегка изогнутым корпусом, выступом под днищем, имеющие скошенную корму, а также каркасные лодки типа эскимосских каяков, обтянутые шкурой¹⁴⁵.

Еще одну реконструкцию судов, но уже на основе петроглифов Канозера, провели Е. М. Колпаков и В. Я. Шумкин. Ими установлено, что на всех канозерских петроглифах изображён один конструктивный тип судна, в основе которого лежит широкая килевая доска с прикреплёнными к ней бортами, носом и кормой. Эта доска выступает вперед за пределы носа и назад за корму, тем самым образуя силуэт¹⁴⁶.

¹⁴⁴ Огороков А. В. Древнейшие средства передвижения по воде... С. 160.

¹⁴⁵ Саватеев Ю. А. Рыболовство и морской промысел в Карелии // Рыболовство и морской промысел в эпоху мезолита — раннего металла в лесной и лесостепной зоне Восточной Европы. Л., 1991. С. 164–181.

¹⁴⁶ Колпаков Е. М., Шумкин В. Я. Лодки в петроглифах Канозера и Северной Евразии // Археология, этнография и антропология Евразии. 2012. №1 (49). С. 76–81.

С лодками на петроглифах Канозера можно соотнести археологический материал, полученный на раскопках могильника середины II тыс. до н. э. на Большом Оленьем острове в Кольском заливе Баренцева моря¹⁴⁷. В ходе раскопок установлено, что большинство умерших погребены в сшитых из досок лодках-кережках. Судя по обнаруженным останкам, корпуса лодок изготовлены из тонких деревянных досок и просмолены. Вероятно, они были построены специально для погребения, так как имели недостаточную длину. Данная находка является материальным свидетельством того, что к середине II тыс. до н. э. обитатели Кольского полуострова уже освоили технологии, необходимые для постройки дощатых лодок. А значит, лодки, изображённые на канозерских петроглифах, могли существовать.

К ещё одним важным доказательствам принадлежности высеченных на скалах судов к предметам материальной культуры, исследователи относят останки лодки IV–III вв. до н. э., обнаруженной в болоте близ поместья Йортспринг (Хьортспринг) на севере датского острова Альс в 1922 г. Лодка была оснащена двухлопастными вёслами, общая длина которых составила 15,35 м, наибольшая ширина — 2,07 м, осадка — 0,32 м и высота бортов — 0,78 м, водоизмещение — примерно 2,8 т, вместительность — до 25 человек. Корпус на концах завершался штевневыми колодками, к которым были приделаны защитные штевни, выступающие на носу и на корме более чем на 2 м.

Форма корпуса соотносится с изображениями лодок на скандинавских наскальных рисунках, например, с изображениями двухштевневых хелльристингаров бронзового века. Почти на всех наскальных рисунках судна данного типа отчетливо выступают штевни, украшенные звериными головами и другими символами. Отсутствие парусов свидетельствует о том, что в движение лодки приводились вёслами. Представленные археологические материалы позволяют нам предполагать, что при нанесении судов на наскальные рисунки древние мастера действительно ориентировались на реальные прототипы.

В последующие эпохи изображения кораблей становятся неотъемлемой частью культуры и искусства. Водные транспортные

¹⁴⁷ Шумкин В. Я., Колпаков Е. М., Мурашкин А. И. Некоторые итоги новых раскопок могильника на Большом Оленьем острове Баренцева моря // Зап. ИИМК РАН. 2006. № 1. С. 42–52.

средства получают своё распространение на мозаиках, иконах, фресках, гобеленах, монетах, различных сосудах, картинах и т. д. Все эти памятники культуры и искусства могут послужить для нас источником для изучения судостроительных традиций и технологий разных народов.

Широкое распространение изображения кораблей получили на *мозаиках* Средиземноморья. Среди них встречаются как условные изображения, так и весьма детально прорисованные, способные дать информацию по вопросам, связанным с технологией строительства, использования судна в качестве транспортного средства, для ведения боевых действий, рыбалки или торговли.

Среди современных исследователей широкую известность получила напольная мозаика III–IV вв. н. э. в Альтибуресе (Тунис)¹⁴⁸, открытая в 1904 г. На ней изображено более 20 кораблей. Все суда имеют подписи на латинском и греческом языках. Два самых крупных судна подписаны как *corbita* и *ponto*. *Corbita* имеет одну мачту и закруглённые оконечности. *Ponto* имеет две мачты, форштевень, изогнутый и выдвинутый вперед в продолжение киля. Сходные изображения судов были обнаружены на мозаике II–III вв. н. э. в 1935 г. во время археологических раскопок на территории древнеримского порта Остия, в Форо делле Корпорейшени (Foro delle Corporazioni). Остия Антика располагалась в устье реки Тибр и считалась главной гаванью Древнего Рима вплоть до IV в. н. э., пока в результате изменения русла реки не утратила своё значение.

Множество кораблей разных моделей изображено и на Нильской мозаике I в. до н. э. в Палестрине (Италия). Мозаика размером 585 × 431 см, демонстрирующая сцены из жизни египтян эпохи Птолемеев, была открыта в начале XVII в. на месте античного храма Фортуны и вывезена в Рим в Палаццо Барберини. В 1953 г. мозаика вернулась в Палестрину.

Суда с устройством, расширяющим киль на носу, что, вероятно, является тараном или оконечностью, сконструированной для улучшения гидродинамики и устойчивости, выявлены на мозаиках I в. в Мигдаль-Нуния (Израиль), мозаике VI в. в Тель-Хадиде (Израиль).

¹⁴⁸ *Redaelli Sara*. Il catalogo nautico del mosaico di Althiburos: considerazioni sulle sue fonti testuali The Catalog of Ships mosaic from Althiburos: some remarks about its textual sources // *Sylloge Epigraphica Barcinonensis* (SEBarc). XII. 2014. Pp. 105–144.

На напольных мозаиках III–IV вв., обнаруженных в городе Лод (Израиль), представлены два пловущих торговых судна с очень хорошей прорисовкой, на которой видны мельчайшие детали корпуса, мачты, такелажа, парусов и палубы. Установлено, что такие конструкции были характерны для римских торговых судов средней дальности, длиной менее 20 м и водоизмещением 100–200 тонн¹⁴⁹. В ходе анализа морских судов на данной мозаике исследователи получили дополнительную информацию о судостроении поздне-римского периода, включая данные о конструкции палуб, мачт и такелажа. А сравнив их с «Амстердамом» — голландским ост-индским кораблём XVIII в., пришли к выводу, что конструкция корпуса не претерпела значительных изменений с течением времени.

Изображения судов на мозаиках VI в., открытых в Тель-Хадиде (Израиль) и на мозаиках V в., найденных в Бейт-Шеане, послужили источниками дополнительной информации при создании реплик древних судов «Кирения II» (Kurenia II) и «Мааган Михаэль» («Ma'agan Michael»). «Кирения II» — реплика торгового корабля IV в. до н. э., останки которого были обнаружены в 1967 г. на Кипре¹⁵⁰. В связи с тем что сохранилась лишь часть корпуса, длиной 14,5 м и шириной 4,4 м, при создании реплики судна исследователи опирались на дополнительные источники — изображения на мозаиках. В 1985 г. «Кирения II» была спущена на воду.

Мозаики были привлечены и при создании судна «Мааган Михаэль», реконструкции торгового корабля V в. до н. э., найденного на израильском берегу у кибуца Мааган-Михаэль¹⁵¹. Здесь также сохранилась только часть корпуса длиной 11,25 м и шириной 4 м, что было недостаточно для полноценной реконструкции. Реплика была спущена на воду в 2016 г. Отмечено, что она обладала хорошими мореходными качествами¹⁵².

Не меньший интерес в изучении судостроения представляют собой *фрески*. Разберём наиболее яркие примеры. Так, большим по-

¹⁴⁹ Parker A. J. Cargos, Containers and Stowage: the Ancient Mediterranean // International Journal of Nautical Archaeology. 1992. № 21 (2). P. 89.

¹⁵⁰ Окороков А. В., Мадикова Л. В. Энциклопедия подводного культурного наследия // М.: Институт Наследия, 2020. С. 53.

¹⁵¹ Там же. С. 409.

¹⁵² Grossmann Eva. Iconography of Marine Vessels Depicted in Mosaics and Its Importance to Marine Archaeology // Journal of Mosaic Research. № 12. 2019. Pp. 63–73.

тенциалом для изучения судостроения минойской эпохи обладает фреска бронзового века из Акротири (Санторини), изображающая флотилию из 14 морских судов. Фреска имеет почти 4 м в ширину и 44 см в высоту, на ней представлены суда разнообразных типов. Художник при написании кораблей уделил большое внимание прорисовке различных деталей, например оснастке и рулевому механизму, тем самым демонстрируя передовые знания минойцев в области кораблестроения. На основе данной фрески исследователями было сделано множество реконструкций и моделей. Так, в 2003 г. Морской музей Крита построил и спустил на воду реплику судна минойской эпохи. Корабль получил название «Миоа», проведённые испытания продемонстрировали хорошие мореходные качества судна.

К важным отечественным иконографическим памятникам исследователи относят изображение корабля на фреске III в. до н. э., открытой в ходе археологических исследований Нимфея в 1973–1978 гг. под руководством Н. Л. Грач¹⁵³. Изначально фреска была разбита на большое количество обломков, к 1982 г. усилиями Л. П. Гаген иконографический памятник был воссоздан. Фреска располагается на втором этаже в храме Афродиты Навархиды. На нем изображены разнотипные корабли в сопровождении различных фигур и небольших фрагментарных и эпизодических надписей. Из всех представленных судов заметно выделяется изображение многовёсельного боевого корабля с основным и дополнительным тараном в стиле сграффито, на борту которого прорезью нанесено название «Изида». Длина корабля на фреске составляет 1,20 м. Исследователи полагают, что, вероятно, изображение так и не было закончено: на нём отсутствуют надпалубные сооружения, мачты, паруса, снасти бегучего и стоячего такелажа, нет прорисовки бортовой обшивки и других деталей судовой оснастки.

В научный оборот памятник был введён Н. Л. Грач. Судно было интерпретировано как триера¹⁵⁴ длиной 60 м, которая могла базироваться в Александрии и выполнять дипломатическую миссию царя

¹⁵³ Грач Н. Л. Нимфейская археологическая экспедиция (основные итоги исследований за 1973–1987 гг.). Итоги работ археологических экспедиций Государственного Эрмитажа. Ленинград: Гос. Эрмитаж. С. 68.

¹⁵⁴ Триера (от греч. «treis» «три», «eres» — «гребец») — древнегреческое боевое судно с тремя рядами вёсел. Оснащена деревянным, обшитым бронзой тараном, метательными машинами и специальными бортовыми щитами. Римское наименование — трирема.

эллинистического Египта Птолемея II Филадельфа. Фреска с изображением гребного корабля «Изида» стала предметом дискуссии как отечественных, так и иностранных исследователей. Вопросы вызывает датировка иконографического памятника, а также аспекты, относящиеся к морской истории Боспорского царства, военному флоту Спартокидов и их талассократии на Понте Эвксинском и т. д. Но, несмотря на противоречия, исследователи склоняются к тому, что размеры и конструкция корпуса сопоставимы с памятниками античных кораблекрушений и находками отдельных элементов конструкции боевых эллинистических кораблей. Так, например, согласно Н. П. Писаревскому, «Изида» выступает отображением либо эллинистической пентеры¹⁵⁵, либо октэры¹⁵⁶, и его измерения соответствуют данным, полученным при исследовании размеров корабельных эллингов в гавани Пирея Зее и в морском порту Карфагена¹⁵⁷.

Помимо фресок источниками информации о древнем кораблестроении могут послужить и различные *граффити* с изображениями кораблей. Так, например, в ходе реставрационных работ в башне № 5 крепости Каламит (Херсонес, Крым), проводившихся Херсонесским музеем в 1968 г., были открыты граффити с изображением парусных судов XV в.¹⁵⁸ На два каменных блока были нанесены острым предметом 8 изображений судов: 3 навы, 2 галеры и барка. Детальная прорисовка судов позволяет полагать, что художник был хорошо знаком с устройством кораблей различных типов и, вероятно, наносил граффити с натуры. Например, навы он изобразил двухпалубными с одной или двумя мачтами, борта на носу и корме приподняты, есть надстройки, паруса убраны, хорошо прорисованы детали

¹⁵⁵ Пентера (от греч. penta «пять», eges «гребец») — древнегреческое боевое гребное судно с пятью рядами расположенных один над другим или в шахматном порядке вёсел в Греции и Рима эпохи эллинизма. Римское наименование — квинквирема.

¹⁵⁶ Октэра — древнегреческое боевое гребное судно с восемью гребцами в одном полусечении.

¹⁵⁷ Писаревский Н. П. Октэра «Изида» (к исторической интерпретации иконографического памятника III в. до н. э. из боспорского города Нимфея) // *Via in tempore. История. Политология.* 2020. Том 47. № 3. С. 455–471.

¹⁵⁸ Романчук А. И., Быков М. Я. Рисунки средневековых кораблей из крепости Каламита // ВВ. № 43. 1981. С. 143–146.

такелаж. Детальное изучение изображённых на граффити крепости Каламит судов позволит провести достаточно точную реконструкцию судов, совершавших в XV в. плавание в Чёрном море¹⁵⁹.

Следующий источник информации о кораблях, который следует упомянуть — изображение кораблей и их конструктивных элементов на *гербах*. С давних времен такие гербы получили широкое распространение как в международной, так и в региональной геральдике. Их можно встретить на гербах государств, областей и губерний, городов, колоний, провинций. Суда различных типов можно встретить и в родовой геральдике.

Чаще всего корабль на гербах символизирует стремление к движению вперёд, новым открытиям, путешествию и противостоянию трудностям. Изображение корабля наносилось на герб также в ознаменование морских побед и для обозначения географического расположения населённого пункта.

В качестве геральдических элементов на гербовых щитах отображали как полное изображение судна, так и детали кораблей (нос, корма, мачты с реями и парусами, ходовой мостик, пушки и ядра, бордажные гранаты, багры, якоря и якорные цепи и т. д.). В Средневековье морская атрибутика в большинстве своём была присуща английской, немецкой, французской, итальянской геральдике, а также геральдике стран Северной Европы. Например, на гербе шотландского дворянина сэра Фицроя Маклина изображено старинное судно (коч) с убранными парусами и поднятыми вёслами. На гербах клана Макдональдов так же присутствует изображение подобного судна. На гербовом щите одного из шведских рыцарей Ордена Серафимов нарисован золотой адмиралтейский якорь, имеющий вместо штока крылья серафимов.

В России гербы с кораблями и элементами судовых конструкций получили распространение со времён правления Петра I. Проводимая им новая государственная политика привела к тому, что корабль стал значимым государственным символом, сопряжённым с демонстрацией и прославлением величия и мощи русской державы, которая стремительно утверждалась на море. Именно в это время вошла в историю практика награждать достойных членов общества гербом с изображением корабля. Данная традиция про-

¹⁵⁹ *Мыц В. Л.* Каффа и Феодоро в XV в. Контакты и конфликты... URL: <http://www.krimoved-library.ru/books/kaffa-i-feodoro-kontakti-i-konflikti33.html> (дата обращения: 5.11.2021).

существовала не одно столетие. Гербы с изображением судов были пожалованы адмиралу Н. Аркасу, вице-адмиралу В. Зарудному, А. Казарскому, роду Сиверсов, И. К. Айвазовскому, роду графов Апраксиных, роду Аргамаковых, капитан-лейтенанту И. П. Белавенцу, роду Бубновых, надворному советнику А. И. Галонену, статс-референдариию П. О. Гняздовскому, роду князей Дадиановых, отставному подполковнику корпуса флотских штурманов Н. Иванову, роду М. Кумани, роду дворян Лакиер, капитану 1-го ранга В. К. Лукину, статскому советнику С. И. Мазаровичу, роду Меншиковых, инженеру-подполковнику К. Миллеру, корабельному инженеру Н. Михайлову, роду Нечаевых, роду дворян Оржешко, роду Островских, роду Петровых, роду дворян Пилкиных, роду статского советника М. Победимова, роду Подколзиных, роду Шмидта, Д. П. Приму, Н. Русанову, И. Сарасеву, роду Струговщикова, роду Тарбеевых, полковнику П. Шиффу, роду Чичаговых, титулярному советнику Г. Фурсову, роду Тейльсов и Поплавских и др¹⁶⁰. Столь внушительный список свидетельствует о значимости образа корабля в русской геральдике.

Также отметим, что вместе с полным изображением судов, распространены были и изображения конструктивных элементов, которые транслировали через себя практически те же смыслы, что и полный образ. Приведём некоторые примеры. Так на гербе генерала Ф. Литке и морского врача И. Гудим-Левковича были изображены якоря. На гербе известного кораблестроителя С. Ратника — два перекрещивающихся якоря. В родовом гербе Римских-Корсаковых показаны два «якорных креста» в виде скрещённых «рогов» якорей. Дворянский герб маркиза И. де Траверсе также содержал изображение якорей. Адмирал С. Макаров за свою службу был награждён гербом с четырьмя абордажными бомбами.

Со временем значимость корабля и судоходства привела к тому, что водные транспортные средства стали частью композиции гербов многих стран, территорий, регионов и отдельных городов. Например, суда различных типов представлены на государственных гербах таких стран, как Багамы, Белиз, Бенин, Габон, Доминика, Катар, Коста-Рика, Кувейт, Либерия, Маврикий, Новая Зеландия, Суринам, Тунис, Фиджи, Эквадор, Сент-Китс и Невис, Тринидад и Тоба-

¹⁶⁰ Корабль — гербы дворянских родов Всероссийской империи. URL: <https://gerbovnik.ru/search/search.html?query=корабль&w=b&v=t> (дата обращения: 6.11.2021).

го, Маршалловы острова, Эквадор¹⁶¹. В России, например, корабли изображены на гербах городов Алупка, Балаково, Зеленодольск, Калининград, Кимры, Каспийск, Кораблино, Кострома, Мытищи, Поронайск, Чусовой¹⁶². Представленный широкий перечень как родовых, так и государственных гербов свидетельствует о значимости символа корабля и о его широком распространении в культуре.

К следующей категории источников информации о древнем судостроении мы отнесём изображения на *монетах*. Первые монеты с образом корабля чеканились ещё в античности. Изображения судов разного типа можно увидеть на денежных знаках Древней Греции, Финикии, Карфагена, Рима и др. Корабль на древних монетах выступал символом торговли и путешествий. С совершенствованием процесса изготовления денежных знаков, изображения на аверсе и реверсе становились более реалистичными и детализированными. Данная тенденция отразилась и на изображениях судов. По сей день исследователи находят древние монеты, на которых хорошо прослеживаются конструкции судов.

Приведём несколько примеров таких монет. К одной из самых старых монет с изображением корабля относят тетрадрахму с греческого острова Самос, датированную примерно 494 г. до н. э. На её аверсе мы видим богиню Геру, а на реверсе — судно на 50 вёсел. Позднее корабли стали намного чаще появляться на греческих монетах. Например, известна монета из Фессалии (середина IV в. до н. э.), на которой изображен нос галеры с элементом декора (ветка с листом) прикреплённым к форштевню.

Корабль часто изображался на монетах Македонского царства. Например, известны серебряные тетрадрахмы (305–283 до н. э.), отчеканенные Деметрием I Македонским, на аверсе которых представлена Ника (крылатая богиня победы), стоящая на богато украшенном носу галеры и играющая на трубе. В руках она также держит мачту корабля, символ морской мощи. На реверсе изображён Посейдон, бросающий свой трезубец. Во время правления царя Антигона III Досона также была выпущена серебряная монета (229–221 гг. до н. э.) с изображением проры корабля. На реверсе этой монеты

¹⁶¹ Официальные гербы всех стран мира в фото и картинках. URL: <http://www.fast-travel.ru/emblems-of-the-world> (дата обращения: 8.11.2021).

¹⁶² Гербы городов России. URL: https://orgsprav.com/gerba_gorodov_rossii.html (дата обращения: 8.11.2021).

представлен бог Аполлон, восседающий на проре корабля с луком в руках, а на аверсе — профиль бога Посейдона в морском венке.

Среди финикийских денежных знаков были распространены монеты как с подробным изображением судов, так и с отдельными конструктивными элементами. Например, на монете в полшекеля из города Сидона (около 435–425 гг. до н. э.) изображена финикийская галера со скрученным к рее парусом с несколькими свободными складками, а на другой монете из Сидона (338–337 г. до н. э.) — финикийский пентеконтер. На монете царя Библа Азибаала (около 400–376 гг. до н. э.) представлена боевая галера с носовым окончанием в виде головы льва. На монете из города Арадос, выпущенной при правлении Герострата (ок. 339/8–332 гг. до н. э.), изображена галера.

Среди карфагенских монет с изображением корабля отметим серебряный шекель, отчеканенный для Гамилькара Барки (отца Ганнибала) в Кадисе, Испания (ок. 237–209 до н. э.). На этой редкой серебряной монете мы видим дельфина, плавающего вдоль носа корабля.

Монеты с изображением проры корабля были в ходу и в Древнем Риме. Так, например, на римском ассе (189–190 г. до н. э.) на реверсе отчеканена прора корабля, а на аверсе — двуликий Янус, который согласно легенде научил людей строить корабли и чеканить монеты. К одним из самых знаменитых римских монет с кораблями относится легионерский денарий Марка Антония I в. н. э., на котором можно рассмотреть акростоль (декоративная кормовая оконечность с башенкой для пращников) и носовой штевень с боевым тараном в форме коловорота. Выше можно заметить абордажный шип, на баке — наклонную мачту небольшого паруса и трап, под шипом — таранный выступ килевого бруса. Таранный выступ предназначался не только для разрушения корпуса атакуемого судна, но и для улучшения обтекаемости обводов¹⁶³. На сестерции Нерона (около 64 г. до н. э.), изображено семь кораблей. Галера с четырьмя гребцами представлена на монете императора Постума 260–261 гг.

Широкое распространение на римских монетах получили изображения военных судов. Чаще всего изображали тип военного корабля под названием «либурна». Так сохранились следующие

¹⁶³ Детализация кораблей на старинных монетах. URL: <https://www.habarovlog.ru/2018/05/03/detalizatsiya-korablej-na-starinnyh-monetah/> (дата обращения: 2.11.2021).

монеты с либурной: денарий императора Адриана (117–138 гг.), денарий императора Каракалла (202 г.), антонинин императора Поставума (260–265 гг.).

Монеты с кораблями чеканились и в Пантикапее, и в Фанагории. Так исследователями были обнаружены тетрагалки с бюстом Аполлона на аверсе и с пророй корабля на реверсе, выпущенные в третьей четверти I в. до н. э.¹⁶⁴

Согласно исследователям, на всех этих монетах были изображены корабли, типичные для данной местности и указанного временного периода. Помимо самого изображения корабля дополнительную информацию о судне могут дать надписи, представленные на монете: дата чеканки или надпись, указывающая на место выпуска.

С давних времен суда изображались и на *печатах*. Например, на печати из Данвича (1199 г.) мы можем увидеть когг, имеющий бортовой руль, сквозные трюмные и, вероятно, палубные бимсы. По мнению исследователей¹⁶⁵, данное изображение имеет близкие черты с находками останков судов, найденных около Галтабека (XII–XIII вв.) или рядом с Калмаром (XIII в.). Ещё несколько примеров — изображения на печати города Штральзунда, получившее название «Когговая печать» (1329 г.), а также на Эльбингской печати (1350 г.). На «Когговой печати» в отличие от других отсутствуют сквозные бимсы.

Исследователями были предприняты попытки воссоздать древний корабль по изображению на Эльбингской печати. Неясности и сомнения, возникшие в ходе этой работы, были развеяны после обнаружения в 1962–1965 гг. на р. Везере близ Бремена останков старинного судна. Исследования показали, что это когг 1380 г. Произведённые обмеры помогли установить размеры судна: длина — 23,4 м, длина киля — 15,6 м, ширина когга — от 6,2 до 7 м, высота борта — 3,5 м, ахтерштевень — 5 м, форштевень — 8,4 м, грузоподъёмность — 120 т. Судно имело 40 шпангоутов, обшивка была выполнена из дуба: по бортам — внакрой, по днищу — почти

¹⁶⁴ Чорей М. М. Монеты Пантикапея и Фанагории третьей четверти I в. до н. э. как источник исторической информации // МАИАСП. 2020. № 12. С. 710–733.

¹⁶⁵ Дмитренко С. Г. Морские тайны древних славян. М.: АСТ; СПб.: Полигон, 2004. 413 с.; Генриот Э. Краткая иллюстрированная история судостроения... С. 41.

вгладь. Толщина обшивки — 5 см, длина досок обшивки — 8 м, а ширина 0,5 м. На корме имелся брашпиль. Экипаж насчитывал до 20 человек. находка оказалась очень близка к изображению на Эльбингской печати¹⁶⁶.

Помимо перечисленных выше источников для изучения судостроительных традиций могут быть интересны изображения судов, представленные и в *живописи*. Чаще всего образ корабля встречается на картинах в жанре «марина», изображающих морской пейзаж или сцены морских сражений. Как самостоятельный жанр, маринистика берет своё развитие в Европе в начале XVII в. Во Франции изображения судов появляются в работах классициста Клода Лоррена («Отплытие царицы Савской», «Прибрежная сцена с посадкой на корабль Святого Павла», «Отплытие Св. Урсулы», «Морской пейзаж со сценой сжигания троянцами своих кораблей» и т. д.), представителя романтического течения классицизма Клода-Жозефа Верне («Вход в гавань с корабля, дающего залп», «Вход в порт Марселя или Вид на порт Марселя Музей Лувра», «Кораблекрушение в штормовом море», «Морской порт» и т. д.), импрессиониста Клода Моне («Парусники на Сене», «Зеленая волна», «Регата в Аржантаей»). В Голландии образ корабля возникает в творчестве Якоба ван Рейсдала («Радуга в штормовом море», «Волнорез»), в Англии — в работах Джозефа Уильяма Тёрнера («Последний рейс корабля «Отважный», «Невольничий корабль», «Рыбаки в море»).

В России жанр маринистики берет своё начало в XVIII в., когда Пётр I пригласил из Голландии корабельного мастера и художника Адама Сило («Маневры флота, устроенные в заливе Эй в честь пребывания Петра I в Амстердаме»). Наиболее широкое распространение данный жанр получил в XIX в. Одним из самых известных художников, запечатлевшим корабли и лодки в своих творениях, является И. К. Айвазовский («Наваринский бой», «Чесменский бой», «Бриг «Меркурий», атакованный двумя турецкими кораблями», «Черноморский флот в Феодосии», «Смотр Черноморского флота в 1849 году» и др.). Большое количество пейзажей с кораблями и эскадрами было написано морским офицером А. К. Беггровым («Набережная Невы», «Фрегат «Светлана», «Петербург. Вид на Неву», «Пейзаж с лодкой и месяцем», «Спуск броненосца «Чесма» в Севастополе. 1886 год», «Шевенинген. Голландия» и т. д.). Будучи

¹⁶⁶ Генриот Э. Краткая иллюстрированная история судостроения... С. 41.

отставным офицером, боевую морскую технику он знал в совершенстве и старался не допускать малейших неточностей в изображении судов.

Серия картин, посвящённых морским сражениям Крымской и Русско-турецкой войны и историческим битвам XVIII в., была написана А. П. Боголюбовым («Синопское сражение 18 ноября 1757 года, «Сражение русского флота со шведским в 1790 году вблизи Кронштадта при Красной горке», «Бой у озера Эзель 24 мая 1719 года», «Взрыв турецкого монитора» и др.). Заказ на картины художник получил от Главного морского штаба. Одним из условий заказа была точность в изображении всех деталей корабельной оснастки и передаче исторических подробностей.

Изображения судов представлены и в творчестве первого русского художника, побывавшего за Полярным кругом, А. А. Борова. Так в его полярных пейзажах были представлены различные северные суда («В Мурманской гавани в марте», «Северный пейзаж», «Бухта на Мурманском побережье», «Устье реки Териберки» и т. д.)¹⁶⁷. Морской тематике и российской военно-морской истории посвятил свои картины Л. Ф. Лагорио «Закат над заливом», «Пароход в открытом море», «Радость встречи». На протяжении двух лет Лагорио был учеником И. К. Айвазовского, обучался в Императорской Академии художеств, а затем отправился в плавание на военном фрегате «Грозный», во время которого детально изучил его вид и устройство.

Находясь на службе на флоте и будучи официальным художником Морского министерства, широкую известность как художник-маринист, в работах которого часто встречаются различные корабли, получил Н. Н. Гриценко («Клипер «Крейсер» в Суэцком канале», «Пар и паруса», «Броненосный крейсер I ранга «Адмирал Корнилов» во время постройки в Сен-Назаре, в Бретани»). Корабельная тематика была излюбленной и в творчестве художника Л. Д. Блинова («Выход яхты «Гогенцоллерн» из Кильского канала», «Черноморский флот ночью», «Императорский пароход Александр II»). Блинов был участником экспедиции на Дальний Восток на пароходе «Москва», служил в Морском министерстве, трижды побывал в кругосветных плаваниях.

¹⁶⁷ Терещенко Е. Ю. Искусство в системе морской культуры // Общество: философия, история, культура. 2016. № 2. С. 108–111.

Перечисленные выше художники обладали определённым морским опытом или специальными знаниями из морской практики, а также высокой наблюдательностью. Всё это помогало им достоверно изобразить суда различных типов, показать наполненные ветром паруса, отразить правильный курс корабля относительно ветра и волн и т. д. В целом, маринистику можно рассматривать как часть морской культуры. Изучение водных транспортных средств, представленных в изобразительном искусстве, позволяет получить данные о внешнем облике, интерьерном решении и оформлении судов, о техническом развитии и модернизации флота, об истории флота (от древних галер и до современных парусных судов).

С начала XX в. широкое распространение получили *открытки*, содержащие изображения кораблей и лодок. Различные суда можно увидеть на видовой открытке, иллюстрирующей природные, культурные и исторические достопримечательности, на индустриально-сельскохозяйственной открытке, посвящённой жизни и быту народа, на открытках-репродукциях и т. д. В первой половине XX в. на почтовых открытках преобладали изображения боевых кораблей, например, в серии фотографий и открыток Н. Н. Апостали, Е. Иванова и С. М. Прокудин-Горского. Со временем широкое распространение получили открытки с изображениями маломерных судов и лодок, за XIX–XX вв. был издан большой массив открытых писем с данной тематикой.

Исследуя суда и лодки, представленные на лицевой стороне открытки, можно получить информацию о специфике судна, о его размерах и конструктивных особенностях, о внешнем виде и дизайне и т. д. На оборотной стороне могут быть напечатаны дополнительные сведения: когда было построено судно, название местности, владелец и т. д.

На открытках могут быть представлены как рисунки, так и фотографии судов. Принято считать, что открытки, на которые нанесены фотоизображения, имеют большую историческую достоверность. Так как на них, как правило, изображались реальные суда и лодки в конкретное время и в конкретных условиях плавания, поэтому возможность субъективного истолкования данного источника сводится к минимуму. При анализе фотографий исследователь может составить более или менее точное представление о визуальной стороне объекта, так как применяемая при съёмках техника позволяет с высокой точностью запечатлеть объект и избежать привнесения фотографом собственного видения или дополнительных элементов.

Степень искажения отснятого материала в данном случае предполагается минимальной.

Информацию относительно судостроения можно получить, не только подробно проанализировав изображение судна, представленного на открытке, но и изучив внешний вид водоёма, причала, берега. От особенностей акватории и условий, в которых эксплуатируется судно, напрямую зависит форма корпуса, его размеры и другие конструктивные характеристики. За тысячелетнюю историю судоходства в разных водных бассейнах выработались свои оптимальные формы корпусов и конструкций. Как правило, суда обладают схожим конструктивным набором, но в зависимости от водоёма отличаются размером, толщиной киля, шпангоутов, штевней, бортовых досок и т. д.¹⁶⁸ Например, речные или озёрные лодки, использовавшиеся для охоты, были намного уже, чем те, что применялись для рыбалки. Из чего следует, что даже если само изображение судна на открытке считывается недостаточно ясно, исследователи, изучив окружающий ландшафт, могут получить важную информацию относительно представленного объекта. Таким образом, становится очевидным, что открытки также обладают большим информационным потенциалом для изучения судостроения.

Говоря о важности значений изобразительных источников для изучения судостроительных традиций, мы не можем не упомянуть о первом русском военном корабле «Орёл» и его изображении. Судно было заложено в ноябре 1667 г. в селе Дединово на Оке, согласно царскому указу, для охраны торгового судоходства на Каспийском море. Общее руководство строительством было возложено на главу посольского приказа А. Л. Ордина-Нащёкина. Работу осуществляла команда заграничных специалистов в области строительства и эксплуатации морских судов. Совместно с заграничными мастерами строить корабль и перенимать иностранные приёмы судостроения было возложено на российских мастеров Я. Полуэктова и С. Петрова.

В соответствии с царским указом, в качестве носовой фигуры на корабле полагалось поместить изображение орла, однако, по неясным причинам была установлена фигура льва. Изображение же двуглавого орла было помещено на кормовой стенке юта, а над ним вырезано название корабля «Орёл». Трёхмачтовый корабль был

¹⁶⁸ Наумов Ю. М. «Veneh» — лодка по-карельски. URL: <http://kizhi.karelia.ru/library/veneh-naumov/1873.html> (дата обращения: 11.07.21).

спущен на воду весной 1668 г., окончательные работы над судном были завершены весной 1669 г. На вооружении судна находилось 22 пушки, экипаж состоял из 23 человек. Кораблём управляли голландцы во главе с капитаном Давидом Бутлером.

7 мая 1669 г. судно отправилось в своё первое путешествие по Оке и Волге в Астрахань. В Астрахани же путешествие и закончилось: «Орел» простоял 9 месяцев, сначала ожидая погрузки, а потом — окончания восстания Степана Разина. Но когда казаки взяли Астрахань, корабль попал в руки восставших. Долгое время считалось, что корабль был сожжён Разиным. Но в 1973 г. Ю. П. Тушиным в астраханском архиве был обнаружен документ, датированный 1677 г., где упоминаются стоявшие недалеко от Астрахани в протоке Кутум «корабль и полукорабель», присланные Алексеем Михайловичем. В документе нет названия судов, но исследователи полагают, что это были «Орёл» и сопровождавшая его яхта. В таком случае, последнее упоминание об «Орле» относится к 1680 г. Тогда по указу царя Фёдора Алексеевича специальная комиссия проверила и установила непригодность судна для службы. После чего с него были сняты все железные части, а деревянный корпус был пущен на дрова.

Так корабль мог навсегда затеряться в истории нашего Отечества, но благодаря сохранившемуся изображению судна и записям, сделанным парусным мастером Яном Стрейсом, а также обнаруженной в архиве ведомости утилизации корпуса корабля 1676 г. и некоторым записям Иоганна ван Сведена и Давида Бутлера, учёным удалось рассчитать размерения корабля и воссоздать его облик. Наибольшая длина судна составила 25 м, расчётная длина — 24,3 м, наибольшая ширина — 6,4 м, высота борта на миделе — 3,9 м, осадка по КВЛ при водоизмещении 160 т составляла 2 м.

Многие современные исследователи представили свои реконструкции данного корабля, но наиболее известной в научном сообществе является работа, выполненная инженером С. Лучининовым и художником-маринистом Е. Войшвилло. Впервые эти чертежи были опубликованы в журнале «Моделист-конструктор» № 10 за 1969 г.¹⁶⁹

Резюмируя всё вышесказанное в данном параграфе, мы можем сказать, что изображения судов обладают колоссальным информа-

¹⁶⁹ *Краснощёков Е., Жихарь А.* «Орёл» — первенец российского флота. URL: <https://modelist-konstruktor.com/morskaya-kollekciya/orgol-pervenecz-rosijskogo-flota> (дата обращения: 6.11.2021).

ционным потенциалом, тем самым подтверждая важность включения их в контекст исследования судостроения. Изображения судов могут послужить источником для анализа технических и конструктивных особенностей лодок и дать нам представление о судостроении в различные эпохи и в различных регионах. Полученные в ходе их исследования данные могут быть применимы для реконструкции моделей древних судов, реконструкции культурно-исторических процессов, а также выявления общих закономерностей развития систем духовно-мировоззренческих ценностей в древности.

Глава 2

КОРАБЛЬ КАК АРТЕФАКТ РУССКОЙ ИСТОРИИ И КУЛЬТУРЫ

2.1. Культурная семантика корабельных мотивов в иконографии XV–XVII вв.

С давних пор суда, являясь безопасными и удобнейшими средствами для перевозки людей и грузов, занимали особое место в формировании жизненного уклада русского народа и его мировоззрения. Большая протяженность водных путей на территории Древней Руси предопределила значимость судоходства для коммуникации, торговли, освоения новых территорий, а также в военной организации Древней Руси.

Согласно летописям, ещё до крещения Руси наши предки совершали речные и морские плавания, на своих ладьях киевские дружины спускались вниз по Днепру и выходили в Чёрное море. В «Повести временных лет» содержатся описания военно-морских походов против могущественной Византийской империи. Так, согласно летописи, первый поход русских на Царьград был совершен в 860 г. Аскольдом и Диром с флотом из 200 судов. Через год был предпринят второй поход, результатом которого стало подписание мирного договора. В 907 г. грандиозный поход на Царьград совершил князь Олег. В «Повести временных лет» упоминаются и о том, как русские дружины во главе с князем Игорем на более чем 500 судах плавали по Чёрному, Азовскому и Каспийскому морю, перетаскивая волоком суда из Дона в Волгу и обратно; рассказывается о двухкратном морском походе Святослава на Дунай. В «Радзивилловской летописи» описываются походы князей Владимира и Ярослава I на Византию. Важное значение судостроение имело и для торговли как внутри страны, так и за её пределами. Так, в историю вошёл «великий путь из варяг в греки» на торговых судах.

Издrevле судостроение и судоходство было частью русской культуры. Корабельные мотивы¹⁷⁰ получили распространение прак-

¹⁷⁰ Под корабельными мотивами мы понимаем изображения и описания судов разных типов и их конструктивных элементов (якорь, флаг, весло, паруса и т. д.), представленных как в русской, так и в целом в мировой культуре.

тически во всех видах искусства: в живописи, архитектуре, скульптуре, музыке, литературе. Духовный мир человека обогатили морские мифы и религиозные символы, связанные с образом корабля.

Довольно широко корабельные мотивы представлены и в русской средневековой культуре. Русская культура в исследуемый нами период носила религиозный характер, среди населения господствовало религиозное мышление и общественным идеалом выступало религиозное подвижничество во имя Христа. Искусство было нацелено на богопознание. Особое развитие в этот период получает иконопись, расцвет которой приходится на XIV–XV вв. Чаще всего корабельные мотивы, то есть изображения судов различных типов, встречаются на житийных иконах. Например, на житийных иконах святых Николая Чудотворца, Петра и Павла, Иоанна Богослова, Иоанна Златоуста, Владимира, Бориса и Глеба, Зосима и Савватия Соловецких, Марии Египетской, Варлаама Хутынского и др. В XV–XVII вв. количественное преобладание сохранялось за иконами Николая Чудотворца как одного из наиболее почитаемых русских святых. Распространение житийных икон позволило обогатить иконопись новыми сюжетами, в икону начали вводить предметы и детали, непосредственно взятые из жизни, к таковым, например, относятся разные суда на клеймах. В меньшем количестве изображение корабля присутствует на одно- и двухчастных иконах, например, на иконах «Видение пономаря Тарасия», «Троица Ветхозаветная с деяниями», «Воскресение Христово — Сошествие во ад» и др.

Изображения судов на иконах позволяют нам расширить представления о плавсредствах и русской судостроительной традиции. На них мы можем увидеть различные типы кораблей: как маленькие лёгкие ладьи, так и судна большого водоизмещения с надстройками на палубе. Некоторые изображения обладают определённой условностью, другие же содержат значительную судостроительную информацию и дают довольно точные представления о конструктивных особенностях. Подтверждение этому мы можем получить при сравнении изображений судов с археологическими и этнографическими материалами.

При исследовании изображений кораблей и лодок на иконах необходимо учитывать их авторство или школу, в традициях которой писалась та или иная работа. Так, изображение судна во многом зависело от иконописных тенденций, присущих той или иной школе в определённый период времени, и непосредственно от типов судов, получивших своё распространение в данной местности.

Первая иконописная школа, на которой мы остановимся — **Новгородская**. Новгородская земля — одно из крупнейших исторических территориально-государственных образований на Руси, расположенное в природных условиях Северо-Запада Русской равнины, характеризующееся разветвлённой и густой речной сетью, обилием озёр и обширных болот. Такое географическое положение способствовало активному развитию водного транспорта. Согласно Н. П. Загоскину, на водных путях Новгородской земли в допетровские времена бытовали суда русского происхождения — *насад*, *набой*, *струг*, *учан*, *ушкой* и иноземные — *галея*, *буса* и *лойва*¹⁷¹.

Термин «*насад*» в Новгороде входит в оборот с XIII в. в значении судна с искусственно поднятыми и расширенными при помощи набоя бортами. Насады ходили как по речным водным путям, так и по морю. Внешнее сходство с насадом имели *набои*. Разница заключалась в креплении обшивки: суда с дощатой обшивкой внакрой назывались *набойными*, суда с обшивкой вгладь — *насадами*. Начиная с XIV в. ряд наиболее популярных судов пополняется *стругом*. По мнению исследователя Н. Я. Аристова, значение терминов *струг* и *насад* одинаковы. Согласно Н. И. Костомарову, *струг* — термин общего характера и обозначает судно вообще¹⁷². В XVI–XVII вв. *струги* использовались для перевозки грузов и транспортировки войск. Широкое распространение на Новгородской земле, в бассейне Балтийского моря и на реке Волге получили *учаны* — небольшие плоскодонные речные суда с наклонными штевнями на килевой доске и бортами, сшитыми из досок как встык, так и внахлёт деревянными нагелями. Н. Я. Аристов отождествляет *учан* с дощаником и полагает, что «*учан* происходит от слова *чан* и названием показывает, что это судно было плоскодонное»¹⁷³. К распространённым в Новгороде судам также относятся *ушки* — лёгкие суда северорусского происхождения, имеющие небольшой размер и мелкую осадку. Такие лодки фигурируют в исторических источниках, начиная с XIV в. *Ушки* могли ходить по неглубоким рекам и были распространены на Балтийском море, Волге, Каме и Вятке.

¹⁷¹ Загоскин Н. П. Русские водные пути и судовое дело в допетровской России : Историко-геогр. исследование Н. П. Загоскина. Казань : Упр. внутр. вод. путей и шоссейн. дорог, 1910. С. 389.

¹⁷² Там же. С. 391.

¹⁷³ Там же. С. 394.

Описанные выше новгородские суда стали весомой частью культуры данного региона и могли использоваться в качестве прототипов для изображения судов на новгородских иконах.

XV в. принято считать временем расцвета русской иконописи. В этот период на передний план выходит новгородская иконописная школа. Работы новгородских мастеров XV в. характеризуются символизмом, упрощёнными формами, простыми, лаконичными и статическими композиционными схемами. Некогда объёмная трактовка все более вытесняется плоскостной, в которой главный акцент ставится на силуэте. Палитра новгородского мастера состоит из чистых, беспримесных, особо интенсивных красок, она менее гармонична, нежели московская палитра, в ней меньше неувлимо тонких оттенков, но больше яркости. В колорите преобладает огненная киноварь. Сдержанность при работе над сюжетом и композицией является характерной чертой новгородских икон XV в.¹⁷⁴

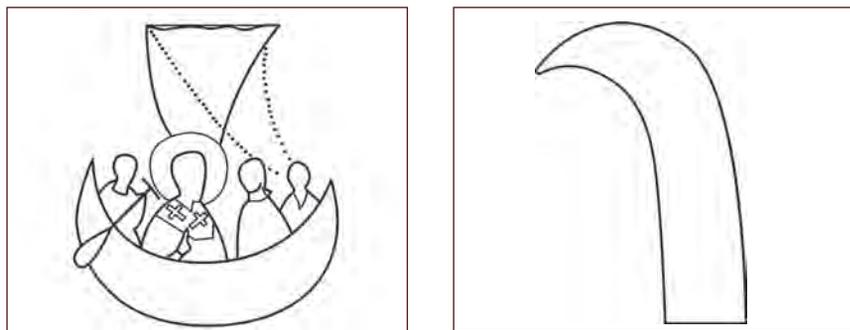
Простота и лаконичность наблюдались и в отношении лодок, изображённых на иконах. Так, например, достаточно упрощённо представлены суда на клеймах иконы первой половины XV в. «Святой Николай Чудотворец, с житием в 18 клеймах» (илл. 1) из собрания Государственного Русского музея (инв. ДРЖ-2091)¹⁷⁵.

Судно, изображённое на клейме № 9 «Спасение корабля от потопа», имеет глубокую седловатость, высокие штевни и прямоугольный парус в центральной части лодки. В руке гребца — весло с длинной Т-образной ручкой и вытянутой лопастью. На клейме № 10 «Спасение Димитрия со дна моря» — перевёрнутая лодка с углублённой седловатостью, в поле зрения только один мощный и закруглённый штевень. Несмотря на довольно простое изображение, мы можем предположить, что иконописец написал реальное судно с Ладожского озера. В пользу этого говорит, во-первых, место происхождения иконы — Георгиевская церковь Теребушского погоста близ Старой Ладого, а во-вторых — пригодная для больших озёр форма корпуса. От особенностей акватории и условий, в которых эксплуатируется судно, напрямую зависит форма корпуса, его раз-

¹⁷⁴ Очерки истории русской иконы от Крещения Руси до наших дней / Сост. и отв. ред. О. А. Платонов. М.: Институт русской цивилизации, 2011. С. 208.

¹⁷⁵ Ростово-суздальская живопись XII–XVI веков = Rostov-Suzdal painting of the 12th–16th centuries. М.: Изобразительное искусство, 1970. С. 49–51.

меры и другие конструктивные характеристики. За многолетнюю историю судостроения в разных водных бассейнах выработались свои оптимальные формы корпусов судов и их конструкций. Так, на крупных озёрах распространены килевые лодки, имеющие высокие борта с высоким носом и кормой, способные с лёгкостью подняться на волну. Такое судно и изображено на клеймах иконы.

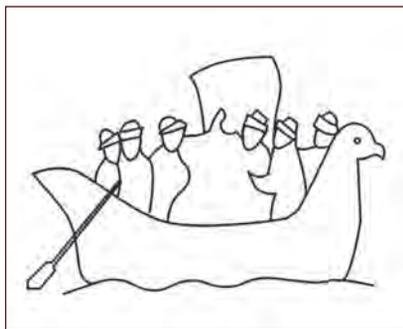
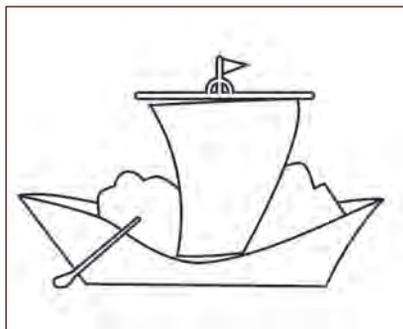


Илл. 1. Прориси судов, представленных на клеймах № 9 «Спасение корабля от потопы» и № 10 «Спасение Димитрия со дна моря» иконы «Святой Николай Чудотворец, с житием в 18 клеймах»

В XVI в. новгородская иконопись претерпевает изменения. Условноются архитектурные фоны, некогда совсем простые одеяния всё чаще начинают украшаться орнаментами. То же касается и изображений судов, появляется более детальная прорисовка конструктивных элементов: рангоута и такелажа, рулевых и гребных вёсел, обшивки судна, вплоть до шляпок гвоздей и заклёпок, что даёт нам возможность определить метод крепления. На некоторых иконах изображения судов позволяют сделать предположение о его типе. Так, например, на клеймах иконы второй половины XVI в. «Святой Николай Зарайский, с житием» (Новгородский государственный историко-архитектурный и художественный музей-заповедник, инв. КП 2823, ДРЖ 929)¹⁷⁶ иконописцем запечатлены суда, схожие с ушкуями и ладьями (илл. 2). Ладьи с глубокой седловатостью, мощными ахтерштевнем и форштевнем, оканчивающимся носовой фигурой в виде головы птицы, с мачтой в центре судна и прямоугольным парусом на рее, изображены на клеймах № 20 «Чудо о трех друзьях. Избавление от потопления», № 23 «Перенесение мощей

¹⁷⁶ Новгородская икона XII–XVII веков. Л.: Аврора, 1983. №№ 209–212. С. 328.

св. Николая из Мир Ликийских в Бари», № 24 «Встреча мощей св. Николая жителями города Бари». На клейме № 19 «Чудо о киевском детище» иконописцем написано судно, по внешним признакам похожее на ушкуй. Лодка имеет невысокие штевни с небольшим уклоном, кормовое весло и мачту с прямоугольным парусом по центру.



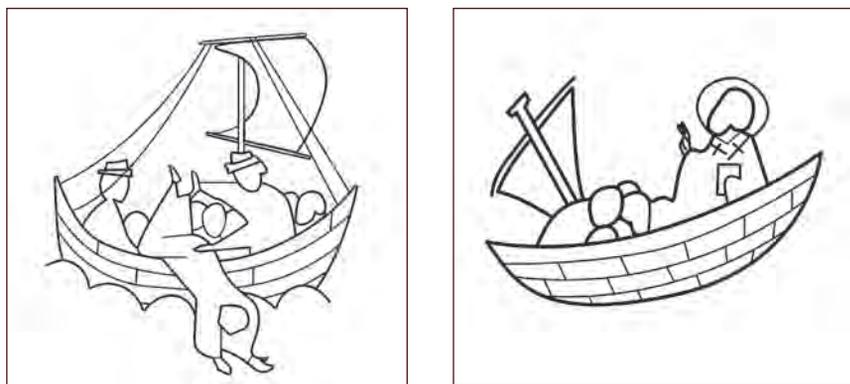
Илл. 2. Прориси судов, представленных на клеймах № 19 «Чудо о киевском детище», № 20 «Чудо о трех друзьях. Избавление от потопления» иконы «Святой Николай Зарайский, с житием»

На новгородских иконах XVI в. получили своё распространение и речные суда, характерными чертами которых являются невысокие борты и невысокие штевни. Например, подобные суда изображены на клеймах иконы «Никола Чудотворец с 20 клеймами жития», написанной в 1551–1552 гг. в Новгороде (хранится в Центральном музее древнерусской культуры и искусства им. Андрея Рублева, инв. КП 187)¹⁷⁷. На клеймах № 15 «Чудо о трех друзьях: разбойники бросают трёх друзей в море» и № 18 «Никола спасает корабль от потопа» (илл. 3) представлены суда, имеющие четыре пояса обшивки, выполненные из отдельных планок. В носовой части обоих судов установлена мачта с прямоугольным парусом на рее.

На клеймах № 2 «Путь в Сиракузы» и № 4 «Прибытие в Сиракузы» иконы XVI в. «Пётр и Павел с житием», происходящей из церкви Петра и Павла в Кожевниках в Новгороде (Новгородский государственный историко-архитектурный и художественный музей-заповедник, инв. № 10917)¹⁷⁸ также изображены речные суда.

¹⁷⁷ Иконы XIII–XVI веков в собрании Музея имени Андрея Рублева. М.: Северный Паломник, 2007. Кат. № 75. С. 409–421.

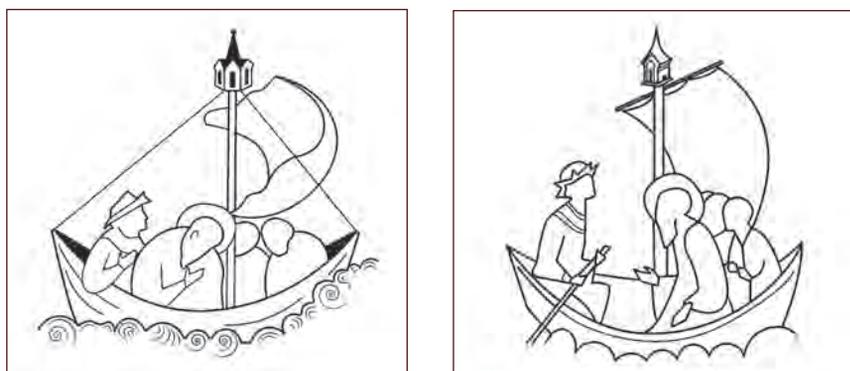
¹⁷⁸ Новгородская икона XII–XVII веков... № 208. С. 327–328.



Илл. 3. Прориси судов, представленных на клеймах № 15 «Чудо о трёх друзьях: разбойники бросают трёх друзей в море» и № 18 «Никола спасает корабль от потопа» иконы «Никола Чудотворец с 20 клеймами жития»

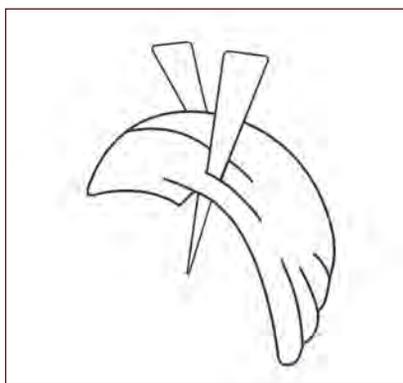
Форштевень лодки, изображённой на клейме № 2, сильно погружён в воду. Судно имеет несколько рядов обшивки. Корпус судна на клейме № 4 имеет дугообразные штевни, небольшую осадку. На обоих судах изображены одинаковые мощные мачты с вороньим гнездом на вершине и прямоугольными парусами на рее, и кормовые весла (илл. 4).

Образцами для судов, представленных на иконе XVI в. «Святой Николай Чудотворец (Никола Зарайский), с житием», происходящей из Троицкой церкви в селе Ручейки Боровичского района Новгородской области (хранится в Новгородском государственном



Илл. 4. Прориси судов, представленных на клеймах № 2 «Путь в Сиракузы» и № 4 «Прибытие в Сиракузы» иконы «Пётр и Павел с житием»

историко-архитектурном и художественном музее-заповеднике), вероятно, послужили речные суда, либо суда с небольших озёр¹⁷⁹. На клейме № 7 показано судно с пятью рядами обшивки. На бортовых досках имеется «строчка» тёмных точек, возможно, отображающих способ их крепления с помощью гвоздей или клёпок с широкой шляпкой. Такие корабельные гвозди и клёпки характерны для северо-западной судостроительной традиции при соединении досок «внахлёт». Судно имеет кормовое весло, две мачты (грот-мачта и фок-мачта) с прямоугольным парусом на рее. На вершине грот-мачты — воронье гнездо. На клейме № 8 показана перевёрнутая лодка, корпус которой имеет углублённую седловатость, дугообразные штевни и четыре пояса обшивки. Здесь также изображены два весла с лопастями треугольной формы (илл. 5).

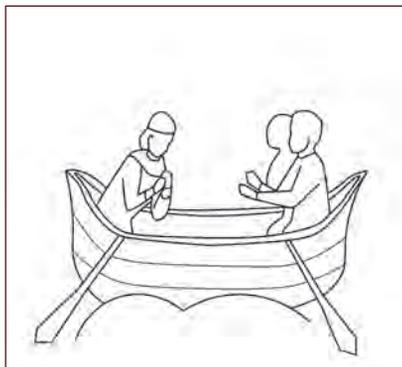


Илл. 5. Прориси судов, представленных на клеймах № 7 «Чудо о корабельниках» и № 8 «Спасение Димитрия от потопления» иконы «Святитель Николай Чудотворец (Никола Зарайский), с житием»

В XVI в. после перевода Иваном III наиболее способных художников в Москву начинается процесс упадка новгородской иконописной школы. Иконы продолжают писаться, однако Новгород уступает главенство московской школе. Данный процесс оказал своё косвенное влияние и на изображение судов на иконах: количество икон с изображением судов в XVII в. значительно сократилось, а на рассмотренных нами образцах представлены лодки, имеющие несложную конструкцию. Например, на иконе конца XVI — начала

¹⁷⁹ Иконы Великого Новгорода XI — начала XVI веков. М.: Северный паломник, 2008. Кат. № 95. С. 459–467.

XVII вв. «Видение пономаря Тарасия», происходящей из Спасо-Преображенского собора Хутынского монастыря под Новгородом (хранится в Новгородском государственном историко-архитектурном и художественном музее-заповеднике, инв. 7632)¹⁸⁰ представлены пять речных лодок (илл. 6). Корпуса трёх судов имеют небольшую седловатость и планширь по краю борта (две из них — рыбацкие, имеется сеть). Ещё две лодки имеют глубокую седловатость, планширь по краю борта и высокие штевни. Все лодки оснащены вёслами.



Илл. 6. Прорисы судов с иконы «Видение пономаря Тарасия»

Лодки несложной конструкции представлены и на иконе начала XVII в. «Видение пономаря Тарасия» (из собрания Государственного Русского музея, инв. 2048)¹⁸¹ (илл. 7). На ней изображены шесть небольших однотипных лодок, имеющих небольшие свесы и по три пояса обшивки, выполненные из отдельных планок «встык». Три из них являются рыбацкими лодками: на двух лодках рыбак кидает в воду вершу, а на третьей — сеть.

Исследование судов на иконах новгородской школы показало, что тенденции и изменения, присущие школе, прямым образом повлияли на их изображение. Так, простота и лаконичность икон XV в. нашли своё отражение в судах с простейшей конструкцией. Усложнение форм в XVI в. привело к детальной прорисовке конструктивных элементов, на которых ранее не заострялось внимание: рангоут и такелаж, рулевые и гребные вёсла, шляпки гвоздей и заклёпок.

¹⁸⁰ Новгородская икона XII–XVII веков... № 239. С. 334.

¹⁸¹ Там же.



Илл. 7. Прорись судна с иконы «Видение пономаря Тарасия»

Это даёт нам возможность ознакомиться с судостроительными традициями исследуемого периода, определить тип судна, метод крепления обшивки к корпусу и т. д.

Наряду с новгородской иконописью изображение корабельных мотивов распространено и в **псковской иконописной школе**.

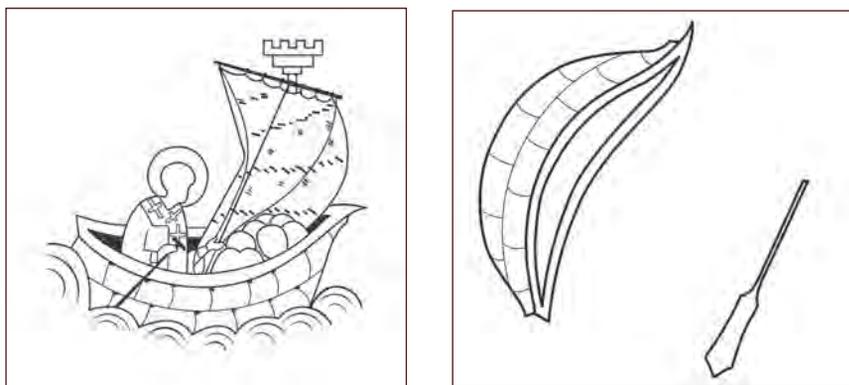
Истоки псковской иконы относятся к XIII–XIV вв., её специфические черты во многом связаны с историей Псковской земли, находящейся на Северо-Западе Руси. Древний Псков, как и Новгород, избежал татарского ига и сохранил основы своей культуры. В середине XIV в. Псков стал самостоятельным политическим центром, в это же время начали зарождаться местные особенности иконописания.

Псковской иконе присуще высокое умозрительное начало, которое сказывается в особой одухотворенности строгих ликов святых, самобытные иконографические изводы, живописно-экспрессивный темперамент. В палитре преобладали киноварь с голубоватой празеленью, жёлтая и красно-коричневая охра. Псковские мастера наделяют цвета чрезвычайной интенсивностью. Живописно-экспрессивная линия в псковском искусстве оставалась ведущей на протяжении всего XV в.¹⁸²

В XVI в. стиль псковской живописи видоизменяется: палитра высветляется, усиливается плоскостное начало и значение силуэта, смягчается напряжённость образного строя. Иконописцы начинают стремиться к предельной достоверности и историчности в передаче

¹⁸² Очерки истории русской иконы от Крещения Руси до наших дней... С. 226.

легендарных событий¹⁸³. Стремление к достоверности присуще и написанию различных судов на иконах. В качестве примера рассмотрим суда, представленные на киоте с житием Николы Чудотворца (из собрания Центрального музея древнерусской культуры и искусства им. Андрея Рублева, инв. 97/1,2-I; КП 2356-А, 2356-Б.)¹⁸⁴. Довольно детально прорисовано судно на клейме № 3 «Избавление корабля от потопления», оно имеет умеренную седловатость, два ряда обшивки, выполненной из отдельных планок «встык», широкий планширь. Форштевень слегка наклонён вперёд. В носовой части установлена мачта с прямоугольным парусом на рее, на вершине мачты имеется конструкция в виде вороньего гнезда. Корпус лодки, представленной на клейме № 4 «Спасение Димитра со дна моря», имеет умеренную седловатость, два пояса обшивки и широкий планширь (илл. 8).



Илл. 8. Прориси судов, представленных на клеймах № 3 «Избавление корабля от потопления» и № 4 «Спасение Димитра со дна моря» киота с житием Николы Чудотворца

Характерный для XVI в. интерес к действительности нашёл дальнейшее развитие в иконописи XVII в.: для неё присущи подробная повествовательность и достоверность при написании архитектурных построек, одежды, деталей быта, пейзажа, а также

¹⁸³ Очерки истории русской иконы от Крещения Руси до наших дней... С. 238.

¹⁸⁴ Иконы XIII–XVI веков в собрании Музея имени Андрея Рублева. М.: Северный Паломник, 2007. Кат. № 84. С. 462–469.

тщательно прорисованные клейма¹⁸⁵. Однако отследить влияние данной тенденции на изображения судов псковской иконописи не представляется возможным, так как в ходе исследования нами не выявлено достаточного количества икон, содержащих изображения судов и принадлежащих псковской иконописной школе XVII в.

Широкое распространение корабельные мотивы получили и на иконах **северного письма**. Судостроение, как и иконопись, на северных землях было тесно связано с колонизацией и освоением данной территории новгородцами. Новгородцы, придя на новые земли, приносили свои судостроительные традиции, адаптируя их к новым условиям. Так, согласно Н. П. Загоскину, в XV–XVII вв. по водным путям Беломорского бассейна ходили новгородские *ушкуй, насад, дощаник, паузок, каюк* и *карбас*.

Насады северных территорий представляли собой тот же тип судна, что и на Новгородской земле: «довольно крупный вид судов, предназначавшихся для плавания на веслах и на парусах, по речным, озерным и морским путям сообщения»¹⁸⁶. Согласно сохранившимся свидетельствам второй половины XVI в. Дженкинсона, насады, ходившие в XVI–XVII вв. по рекам Сухоне и Северной Двине между Вологдою и Архангельском, представляли собою плоскодонные, длинные и широкие суда, покрытые сверху, с корпусом, возвышающимся над поверхностью воды примерно на четыре фута. Насады использовали гребной ход, а при попутном ветре паруса, против течения насады ходили бечевою¹⁸⁷.

Наравне с насадами между Вологдою и Архангельском и в бассейне р. Онеги ходили *дощаники* — крупные речные суда длиной свыше десяти саженей. Также широкое распространение получили *паузки* — лёгкие суда, служившие для сообщения крупных судов с берегом и для перегрузки на них товаров с судов, обладающих более глубокой осадкой во избежание мелей. Пассажирское передвижение между Вологдою и Астраханью осуществляли *каюки*. Согласно свидетельствам голландского путешественника де-Бруина, каюки имели большой размер и принимали 3–5 пассажиров при 12–14 гребцах.

¹⁸⁵ Родникова И. С. Псковская школа иконописи // Псков: Памятники истории, культуры, архитектуры. Т. 1. М., 2003. С. 210–219.

¹⁸⁶ Загоскин Н. П. Русские водные пути и судовое дело в допетровской России... С. 405

¹⁸⁷ Костомаров Н. И. Очерк торговли Московского государства в XVI и XVII столетиях. СПб.: Н. Тиблен, 1862. С. 79–80.

Широкое распространение на Русском Севере получил *карбас*. Так, И. И. Яковлев описывает данное промысловое судно следующим образом: «... длиной до 10 м, шириной 2–3 м и грузоподъемностью до 4 т. Эти суда приводились в движение веслами (до шести пар) и имели две мачты с парусами. Корпус был приспособлен к плаванию в ледовых условиях: к днищу по обе стороны киля иногда крепились два деревянных полоза, с помощью которых судно можно было вытаскивать из воды и передвигать по льду. Карбасы являлись первыми ледовыми судами, они обладали необходимыми мореходными качествами и были распространены по всему Поморью»¹⁸⁸.

На территории Русского Севера в XV–XVII вв. были распространены не только новгородские суда, но и местные, характерные для данного региона, типы судов. К таковым относятся *раньшина* — поморское парусно-гребное двух- или трёхмачтовое судно XI–XIX вв. Судно было приспособлено для ранних весенних выходов на промыслы рыбы и морского зверя. Подводная часть корпуса имела яйцевидную форму, которая способствовала выдавливанию раньшины на поверхность при сжатии льдов, а прямой наклонный форштевень помогал вытаскивать судно на лёд. Грузоподъемность судна колебалась от 25 до 70 т. Для сообщения с берегом при раньшине имелись *осиновки*, небольшие челны, выдолбленные из ствола осины с набоинами по бортам. Осиновки имели одно рулевое и 2–4 пары гребных вёсел. Иногда оснащались шпринтовым или рейковым парусом. Примерные размерения: длина — 5–7 м, высота борта — 0,5–0,8 м, осадка — 0,3 м, грузоподъемность — около 350 кг.¹⁸⁹

По северным водам плавала и *поморская лодья*. Данный тип использовался как морское грузовое судно. Лодья могла достигать до 25 м в длину и до 8 м в ширину, грузоподъемность составляла от 200 т и более. Поморская лодья была палубным судном, разделённым двумя поперечными переборками на три отделения, каждое из которых имело свой входной люк. В носовом помещении устанавливали кирпичную печь. В кормовой части располагалась каюта для кормщика. В средней части судна находился грузовой трюм глубиной до 4 м. Рангоут судна состоял из трёх мачт с прямыми парусами, общая площадь которых достигала 460 кв. м.

¹⁸⁸ Яковлев И. И. Корабли и верфи: Очерки истории отечественного судостроения. Л.: Судостроение, 1970.

¹⁸⁹ Там же.

На больших лодках было по два якоря весом до полутонны каждый и один запасной якорь.

Ещё одним широко распространённым на севере судном являлся *коч*. Это старинное поморское парусно-гребное судно XI–XIX вв. имело характерные обводы для ледового плавания. Судно было оснащено мачтой, навесным рулём и вёслами. Изначально кочи строили без применения металла: набор корпуса скреплялся деревянными нагелями, а доски обшивки пришивались ремнями. Примерные размерения такого судна: длина — 10–15 м, ширина — 3–4 м, осадка — 1–1,5 м. При попутном ветре ставили прямой парус, что позволяло развивать скорость 6–7 узлов. В XVI–XVII вв. данный тип судна, претерпев изменения, распространился на Урале, в Сибири. Длина возросла до 20–25 м, ширина — до 5–8 м, осадка — до 2 м. Вместимость составила 10–15 человек команды и до 30 промысловиков. Кочи для «морского хода» строили очень прочно: набор крепили железными гвоздями, болтами и скобами, а пазы и стыки обшивки конопатили просмоленной паклей, заливали варом и закрывали рейками на скобах. В конце XVI–XVII в. начали строить наборные палубные большие трёхмачтовые кочи. На этих судах для управления рулём применялся штурвал, появилась «казенка» — небольшая каюта для кормщика¹⁹⁰.

Перечень судов, ходивших по северным водным путям, не ограничивается упомянутыми выше типами. В исторических документах встречаются и другие виды. Так, например, в Таможенной грамоте 1592 г. относительно сбора торговых пошлин в Чаранде и Короткоме среди перечня судов, плававших в озере Воже и по реке Онеге, встречаются такие наименования: *устюжина*, *ржевка*, *белозерка*, *матица*, *завозень*, *лодка-однодеревка «четверик» (четырёхвесельная)*, и *«шестерик» (шестивесельная)* и *набас*¹⁹¹.

Упомянутые выше суда нашли своё отражение в культуре Русского Севера и явились первообразами для изображения судов в иконографии.

Северная живопись ведёт свою историю с XIV в. с началом массового заселения северных территорий. Изначально потребность в иконах обеспечивали привозные работы новгородских, московских, псковских, ростовских и других мастеров, а также приезжие

¹⁹⁰ *Дмитренко С. Г.* Морские тайны древних славян... С. 47.

¹⁹¹ *Загоскин Н. П.* Русские водные пути и судовое дело в допетровской России... С. 407.

художники, вокруг которых возникали иконописные мастерские. Сдерживающим фактором развития собственной иконописной школы на Севере было сильное политическое, экономическое и культурное влияние Великого Новгорода в XV–XVI вв. Постепенно с увеличением количества храмов происходит развитие местной иконописной школы, и в XVI в. возникает собственный стиль, которому присущи реалистичность и конкретность в передаче окружающей действительности.

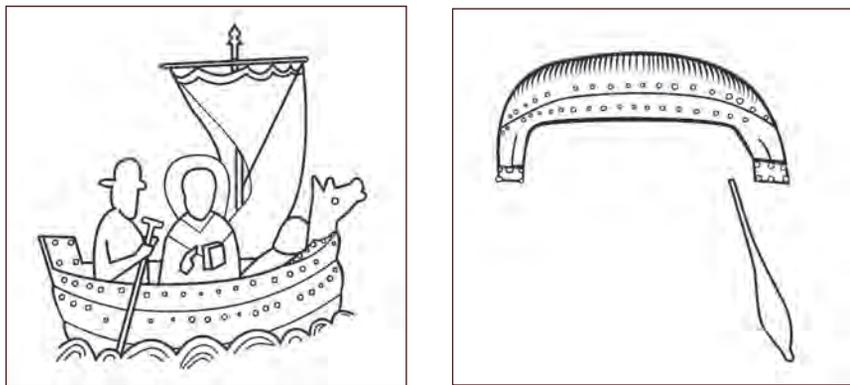
Одной из особенностей возникновения традиций северного письма является наличие разрозненных и небольших очагов иконописания, обладающих самобытными чертами и большой консервативностью. Иконописцы из отдалённых северных селений, где не было живописных школ и куда не попадали высокохудожественные произведения иконописи, в выборе изобразительных средств во многом исходили из жизненного опыта и наблюдений и в работе использовали различные детали, встречавшиеся им в реальной жизни. Над созданием икон на Русском Севере работали как монахи в крупных религиозно-культурных центрах (Соловки, Валаам) и малых монастырях, священники и дьяконы, так и крестьяне и ремесленники, что послужило истоком фольклорности и демократичности художественного облика.

Реалистичность и внимание к деталям, присущие иконам северного письма, отразились и на изображениях судов на иконах. Облик судов нередко был приближен к реальным бытовавшим в те времена судам. Так, на северных иконах мы можем увидеть корабли похожие на лодью, коч, карбас и т. д. Рассмотрим некоторые из них.

На иконе второй половины XIV в. «Святитель Николай Чудотворец, с житием» происходящей из церкви в Каргаче-Борисоглебском близ Грязовца Вологодской области (Государственная Третьяковская галерея, инв. 28719)¹⁹² на клеймах № 6. «Избавление корабельщиков от потопления» и № 14 «Спасение Дмитрия со дна моря» (илл. 9) изображены суда с дугообразным корпусом, умеренной седловатостью и двумя поясами обшивки. В верхней части бортовых досок показана «строчка» белых точек, возможно, отображающих способ их крепления с помощью гвоздей или клёпок с широкой шляпкой. Такие корабельные гвозди и клёпки хорошо

¹⁹² Государственная Третьяковская галерея. Каталог собрания. Древнерусское искусство X — начала XV века. Том I. М.: Красная площадь, 1995. С. 127.

известны по археологическим находкам в Ладогe и Великом Новгороде и характерны для северо-западной судостроительной традиции при соединении досок «внахлѣст». Изображѣнное на клейме № 6 судно имеет высокий форштевень, украшенный носовой фигурой в виде головы животного, ахтерштевень немного поднят над бортами. Судно имеет одну мачту с прямоугольным (свёрнутым) парусом на рее и рулевое весло с лопастью овальной формы. Форштевень судна, представленный на клейме № 14, довольно высокий и, вероятно, также завершается украшением, кормовой штевень значительно ниже. Хорошо читается днищевая часть — она выделена более тѣмным цветом и напоминает долблѣнную основу, к которой пришиты два набоя. По внешнему виду судно напоминает лодью, форма корпуса предназначена как для плавания на больших озѣрах, так и в неспокойных водах Белого моря.



Илл. 9. Прориси судов, представленных на клеймах № 6 «Избавление корабельщиков от потопления» и № 14 «Спасение Дмитрия со дна моря» иконы «Святитель Николай Чудотворец, с житием»

Ещё одно судно, похожее на лодью, изображено и на клейме № 5 «Чудо о корабельниках» иконы второй половины XVI в. «Святитель Николай Чудотворец, с житием (Никола Великорѣцкий)», происходящей из церкви Рождества Богоматери в деревне Луды Приморского района Архангельской области (Архангельский музей изобразительных искусств, инв. 1275-држ)¹⁹³. На клейме № 5 пока-

¹⁹³ Иконы Русского Севера: Шедевры древнерусской живописи Архангельского музея изобразительных искусств. Т. 1. М.: Северный паломник, 2007. С. 321.

зано судно с большой седловатостью корпуса, имеющее одну мачту в носовой части с прямым декорированным парусом на рее. Судно украшает высокий мощный закруглённый форштевень с возможным декоративным элементом сверху и высокий прямой вертикальный ахтерштевень (илл. 10).



Илл. 10. Прорись судна, представленного на клейме № 5 «Чудо о корабельниках» иконы «Святитель Николай Чудотворец, с житием (Никола Великорецкий)»

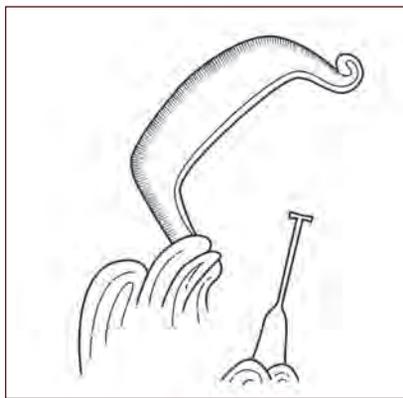
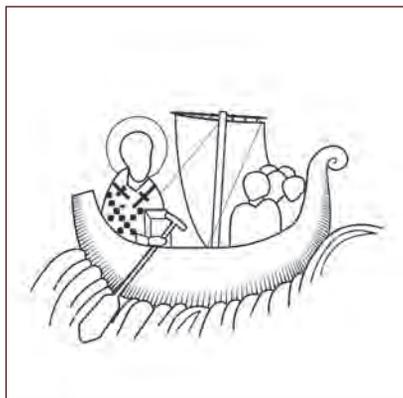
Судно, изображённое на клейме № 5 «Спасение патриарха Афанасия от потопления» (илл. 11) на створках складня «Житие святителя Николая Чудотворца», написанного в XVII в. в Соль-



Илл. 11. Прорись судна, представленного на клейме № 5 «Спасение патриарха Афанасия от потопления» на створках складня «Житие святителя Николая Чудотворца»

вычегодске (Архангельский музей изобразительных искусств, инв. 879/1,2-држ)¹⁹⁴, напоминает поморскую лодью. Данное судно имеет одну мачту с прямоугольным парусом, высокий, наклонённый вперёд форштевень, ахтерштевень с очень небольшим свесом. Корпус обшит деревянными планками, судя по точкам на планках, в качестве креплений использовались корабельные гвозди, гайки или клёпки с широкой шляпкой.

На клеймах № 9 «Спасение трёх купцов во время бури» и № 10 «Спасение Димитрия со дна моря» иконы конца XVI в. «Никола, с житием» (илл. 12), происходящей из вологодских земель (Центральный музей древнерусской культуры и искусства им. Андрея Рублева, инв. 1680-I; КП 182)¹⁹⁵ изображены долблёные суда, по форме корпуса также напоминающие лодьи. Судно на клейме № 9 имеет корпус с умеренной седловатостью и одной мачтой в середине корпуса с прямоугольным парусом на рее. Штевни криволинейной формы, форштевень оканчивается носовой фигурой. Имеется рулевое весло. На клейме № 10 представлена лодка с таким же корпусом и с форштевнем, оканчивающимся носовой фигурой.

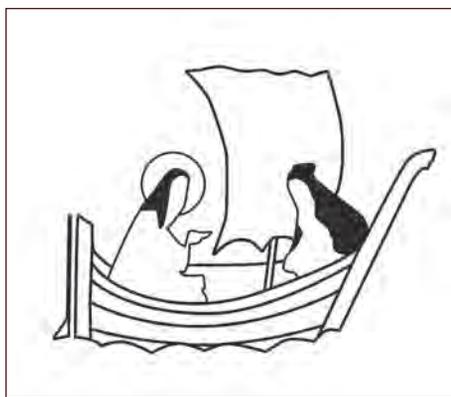


Илл. 12. Прориси судов, представленных на клеймах № 9 «Спасение трёх купцов во время бури» и № 10 «Спасение Димитрия со дна моря» иконы «Никола, с житием»

¹⁹⁴ Иконы Русского Севера: Шедевры древнерусской живописи Архангельского музея изобразительных искусств. Т. 2. М.: Северный паломник, 2007. С. 126–127.

¹⁹⁵ Иконы XIII–XVI веков в собрании Музея имени Андрея Рублева... Кат. № 112. С. 590–595.

Судно типа карбас мы можем увидеть на клейме № 13 «Зосима и Герман плывут на карбасе на Соловецкий остров» иконы «Богоматерь Боголюбская, с житием свв. Зосимы и Савватия Соловецких» (илл. 13), написанной в 1545 г. в Соловецком монастыре (хранится в Успенском соборе Московского Кремля, инв. Ж-789)¹⁹⁶. Здесь представлено судно с седловатым корпусом, одной мачтой в центральной части, с прямоугольным парусом на рее. Судно имеет прямой и высокий форштевень, наклонённый вперёд, и прямой вертикальный ахтерштевень. Такие штевни, изготовленные из елового корня (кокоры), были характерны для беломорских судов XV–XVII вв. На корпусе изображены три доски бортовой обшивки. Корабль имеет транцевую корму и навешенный румпель.



Илл. 13. Прорись судна, представленного на клейме № 13 «Зосима и Герман плывут на карбасе на Соловецкий остров» иконы «Богоматерь Боголюбская, с житием свв. Зосимы и Савватия Соловецких»

Суда, представленные на иконах северного письма, отличаются большим разнообразием. Это, прежде всего, объясняется наличием разрозненных и небольших очагов иконописания. Мастера, работающие в удалённых центрах, в большинстве своём писали реальные суда, бытовавшие в той конкретной местности, поэтому многие суда с икон северного письма обладают уникальными, присущими только им чертами. Рассмотрим некоторые примеры.

¹⁹⁶ Царство и Царствие. Русская икона XVI века : Книга-календарь на 2003 год. Минск: Междунар. обществ. объединение «Христианский образовательный центр им. свв. Мефодия и Кирилла»; Milano: La Casa di Matrona, 2002. С. 9–10, табл. VIII–IX.

На клеймах № 5 «Поездка за мощами святого Иоанна» (илл. 14), № 7 «Перенесение мощей святого Иоанна», № 12 «Перевезение мощей» иконы «Иоанн и Лонгин Яренгские, с житием», написанной в 1695 г. в Холмогорах (Северодвинский городской краеведческий музей, инв. И-31)¹⁹⁷ изображены одинаковые одномачтовые суда с прямоугольным парусом, тремя рядами бортовой обшивки, выполненной из отдельных планок. Размещённые на краю планок точки свидетельствуют о том, что креплением могли выступать гвозди или клёпки с широкой шляпкой. Суда также имеют планширь и рулевое весло.



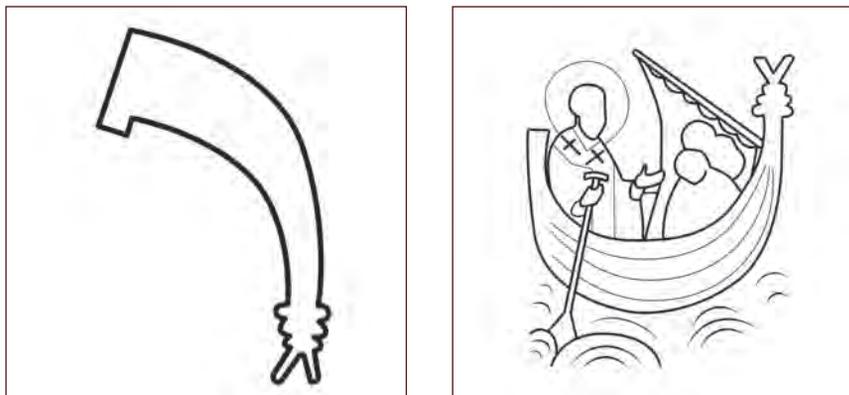
Илл. 14. Прорись судна, представленного на клейме № 5 «Поездка за мощами святого Иоанна» иконы «Иоанн и Лонгин Яренгские, с житием»

Стилизованное судно, изображённое на клейме № 3 «Спасение Димитрия от потопления» иконы «Святитель Николай Чудотворец, с житием» (Никола Великорецкий), написанной Андреем Васильевым в 1558 г. в Сольвычегодске (Архангельский музей изобразительных искусств, инв. 810-држ)¹⁹⁸, имеет прямоугольную транцевую корму и вытянутый форштевень, завершающийся носовой фигурой с раздваивающимся в виде рогов окончанием. Судно, изображён-

¹⁹⁷ Кольцова Т. Икона с надписями: святые праведные Иоанн и Лонгин Яренгские // Русское искусство. 2007. № 4 (16). С. 46–49.

¹⁹⁸ Иконы Русского Севера: Шедевры древнерусской живописи Архангельского музея изобразительных искусств. Т. 2. М.: Северный паломник, 2007. С. 272.

ное на клейме № 5 «Чудо о корабельниках», имеет преувеличенную седловатость корпуса и дугообразные штевни с небольшими свесами. Высоко поднятый форштевень также заканчивается подобной носовой фигурой. Судно имеет мачту в носовой части с прямым четырёхугольным парусом на рее и рулевое весло (илл. 15).



Илл. 15. Прориси судов, представленных на клеймах № 3 «Спасение Димитрия от потопления» и № 5 «Чудо о корабельниках» иконы «Святитель Николай Чудотворец, с житием (Никола Великорецкий)»

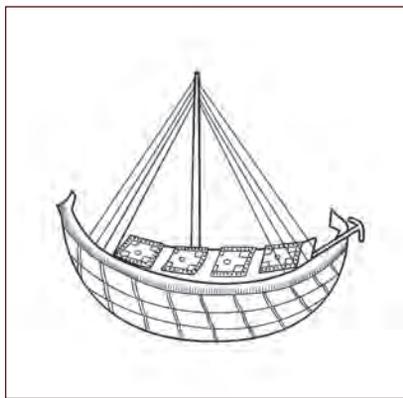
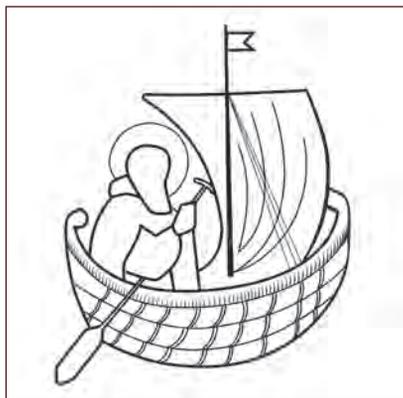
На клейме № 5 «Святитель Николай утишает бурю» (илл. 16) иконы середины XVI в. «Святитель Николай Чудотворец, с житием (Никола Великорецкий)» (Кирилло-Белозерский историко-



Илл. 16. Прорись судна, представленного на клейме № 5 «Святитель Николай утишает бурю» иконы «Святитель Николай Чудотворец, с житием (Никола Великорецкий)»

архитектурный и художественный музей-заповедник, инв. КП 1857, ДЖ 163) показано судно с высоким форштевнем, оканчивающимся носовой фигурой, и вертикальным ахтерштевнем. Судно имеет планширь, одну мачту в носовой части корпуса и прямоугольный парус.

На клеймо № 9 «Возвращение св. Германа в обитель» иконы XVII в. «Преподобные Зосима и Савватий Соловецкие» из Троицкой церкви в селе Нёнокса Архангельской области (ныне хранится в Архангельском музее изобразительных искусств, инв. 1295-ДРЖ)¹⁹⁹ помещено изображение подплывающего к берегу на корабле Св. Германа (илл. 17). Корпус судна имеет одинаковые дугообразные штевни с мощными окончаниями, три пояса обшивки и планширь. Корабль оснащён одной мачтой с вымпелом на окончании и прямоугольным парусом на рее. В кормовой части изображено рулевое весло с длинной прямой лопастью. Тень, прорисованная на досках бортовой обшивки, придаёт им объём, характерный для тёсаных досок, использовавшихся при строительстве судов в допетровское время. Косые линии на досках напоминают стилизованные стежки «вицы» — типа крепления, распространённого в древнерусском судостроении.



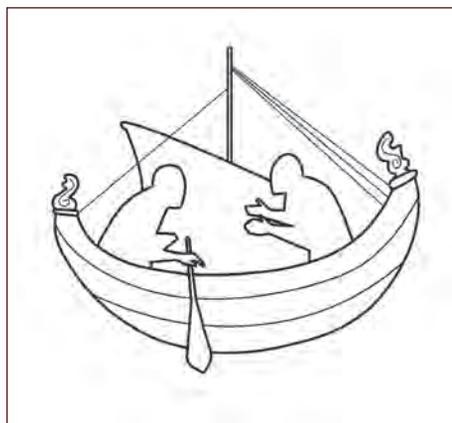
Илл. 17. Прорисы судов, представленных на клеймах № 9 «Возвращение св. Германа в обитель» и № 16 «Чудо о Василии, укравшем монастырские вещи» иконы «Преподобные Зосима и Савватий Соловецкие»

Изображённое на клейме № 16 «Чудо о Василии, укравшем монастырские вещи» судно также имеет корпус с выраженной сед-

¹⁹⁹ Комашко Н., Саенкова Е. Русская житийная икона. М.: Книги WAM, 2007. С. 316–319.

ловатостью и штевни, окончания которых немного завалены внутрь, что характерно для лодок беломорского и онежского шитья. Данное судно имеет одну мачту и крытый «чердак» (крытый отсек для хранения грузов, товаров или улова на торговых и промысловых судах Русского Севера) с люками и оснащено двурогим якорем, судя по форме — металлическим.

Весьма интересные декоративные штевни изображены на лодке, представленной на клейме № 11 «Низвержение св. Климента в море» иконы XVI в. «Святитель Николай Чудотворец, с житием» (илл. 18). Икона происходит из Никольской церкви с. Нёнокса Архангельской области, хранится в Архангельском музее изобразительных искусств (Инв. 1110-ДРЖ)²⁰⁰. Судно имеет дугообразный корпус с глубокой седловатостью и тремя рядами досок обшивки. Мачта с прямым парусом на рее установлена в центральной части корпуса, в кормовой части правого борта имеется рулевое весло с удлинённой лопастью. Штевни судна изогнуты, их верхние части имеют декоративные элементы.

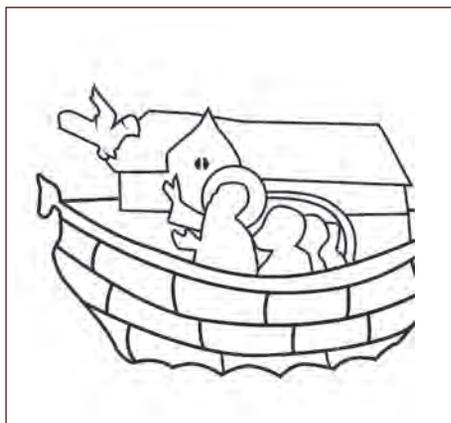


Илл. 18. Прорись клейма № 11 «Низвержение св. Климента в море» иконы «Святитель Климент, папа Римский, с житием»

На клеймах № 9 «Строительство Ноева ковчега», № 10 «Всемирный потоп» иконы XVII в. «Святая Троица, в деяниях» (илл. 19), происходящей из церкви Воскресения с. Верхние Матигоры Холмогорского района Архангельской области (хранится в Архангельском

²⁰⁰ Иконы Русского Севера: Шедевры древнерусской живописи Архангельского музея изобразительных искусств. Т. 2... С. 227.

музее изобразительных искусств, инв. 2731-ДРЖ)²⁰¹ изображены суда с деревянной надстройкой, смещённой в сторону кормы приблизительно на $\frac{3}{4}$ длины судна. Форштевень и ахтерштевень с небольшими свесами и, вероятно, оканчиваются небольшими украшениями. Судно обшито 3–4 досками с привальным брусом или планширем по кромке бортов. Вёсла или паруса не показаны.



Илл. 19. Прорись судна, представленного на клейме № 10 «Всемирный потоп» иконы «Святая Троица, в деяниях»

В целом исследование показало, что на иконах северного письма корабельная тема представлена шире, чем на иконах других иконописных школ. Сохранилось больше памятников культуры, содержащих изображения судов различных типов, принадлежащих северному письму, чем другим иконописным школам. Иконы северного письма прошли свой, отличный от других, путь. Наличие разрозненных небольших очагов иконописания, которые редко взаимодействовали между собой, способствовали тому, что написанные там иконы обладали самобытностью и большой консервативностью. Корабли и лодки, изображённые на них, различались широким разнообразием форм и конструкций. Были представлены как килевые лодки с высокими бортами и штевнями, способные ходить по бурным водам больших озёр и Белого моря, так и плоскодонные суда с невысокими бортами, пригодные для использования на небольших реках. Многообразие представленных судов

²⁰¹ Иконы Русского Севера: Шедевры древнерусской живописи Архангельского музея изобразительных искусств. Т. 2... С. 7.

также позволяет нам полагать, что мастера в качестве образцов использовали реальные суда.

Корабельные мотивы получили своё распространение и в иконописных школах центральной части России. На данной территории в XV–XVII вв. по водным путям волжско-каспийского бассейна ходило большое количество судов различных типов: *коломенки*, *ужанки*, *ржевки*, *белозерки*, *устюжны*, *струги*, *кладни*, *насады*, *досчаники*, *каюки*, *лодья* и др.²⁰²

Волжские *струги* XVI–XVII вв. в среднем имели в длину 3–8 сажень и вмещали до 12 гребцов. В записках путешественника А. Олеария о волжских стругах, которые он видел во время своего плавания в 1636 г. по Волге в составе голштинского посольства, приводится следующее описание: «плоскодонные суда с грузоподъемностью до 300 ластов (около 36 тыс. пудов) и с водоуглублением в 12 футов; эти струги водили за собою малые суда, для перегрузки (паузики) на них в мелких местах части груза, в видах облегчения перехода через перекааты»²⁰³.

Практически тождественны стругам были крупные волжские суда — *клады* или по-другому *кладныя*. В основном данный тип судов использовался для перевозки соли или рыбы. Так, в различных источниках встречаются «соляные» и «рыбные» клады. «Соляные» клады по размеру были больше «рыбных». Согласно описанию посланника Петра I в Китае Эбергарда Избраннедеса²⁰⁴ «соленая» кладь имела 16–18 саженей в длину и грузоподъемность 100 000 — 120 000 пудов. Данное судно строилось исключительно из дерева, без использования железных гвоздей и креплений, и имело мачту с огромным парусом, хотя обыкновенно приводилось в движение с помощью вёсел²⁰⁵.

²⁰² Загоскин Н. П. Русские водные пути и судовое дело в допетровской России... С. 424.

²⁰³ Там же. С. 426.

²⁰⁴ Эбергард Избраннедес — выходец из Глюкштадта в Голштинии, торговец, путешественник, глава посольства в Китае. В разных источниках встречаются разные варианты его имени: Эверт Избрант (Избрант-зоон) Идес, Эбергард Избранд Идес, Эбергард Избрантидес. В российских государственных документах упоминается как Елизарий Елизариевич Избрант.

²⁰⁵ Загоскин Н. П. Русские водные пути и судовое дело в допетровской России... С. 426.

По волжским водным путям ходили и *насады*, отмеченные выше на других речных бассейнах. *Досчаник* или *дощаник*, плававший на Волге, размерами был практически равен насадам и имел плоское дно, палубу или полупалубу и достигал десяти и более сажений в длину. *Белозерки* также имели плоское дно и могли достигать до 14 сажений в длину, 6,5 сажений в ширину.

В XVII в. распространение получили *каюки* и *коломенки*. Каюк представлял собой килевое судно, приспособленное для ходу греблею (6–8 вёсел) и на парусах. На Волге каюк использовался для грузоперевозок, а на беломорском бассейне — для пассажирского передвижения²⁰⁶. Коломенки имели 12–22 сажений в длину, от 5000 до 24 000 пудов грузоподъёмности и использовались преимущественно для сплава леса, хлеба и металлов.²⁰⁷

Перечисленные выше волжские суда относятся к большим судам. При них имелись меньшие суда для выполнения вспомогательных функций и сообщения крупного судна с берегом: *завозни*, *подвозки* и *паузики*.

В XVI–XVII вв. в центральной части России были распространены следующие малые суда: лодки *кладные* и *товарные*, использовавшиеся для перевозки грузов, *неводник* — рыбацкое судно, *стружок-однодеревка*, *лодка плавная*, *ботник* (однодеревный чёлн)²⁰⁸.

Данные суда могли послужить прототипом для написания икон мастерами иконописных школ, располагавшихся в центральной части России. Рассмотрим некоторые иконописные школы, в иконографии которых можно встретить корабельные мотивы.

Одной из широко известных иконописных школ XV–XVII вв. считается **московская иконописная школа**. Первые известия об иконописании в Москве относятся к XIV в. Ведущую роль в формировании и развитии московской иконописной школы сыграли Андрей Рублев и Феофан Грек. Палеологовское искусство, к которому московские мастера приобщились уже в XIV в. и которое приобрело для них особую притягательную силу после приезда Феофана, способствовало повышению общего уровня художественной культуры. Феофану были присущи суровые, полные драматизма образы. Идеалы же Рублева были более созерцательными и просветлёнными,

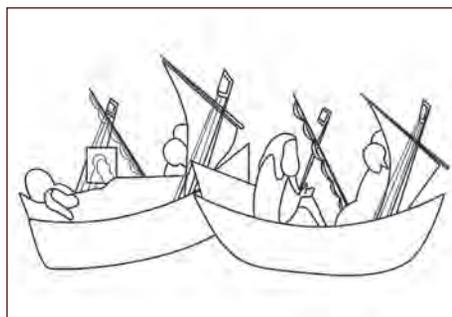
²⁰⁶ Загоскин Н. П. Русские водные пути и судовое дело в допетровской России... С. 427.

²⁰⁷ Там же. С. 429.

²⁰⁸ Там же. С. 430.

призывающими к очищению и нравственному совершенствованию. С 70-х годов XV в. начинает работать Дионисий, его стиль близок к стилю Андрея Рублева. Но в его произведениях дают о себе знать и новые тенденции: усиление каноничности художественного мышления, ведущее к повторяемости одних и тех же мотивов движения, к стандартизации живописных приёмов²⁰⁹.

Иконописцы московской школы в XV в., так же как и новгородские мастера, проявляли сдержанность при написании судов на иконах, ограничиваясь только необходимыми элементами судовых конструкций. Так, например, на клейме № 9 «Путешествие Петра и его соперника Геронтия в Константинополь на поставление в митрополиты и явление Геронтию Богоматери» иконы «Митрополит Пётр с житием» (написана в 1480-е гг. в мастерской Дионисия, находится в Успенском соборе Московского Кремля, инв. 3228 соб/ж-258)²¹⁰ представлено довольно схематичное изображение двух одномачтовых судов с треугольным парусом на рее. Суда имеют плоское дно, невысокие борта, невысокие штевни, есть небольшие свесы. В кормовой части присутствует надстройка (илл. 20). Такой тип корпусов характерен для речных судов, распространённых на Волге, её притоках и других реках центральной



Илл. 20. Прорись судна, представленного на клейме № 9 «Путешествие Петра и его соперника Геронтия в Константинополь на поставление в митрополиты и явление Геронтию Богоматери» иконы «Митрополит Пётр с житием»

²⁰⁹ Очерки истории русской иконы от Крещения Руси до наших дней... С. 322.

²¹⁰ Иконы Успенского собора Московского Кремля. Вторая половина XV–XVI век : каталог / ред.-сост. и автор вступительной статьи Т. В. Толстая. М.: Московский Кремль, 2016. Кат. № 2. С. 96–107.

части России. Речные суда традиционно изготавливаются с плоским дном во избежание посадки на мель или увязания в песке и иле. Невысокие борта подходят для спокойных речных вод, а невысокие штевни — для стыковки с пологим берегом.

В XVI в. московская иконописная школа становится ведущей в Русском государстве. Данный век характеризуется политическими, экономическими и культурными изменениями, вызванными реформами Ивана Грозного. Важнейшим событием для иконописи данного периода становится Стоглавый Собор, прошедший в феврале — мае 1551 г. по указанию Ивана Грозного. Среди прочих важных тем на нём были обсуждены вопросы, касающиеся церковного искусства, включающие основы иконописи и морали иконописцев. Принятые на Соборе постановления также регламентировали взаимоотношения между мастерами и их учениками, надзор над иконописцами и т. д. Согласно постановлениям иконы требовалось писать «по старым образцам, по образу, и по подобию, и по существу, смотря на образы древних живописцев и знаменовати с добрых образцов»²¹¹, то есть соответствовать установленному Церковью иконописному канону.

На Стоглавом Соборе было вынесено решение о введении иконописных подлинников, соответствовавших определённым правилам и канонам. Так, русские иконописные подлинники предназначались в руководство художникам и иконописцам, в их состав входили святые Русской Церкви. Подлинники указывали как формы изображений — сложных и единоличных, так и иконописную технику. Различались две группы подлинников — лицевые и теоретические. Первые представляли собой сборники иконописных образцов, начертанных на бумаге в виде контуров. Вторые включали в себя лишь теоретические описания изображений, без самих изображений.

В московской иконографии появляется строгая регламентация, которая отразилась на том, как мастера XVI в. изображали корабли и лодки. Так, суда, представленные на клеймах житийных икон начала XVI в. «Иоанн Богослов на острове Патмосе, с житием» (из собрания Государственной Третьяковской галереи, инв. 12027)²¹²,

²¹¹ Успенский Л. А. Богословие иконы Православной Церкви. URL: https://azbyka.ru/otechnik/Leonid_Uspenskij/bogoslovie-ikony-pravoslavnoj-tserkvi/13 (дата обращения: 10.05.2023).

²¹² Антонова В. И., Мнева Н. Е. Каталог древнерусской живописи XI — начала XVIII вв. Опыт историко-художественной классификации. В 2-х томах. М.: Искусство, 1963. Т. 1. Кат. № 298. С. 353–354.

«Никола Зарайский с житием» (из собрания Центрального музея древнерусской культуры и искусства им. Андрея Рублева, инв. КП 827)²¹³, «Иоанн Богослов на острове Патмос, с житием» (из собрания Государственной Третьяковской галереи, инв. 20874)²¹⁴, «Святые Владимир, Борис и Глеб, с житием Бориса и Глеба» (из собрания Государственной Третьяковской галереи, инв. 14247)²¹⁵, имеют весьма скромную прорисовку деталей и схожую форму корпусов, характерную для речных судов (плоское дно, невысокие, наклонённые штевни, небольшие свесы), что говорит о следовании тенденциям на усиление каноничности художественного мышления и стандартизации живописных приёмов.

Несмотря на схожесть, каждый иконописец всё же пытался внести своё видение. Так, судно с иконы «Иоанн Богослов на острове Патмосе, с житием» (из собрания Государственной Третьяковской галереи, инв. 12027) имеет мачту с парусом, располагающуюся в центре, кормовую надстройку и кормовой флаг (илл. 21). В центральной части судна, представленного на клейме № 6 «Спасение корабля от потопа» иконы «Никола Зарайский с житием» (из собрания Центрального музея древнерусской культуры и искусства



Илл. 21. Клеймо № 2 «Иоанн и Прохор на корабле во время бури» иконы «Иоанн Богослов на острове Патмосе, с житием»

²¹³ Иконы XIII–XVI веков в собрании Музея имени Андрея Рублева... Кат. № 46. С. 294–299.

²¹⁴ Лазарев В. Н. Русская иконопись от истоков до начала XVI века. М.: Искусство, 2000. С. 122, 145.

²¹⁵ Антонова В. И., Мнева Н. Е. Каталог древнерусской живописи XI — начала XVIII вв. Опыт историко-художественной классификации. В 2-х томах. М.: Искусство, 1963. Т. 2. Кат. № 410. С. 60–61.

им. Андрея Рублева, инв. КП 827) также имеется мачта с парусом (илл. 22). На судне с иконы «Иоанн Богослов на острове Патмос, с житием» (из собрания Государственной Третьяковской галереи, инв. 20874) прорисованы пять поясов обшивки, а в центре — мачта со свёрнутым парусом (илл. 23). Судно с иконы «Святые Владимир, Борис и Глеб, с житием Бориса и Глеба» (из собрания Государственной Третьяковской галереи, инв. 14247) имеет четыре пояса обшивки и два гребных весла, каждое из которых обладает Т-образной ручкой и широкой лопастью (илл. 24).



Илл. 22. Прорись судна, представленного на клейме № 6 «Спасение корабля от потопа» иконы «Никола Зарайский с житием»



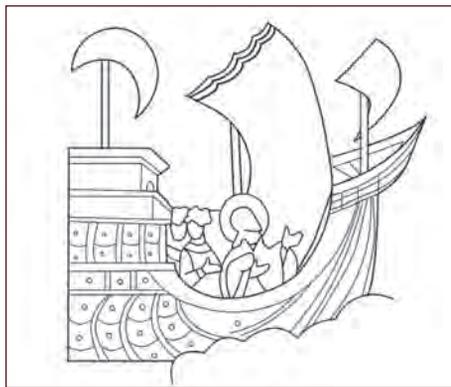
Илл. 23. Прорись судна, представленного на клейме № 2 «Иоанн с Прохором, «единым от семидесяти», плывут на корабле» иконы «Иоанн Богослов на острове Патмос, с житием»



Илл. 24. Прорись судна, представленного на клейме № 9 «Убиение Глеба в лодке, во время переправы через реку Смядынь» иконы «Святые Владимир, Борис и Глеб, с житием Бориса и Глеба»

Во второй половине XVI в. в московской иконописной школе намечается тенденция к сложным композициям с избытком деталей. Дионисиевские традиции идут на убыль, теряется величественная простота, иконная палитра тускнеет, вместо прежних лёгких и светлых красок появляются плотные землистые оттенки. Возникает стремление к сложности и перегруженности деталями. Догматический смысл иконы перестает осознаваться как основной, доминирующее значение часто приобретает повествовательный момент²¹⁶.

На клейме № 6 «Путешествие по морю» иконы «Преподобная Ксения, с житием» (написана в 1551 г., находится в Свято-Троицкой Сергиевой Лавре, инв. 2750)²¹⁷ мы можем наглядно увидеть, как стремление к сложным композициям отразилось на изображении судов. На клейме показан трёхмачтовый корабль. Корпус имеет высокую седловатость, мощные штевни, кормовую надстройку и украшен декоративными элементами. По-видимому, автор писал изображение с иностранного судна (илл. 25).



Илл. 25. Прорись судна, представленного на клейме № 6 «Путешествие по морю» с иконы «Преподобная Ксения, с житием»

Московская иконопись XVII в. характеризуется усложнением композиций. Явно выраженную тенденцию приобретает увеличение бытовых реалий не только в архитектурных фонах, но и в самом изображении деяний. От традиционной системы иконописания художник переходит к «живоподобию». В. В. Бычков описывает

²¹⁶ Лазарев В. Н. Московская школа иконописи. М.: Искусство, 1971. С. 56.

²¹⁷ Комашко Н., Саенкова Е. Русская житийная икона... С. 240–243.

данный феномен следующим образом: «“живоподобие” — стремление к созданию иллюзорного сходства с внешним видом оригинала (как правило, воображаемого, идеализированного)»²¹⁸. Большое значение начинает придаваться объёмной пластике формы. Также считается, что иконописец XVII в. был больше сконцентрирован на передаче внешнего облика вещи вместо раскрытия внутренней сущности вещи или явления. Обращаясь к изображениям судов на московских иконах XVII в., можно отметить появление объёмности, достигнутого за счёт умелого сочетания света и тени, в результате чего суда больше не кажутся плоскими.

Так, явно выраженным объёмом обладают суда, представленные на иконах «Святая Мария Египетская, с житием» (из собрания Государственной Третьяковской галереи, инв. 29551)²¹⁹, «Богоматерь Тихвинская, с 24 клеймами» (из собрания Центрального музея древнерусской культуры и искусства им. Андрея Рублева, инв. КП 756)²²⁰.

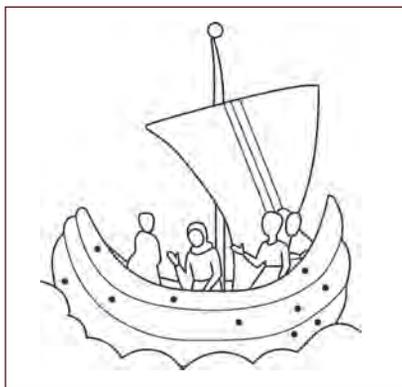
На клейме № 6 «Св. Мария переправляется через Иордан» иконы последней четверти XVII в. «Святая Мария Египетская, с житием» изображена небольшая речная лодка с умеренной седловатостью, низкими бортами и двумя поясами обшивки. На бортовых досках показаны тёмные точки — шляпки гвоздей или клёпки, при помощи которых крепится обшивка. На клейме № 3 «Путешествие на корабле в Иерусалим» представлено судно с дугообразным корпусом, глубокой седловатостью и тремя поясами обшивки. Бортовые доски скреплены гвоздями или клёпками, о чём также свидетельствуют тёмные точки. В центре судна размещена мачта с парусом на рее. Судно подобной конструкции могло совершать плавания по морям и большим озёрам (илл. 26).

На клейме № 1 «Явление иконы над Ладожским озером» иконы 1680 г. «Богоматерь Тихвинская, с 24 клеймами» имеется изображение двух однотипных судов с глубокой седловатостью. Корпуса имеют три пояса обшивки и высокие штевни с небольшим свесом. Каждая лодка оснащена двумя вёслами с прямоугольной лопастью (илл. 27).

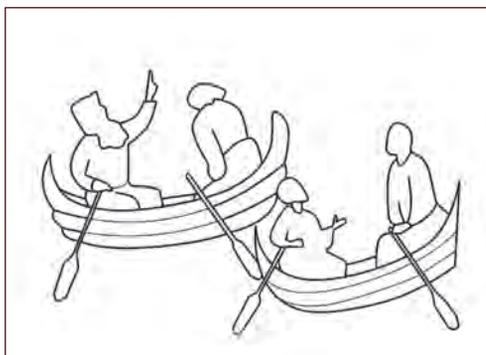
²¹⁸ Бычков В. В. Эстетика в России XVII века. М.: Знание, 1989. С. 53.

²¹⁹ Комашко Н., Саенкова Е. Русская житийная икона... С. 238–239.

²²⁰ Иванова И. А. Икона Тихвинской Богоматери и ее связь со «Сказанием о чудесах иконы Тихвинской Богоматери» // Труды Отдела древнерусской литературы. Т. 22. М.; Л.: Наука, 1966. С. 419–436.



Илл. 26. Прориси судов, представленных на клеймах № 6 «Св. Мария переправляется через Иордан» № 3 «Путешествие на корабле в Иерусалим» иконы «Святая Мария Египетская, с житием»



Илл. 27. Прорись судна, представленного на клейме № 1 «Явление иконы над Ладожским озером» иконы «Богоматерь Тихвинская, с 24 клеймами»

Суда, изображённые на московских иконах, полностью отражают тенденции и изменения, присущие московской иконописной школе. Так, изображение простейших судов в XV в. явилось следствием того, что в данный временной период преобладал символизм в иконографии, тенденция на сдержанность в написании архитектурных фонов и бытовых предметов. Тенденция на усиление каноничности художественного мышления и стандартизацию живописных приёмов, свойственная концу XV — раннему XVI в., привела к появлению судов со схожими конструкциями корпусов. Усложнение композиций и переход к иконографии «живоподобия»,

характерное для икон XVII в., выразилось не только в более детальной прорисовке, но и в появлении объёмности в изображении судов.

К иконописным школам, в иконографии которых представлены корабельные мотивы, относится и **ярославская иконописная школа**, сложившаяся в XIII–XVII вв. Особенности её во многом связаны с историей Ярославской земли. Так, разорение его татарами Батыея в 1238 г. на долгие годы отбросило Ярославль назад в культурном и экономическом развитии. Ранним работам ярославских иконописцев свойственна большая простота в средствах выражения. С присоединением к Москве в XV в. в культурной жизни Ярославля началось заметное оживление. Однако развитие ярославской иконописи по сравнению с другими школами происходило медленнее. По мастерству исполнения произведения ярославских мастеров второй половины XVI в. часто уступают творениям столичных мастеров, но в них отражено более живое и непосредственное отношение к окружающему миру²²¹.

Работы ярославских художников второй половины XVI в.²²² часто несут в себе черты глубокой архаики. На их иконах нередко сложные композиции, строй которых отягощён всевозможными «бытейскими» нововведениями, соседствуют со сценами, которые отличаются крайней примитивностью решения²²³. Данная особенность ярославской школы прослеживается и на изображениях судов. Так, на клейме № 1 «Савватий и Герман плывут на Соловецкий остров» иконы XVI в. «Преподобные Зосима и Савватий Соловецкие, с житием в 16 клеймах» (из собрания Ярославского художественного музея, инв. И-239; КП-53403/219)²²⁴ показано довольно архаичное изображение долблёной лодки с дугообразным корпусом

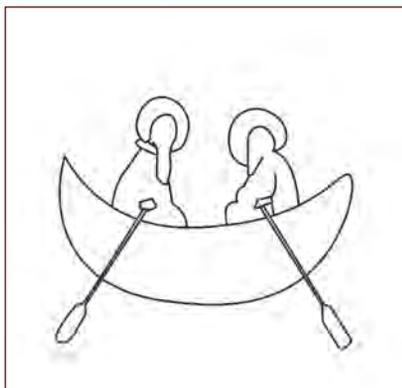
²²¹ Очерки истории русской иконы от Крещения Руси до наших дней... С. 356.

²²² Более ранние произведения ярославской иконописной школы, содержащие корабельные мотивы, не были исследованы в силу того, что не были обнаружены сохранившиеся образцы.

²²³ Очерки истории русской иконы от Крещения Руси до наших дней... С. 358.

²²⁴ Иконы Ярославля XIII – середины XVII века. Шедевры древнерусской живописи в музеях Ярославля: в 2 т. = Yaroslavl Icons of 13 – mid 17th century. The masterpieces of ancient russian painting in the museums of Yaroslavl: in 2 volumes. М.: Северный паломник, 2009. Т. I. Кат. № 56. С. 340–349.

и умеренной седловатостью, в руках гребцов — два весла с лопастью прямоугольной формы (илл. 28).

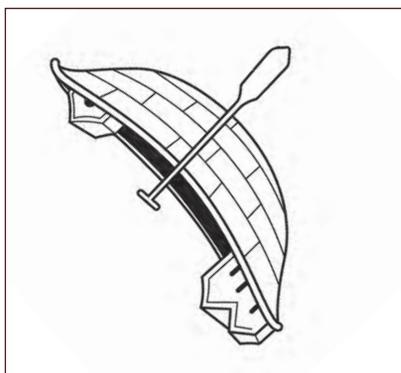


Илл. 28. Прорись судна, представленного на клейме № 1 «Савватий и Герман плывут на Соловецкий остров» иконы «Преподобные Зосима и Савватий Соловецкие, с житием в 16 клеймах»

Временем наивысшего расцвета в экономической и культурной жизни средневекового Ярославля стал XVII в. Работы ярославских художников данного временного периода поражают обилием различных бытовых и исторических изображений с достаточно подробной детальной прорисовкой²²⁵. Данная тенденция напрямую затронула и образы лодок и кораблей, написанных на иконах. Приведём некоторые примеры. Так, на клейме № 3 «Избавление Дмитрия от потопления» иконы первой трети XVII в. «Святитель Николай Чудотворец, с житием (Никола Великорецкий)» (из собрания Ярославского художественного музея, инв. И-585; КП-53403/519)²²⁶ изображено судно с четырьмя рядами обшивки, выполненной из отдельных планок. Корабль имеет дугообразные штевни, загнутые во внешнюю сторону, и широкий планширь по краю борта. На носу и на корме — деревянные судовые надстройки (бак и ют). В центре лодки — весло с широкой лопастью и Т-образной ручкой в верхней части древка весла (илл. 29).

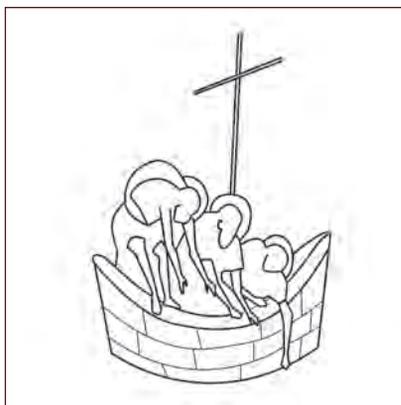
²²⁵ Очерки истории русской иконы от Крещения Руси до наших дней... С. 369.

²²⁶ Иконы Ярославля XIII — середины XVII века. Шедевры древнерусской живописи в музеях Ярославля: в 2 т. ... Т. I. Кат. № 102. С. 546–551.



Илл. 29. Прорись судна, представленного на клейме № 3
«Избавление Дмитрия от потопления»
иконы «Святитель Николай Чудотворец, с житием (Никола Великорецкий)»

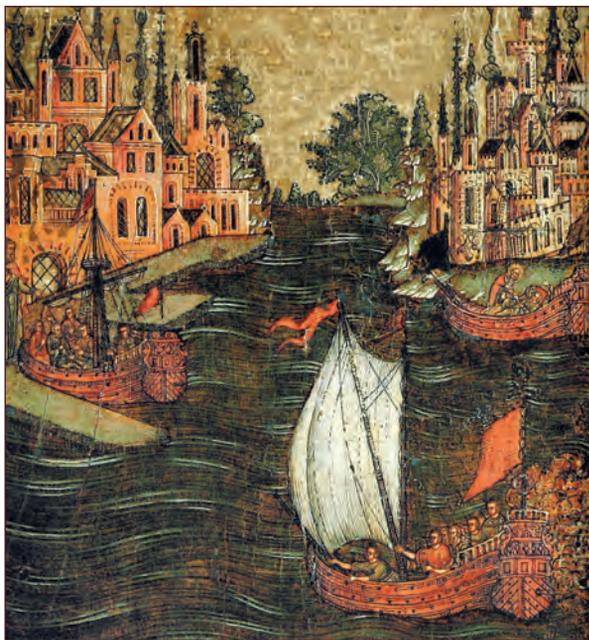
На иконе середины XVII в. «Воскресение Христово — Сошествие во ад» (из собрания Ярославского художественного музея, инв. И-528, КП-53403/466)²²⁷ в сцене с апостолом Петром в правом нижнем углу изображён корабль с крестообразной мачтой — символ Церкви Христовой. Судно имеет глубокую седловатость, прямые высокие штевни, широкий планширь и три ряда обшивки, выполненные из отдельных планок (илл. 30).



Илл. 30. Прорись судна, представленного на иконе
«Воскресение Христово — Сошествие во ад»

²²⁷ Иконы Ярославля XIII — середины XVII века. Шедевры древнерусской живописи в музеях Ярославля: в 2 т... Т. II. Кат. № 184. С. 366–373.

Старательно вырисованы различные типы иностранных и русских морских и речных судов на иконе знаменитого ярославского иконописца XVII в. Семёна Спиридонова «Николай Чудотворец с житием» (1685 г., из собрания Ярославского художественного музея, инв. И-432, КП-53403/377)²²⁸. Так, например, на клейме «Приведение корабля итальянского купца в Миры (Чудо о купце)» он изобразил западноевропейские корабли с высокой резной кормой, точёной балюстрадой и сложной системой парусов на высоких мачтах (илл. 31). Считается, что прототипами судов выступили корабли фряжских и русских купцов, которые художник мог наблюдать у себя на родине в Холмогорах и в Ярославле. Он тщательно изучил их непростые конструкции, а затем с большой точностью воссоздал на иконных клеймах²²⁹.

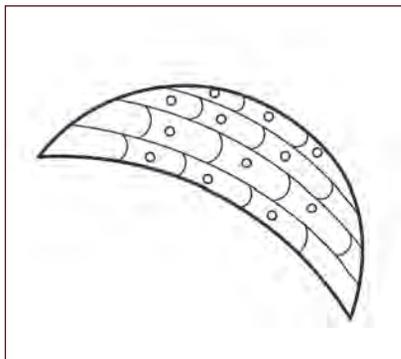


Илл. 31. Клеймо № 12 «Приведение корабля итальянского купца в Миры (Чудо о купце)» иконы «Николай Чудотворец с житием»

²²⁸ Брюсова В. Г. Русская живопись XVII века. М.: Искусство, 1984. Цв. ил. 77.

²²⁹ Масленицын С. И. Ярославская иконопись. М.: Искусство, 1973. С. 36–37.

Наряду с прорисованными до мельчайших деталей судами на ярославских иконах XVII в. присутствовали и более простые изображения лодок, что, как отмечалось выше, также является характерной особенностью ярославской иконописной школы исследуемого периода. Например, на клейме № 13 «Чудо о спасении утонувшего человека» иконы «Варлаам Хутынский с житием в 18 клеймах» (из собрания Ярославского историко-архитектурного и художественного музея-заповедника, инв. ЯМЗ 41444, ИК 337)²³⁰ изображена лодка с дугообразным корпусом умеренной седловатости. Лодка имеет четыре пояса обшивки, состоящих из отдельных планок. Доски обшивки скреплены при помощи клёпок (илл. 32). Также архаичное судно написано на клейме № 9 «Спасение Димитрия со дна моря» иконы «Святитель Николай Чудотворец, с житием» (хранится в Ярославском художественном музее, инв. И-1226, КП-53403/1094)²³¹. На клейме изображена дугообразная лодка с четырьмя рядами обшивки, мачтой и парусом (илл. 33).



Илл. 32. Прорись судна, представленного на клейме № 13
«Чудо о спасении утонувшего человека»
иконы «Варлаам Хутынский с житием в 18 клеймах»

В целом, в ходе исследования корабельных мотивов, представленных в иконографии ярославской школы установлено, что изображения кораблей и лодок вплоть до второй половины XVI в. несли в себе черты глубокой архаики. В отдельных случаях архаичность

²³⁰ Иконы Ярославля XIII — середины XVII века. Шедевры древнерусской живописи в музеях Ярославля: в 2 т. ... Т. II. Кат. № 150. С. 244–255.

²³¹ Там же. 454–461.



Илл. 33. Прорись судна, представленного на клейме № 9
«Спасение Димитрия со дна моря»
иконы «Святитель Николай Чудотворец, с житием»

изображений корабля сохранялась и в XVII в. Однако, несмотря на это, некоторые конструктивные элементы судов на иконах считаются довольно хорошо, что позволяет внести немалый вклад в изучение судостроения данной эпохи.

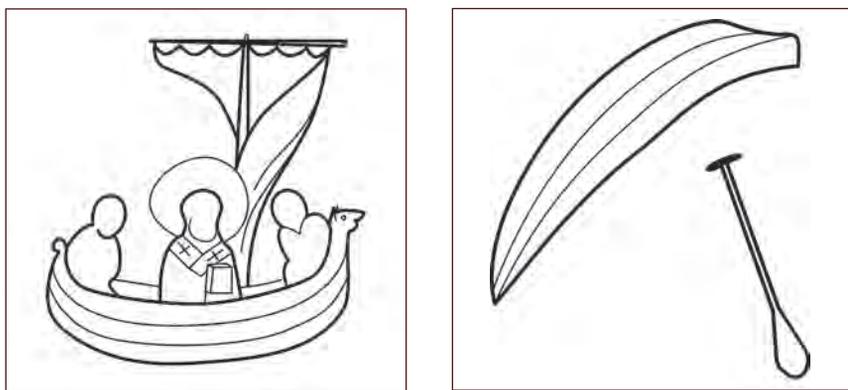
Следующая иконописная школа, в иконографии которой представлены корабельные мотивы — **ростово-суздальская иконописная школа**.

Ростово-Суздальская школа объединяет многочисленные иконописные мастерские Владимира, Суздаля, Ростова²³². Большое влияние на развитие данной школы оказали исторические события. Так, произведения живописи времён борьбы с монголо-татарами XIV в. несли в себе глубокую скорбь. А в XV в., в период крепнущей веры, были созданы произведения, наполненные светлым радостным настроением. В XV в. особое распространение получили житийные иконы, где изображение святого обрамлено клеймами со сценами из

²³² В отечественной науке исследователи разделились во мнении, как правильно именовать иконописную школу, расположенную на данной территории. Помимо ростово-суздальской школы встречаются следующие названия — владими́ро-суздальская школа, ростовская школа.

его жития. На подобных житийных иконах с клеймами и получили своё распространение изображения различных кораблей и лодок. Рассмотрим некоторые из них.

На клейме № 7 «Чудо о корабельниках» иконы «Свт. Николай Чудотворец, с житием в 20 клеймах» (из собрания Русского музея, инв. ДРЖ-2704)²³³ изображено плоскодонное судно с углублённой седловатостью, четырьмя поясами обшивки. Высокий форштевень оканчивается носовой фигурой в виде головы животного. В центре, чуть ближе к носовой части, установлена мачта с парусом на рее. На клейме № 16 «Спасение Димитрия со дна моря» проиллюстрирована небольшая перевёрнутая лодка с четырьмя поясами обшивки и весло с Т-образной ручкой и ромбовидной лопастью (илл. 34).



Илл. 34. Клейма № 7 «Чудо о корабельниках» и № 16 «Спасение Димитрия со дна моря» иконы «Свт. Николай Чудотворец, с житием в 20 клеймах»

Изображения судов имеются на клеймах иконы «Святитель Николай Чудотворец (Зарайский), с житием» (из собрания Владимиро-Суздальского историко-художественного и архитектурного музея-заповедника, инв. В-413)²³⁴. Судно, представленное на клейме № 13 «Чудо о корабельниках», имеет корпус с небольшой седловатостью. В носовой части — наклонённая мачта с прямоугольным парусом на рее. Корпус имеет два пояса бортовой обшивки, выпол-

²³³ Ростово-суздальская живопись XII–XVI веков = Rostov-Suzdal painting of the 12th–16th centuries. М.: Изобразительное искусство, 1970. Табл. 20–23.

²³⁴ Иконы Владимира и Суздаля. М.: Северный паломник, 2006. Кат. № 16. С. 118–125.

ненных из отдельных планок. В кормовой части имеется рулевое весло (илл. 35).



Илл. 35. Прорись судна с клейма № 13 «Чудо о корабельниках» иконы «Святитель Николай Чудотворец (Зарайский), с житием»

Со второй половины XVI в. композиция икон начинает усложняться, художник стремится как можно подробнее передать событие, лежащее в основе того или иного иконного изображения. Иконописец начинает уделять внимание различным деталям, которые ранее не входили в поле его зрения, что, несомненно, сказывается на изображении судов. Например, хорошую детальную прорисовку имеет судно с клейма № 2 «Иоанн и Прохор плывут на корабле в Малую Азию» иконы «Апостол Иоанн Богослов и Прохор на острове Патмос, с хождением Иоанна Богослова» (из собрания Владимиро-Суздальского историко-художественного и архитектурного музея-заповедника, инв. В-6300/54)²³⁵. На клейме показано судно с глубокой седловастостью и высокими изогнутыми штевнями. Корабль имеет четыре пояса обшивки, выполненные из отдельных планок, палубу на корме и носовую надстройку, а также рулевое весло с прямоугольной лопастью. В центре корабля установлена мощная мачта с хорошо прорисованным такелажем, на вершине мачты имеется конструкция в виде вороньего гнезда, парус прямоугольной формы (илл. 36).

В целом, ростово-суздальская иконопись в XV–XVII вв. была подвержена тем же тенденциям, направленным на усложнение композиций и придание объёмности фигурам, лицам, окружаю-

²³⁵ Иконы Владимира и Суздаля... Кат. № 32. С. 186–193.



Илл. 36. Прорись судна с клейма № 2
«Иоанн и Прохор плывут на корабле в Малую Азию»
иконы «Апостол Иоанн Богослов и Прохор на острове Патмос,
с хождением Иоанна Богослова»

щей среде, что и московская иконописная школа. Также изображение судов на иконах мастеров данной школы отличается большим разнообразием, что является свидетельством бытования в данном регионе большого количества судов разного типа, адаптированных к навигационным условиям местности.

Исследование корабельных мотивов в русской средневековой иконографии показало хорошо прослеживаемую зависимость изображения судов от тенденций, присущих иконописным школам в определённый период времени. Так, в XV в. в русской иконописи была распространена тенденция к символизму, икона обладала сакральным характером, призванным возводить духовный взор зрителя от образа к первообразу, к «небесному» смыслу этого изображения. Для икон XV в. были характерны наличие иконографических схем со строгим набором композиций, обострённая графичность, плоскостная «ковровость» композиций с «вывернутой» перспективой, отсутствие глубины пространства, «сверхпокой», выраженный в статичности фигур. Тяга к символизму также отразилась в условности композиционных элементов. Довольно условно были представлены и суда на иконах. Они имели простейшую конструкцию и использовались, прежде всего, чтобы подчеркнуть сакральный характер иконы. В христианстве плавающий корабль был символом человеческой жизни, чаще всего праведной или прожитой, что на-

шло своё отражение в большинстве рассмотренных нами икон. Например, на иконах, посвящённых свт. Николаю Чудотворцу, лодки представлены на клеймах, описывающих чудесное спасение Святым людей, терпящих бедствие. Здесь в момент крушения корабля, когда, казалось бы, жизненный путь подходит к концу, святой являет чудо и спасает жизни. Ещё один важный смысл, распространённый в христианстве, это отождествление корабля и церкви, данное явление, например, можно наблюдать на более позднем иконописном образе «корабль веры».

В XVI–XVII вв. символизм, присущий ранним иконам, постепенно утрачивается, образы святых вместо вневременной, полностью отстранённой от мира сущности приобретают сущность историческую. К середине XVI в. происходит ослабление канона, и намечается тенденция на усложнение традиционных композиций, появляются новые и сложные по догматическому содержанию и иконографическому изводу сцены. XVI в. характеризуется введением государственной и церковной регламентации иконографии. С середины XVI в. ориентиром в иконографии выступали «подлинники» — сборники иконографических схем и кратких словесных описаний основных композиций и иконографических типов, составленные церковными иерархами (епископами и митрополитами). Подлинник являлся своеобразной технической энциклопедией для художников, следуя которой, они оставались в рамках иконописного канона и в традициях русской средневековой культуры. Подлинники довольно лаконично описывали основные требования к изображению святого и его характерные внешние черты, а также окружающий его пейзаж и архитектуру. Относительно изображений судов определённых рекомендаций не приводилось, корабли и лодки лишь упоминались в качестве необходимого элемента, художник имел свободу в выборе художественных средств при написании судов (его тип, размер, цветовые решения, характерные конструктивные особенности).

Усложнение форм, дополнение устоявшихся иконографических схем новыми деталями, а также стремление художников изображать русских святых среди современной архитектуры и пейзажа, присущие иконописи XVI в., привели к более детальной прорисовке конструктивных элементов при написании судов на иконах. Например, при анализе икон XVI в., в отличие от более ранних, мы увидели не только условное изображение корпуса лодки, оснащённого парусом и веслом, но и в некоторых случаях смогли определить тип

лодки, характер обшивки, метод её крепления, разглядеть носовую фигуру, кормовые и палубные надстройки и т. д.

В конце XVI–XVII в. происходит переход от сакральной иконы к описательному иллюстративно-декоративному изображению с усложнением композиции. Наблюдается постепенный отход иконографии от церковного канона, усиливается самостоятельность художественного творчества.

В иконографии XVII в. наблюдается усиление западноевропейского художественного влияния, которое уже с середины XVI в. неуклонно воздействовало на эстетическое сознание Руси. Во многом данному процессу способствовала Никоновская церковная реформа, которая на государственном уровне утвердила возможность привнесения изменений в веками складывавшийся церковный культ, тем самым дав предпосылки для распространения западных влияний в культуре. Проникновение в Россию западных наук и форм культурной и художественной деятельности привело к возникновению новых способов художественного мышления. Культура приобретает всё более светский характер. К концу XVII в. укрепляется тенденция «документально-исторического» понимания иконописи. На иконах XVII в. появляются богато украшенные западноевропейские суда, что нехарактерно для более ранней иконографии. В иконописи наблюдается усиление динамизма, роста вариативности и изощрённости форм, развитие декоративности, многоцветности, роскоши, а также «живоподобие». В написании судов эти изменения проявляются в появлении объёмности и реалистичности при изображении лодок и кораблей. Художник прорисовывает не только основные конструктивные элементы, но и небольшие детали (рангоут, такелаж, декоративные элементы). Вторичным результатом эволюции изображения корабля в контексте становления иконографии «живоподобия» является возможность использования изображения корабля в качестве источника реконструкции практики кораблестроения.

В ходе исследования корабельных мотивов, представленных в русской средневековой иконописи, установлено, что на изображения корабля на иконе косвенным образом влияли различные историко-культурные, социально-экономические, территориальные факторы. Так, например, на территориях, где в свете различных исторических событий культурное и экономическое развитие шло медленными темпами, иконы обладали большей простотой и склонностью к символизму в отличие от икон, происходящих из более экономически и культурно развитых земель. Данная тенденция по-

влияла и на изображение судов на иконах. Например, корабли на иконах ярославской иконописной школы XV–XVI вв. долгое время изображались весьма условно, так как данная земля довольно долго испытывала последствия монголо-татарского разорения и иконография в целом развивалась медленными темпами. Если в произведениях других иконописных школ в XVI в. уже наблюдалась детальная прорисовка конструкции судна, то работам ярославской школы присущи черты глубокой архаики. На изображения кораблей на северных иконах своё влияние оказало наличие разрозненных центров иконописания, что выразилось в изображении на иконах большого разнообразия судов различных типов.

Своё влияние на изображение кораблей и лодок на иконах оказывали и реальные суда, распространённые в местности, где проживал и работал художник. Иконописцы, работавшие в манере «живоподобия», при написании судов могли опираться на реальные прототипы. Так корабли и лодки разных иконописных школ обладают своими уникальными характеристиками и отличительными чертами. Например, среди образцов московской иконописной школы распространено изображение плоскодонных судов с невысокими бортами и штевнями. Такие суда характерны для спокойных речных вод Московской земли. Речные суда традиционно изготавливаются с плоским дном во избежание посадки на мель или увязания в песке и иле. Невысокие борта делали удобным передвижение на спокойных речных водах, а невысокие штевни — стыковку с пологим берегом. На новгородских и северных иконах, напротив, больше распространены суда с высокими бортами и штевнями, характерные для крупных озёр и морского судоходства. Для плавания на водоёмах данного типа судостроители в основном изготавливали килевые лодки, с высокими бортами и высоким носом и кормой, способные с лёгкостью подняться на волну.

2.2. Культурная семантика корабельных мотивов фресковой и миниатюрной живописи XV–XVII вв.

Широкое распространение корабельные мотивы получили не только в иконописи, но и в таких видах древнерусской живописи, как фрески и миниатюры.

Иконографические схемы храмовых росписей, так же как и икон, сложились ещё в Византии, и в ранние времена, вплоть до

XV в., художниками часто выступали византийские мастера. В XVI–XVII вв. фрески претерпели значительные изменения, что было обусловлено несколькими факторами. Во-первых, увеличением числа храмов и их размеров, в связи со всплеском каменного храмового строительства в середине — конце XVI в. Во-вторых, расширением социального состава заказчиков стенописи и региональной принадлежности художников. В-третьих, появлением новых художественных образцов, большая часть которых имела европейское происхождение. С XVII в. наравне с представителями церковной власти, крупных монастырей и земледельческой знати заказчиками настенных росписей начали выступать богатейшие купцы и ремесленники. А расписывать стены наравне с признанными столичными мастерами стали объединённые в артели под руководством опытных местных изографов художники из крупных провинциальных художественных центров: Ярославля, Ростова, Нижнего Новгорода, Костромы, Переславля-Залесского, Сольвычегодска, Устюга. Провинциальные художники, не связанные государственной службой и монашеским обетом, привлекались к выполнению крупных государственных заказов (Кремлёвские соборы и палаты членов царской семьи в Московском Кремле и подмосковных резиденциях), к украшению монастырей, приходских храмов и небольших церквей, принадлежавших купцам.

Своего расцвета фреска достигла в середине — второй половине XVII в., чему способствовал экономический рост в стране. Организация росписи храмового пространства требовала больших материальных затрат и к XVII в. экономика достигла такого уровня, который позволил церкви и частным заказчикам вкладывать крупные суммы в украшение храмов. Расцвет фресковой живописи характеризовался расширением круга сюжетов и тенденцией на личностную интерпретацию заказчиками и художниками отдельных сюжетов и образов канонической картины мироустройства, библейской и евангельской мифологии, христианской истории. Иными словами, архитектура и программа храмовых росписей утверждалась местными архиереями или патриархом (в случае осуществления росписи в сооружениях общенационального значения) в соответствии с порядком, установленным Стоглавым собором, но иконография отдельных сюжетов и стилистические детали росписей оставались в ведении заказчика и художников, что способствовало значительному своеобразию росписи храмов XVII в.

Несмотря на то, что расписывание стен храмов было распространённой практикой, древнейших фресок сохранилось в разы меньше, чем образцов иконописной живописи. На протяжении долгого времени фрески подвергались разрушению от воздействия света, сырости, теряли первоначальный вид при появлении трещин на штукатурке. Организовать подходящие условия для сохранения данных объектов культурного наследия оказалось сложнее, чем, например, обеспечить сохранность древних икон. Ранние росписи сохранились в виде единичных памятников, подвергшихся разрушениям и реставрациям. В большем количестве и в лучшем качестве сохранились фрески начиная со второй половины XVII в.

Корабельные мотивы, представленные на фресковой живописи XV–XVII вв., обладают потенциалом для изучения древнерусской судостроительной традиции. Стоит отметить, что на более ранних настенных росписях также встречаются суда, иллюстрирующие сюжеты Священного Писания и основные догматы христианства. Однако на ранних изображениях судов может проследиваться влияние византийской или в некоторых случаях средиземноморской судостроительной традиции. Ярким примером такого влияния являются корабли и лодки, изображённые на фресках Спасо-Преображенского собора Мирожского монастыря, построенного в XII в. по заказу новгородского архиепископа Нифонта. Так, например, на фреске «Явление Христа апостолам на Тивериадском море» (илл. 37) мы



Илл. 37. Прорись судна с фрески «Явление Христа апостолам на Тивериадском море» Спасо-Преображенского собора Мирожского монастыря



Илл. 38. Прорись судна с фрески «Укрощение бури»
Спасо-Преображенского собора Мирожского монастыря

можем видеть дощатую лодку с двумя гребными вёслами с фигурными лопастями. На фреске «Укрощение бури» (илл. 38) художник изобразил схожее весло в кормовой части судна и два рулевых весла с широкой лопастью ближе к носу. Такие вёсла, согласно П. Е. Сорокину, являлись характерной чертой средиземноморских судов. В свою очередь, влияние византийской изобразительной традиции на написание судов мы можем увидеть на фреске «Путешествие Николая Мирликийского» (илл. 39). На ней изображено судно



Илл. 39. Прорись судна с фрески «Путешествие Николая Мирликийского»
Спасо-Преображенского собора Мирожского монастыря

с треугольным парусом, располагающимся симметрично относительно мачты, нижний угол его обращён вниз. Подобный парус изображён и на фреске «Море возвращает своих покойников» в Соборе Рождества Богородицы Снеогогорского монастыря, построенного в 1311 г. (илл. 40). За образец при строительстве и расписывании которого был взят облик Спасо-Преображенского собора Мирожского монастыря.



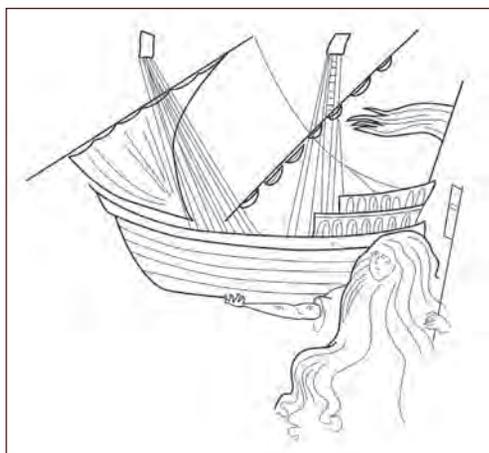
Илл. 40. Прорись судна с фрески «Море возвращает своих покойников» в Соборе Рождества Богородицы Снеогогорского монастыря

Процесс «индивидуализации» и отход от византийского влияния, характерный для фресок XV–XVII вв., отразился на корабельных сюжетах в виде определённой творческой свободы при изображении различных судов. Исходя из собственного видения, художники наделяли корабли и лодки чертами, близкими к реально бытовавшим в те времена судам. Со временем изображения судов усложнялись и становились более детализированными. Если в XV–XVI вв. изображались простейшие лодки, то в XVII в. — богато украшенные корабли.

В ходе данного исследования нами более подробно рассмотрены корабельные мотивы на фресках XV–XVII в., представленных в следующих значимых древнерусских соборах и храмах:

— *Успенский собор во Владимире* (адрес: г. Владимир, Большая Московская ул., 56). Собор был заложен в 1158 г. князем Андреем Боголюбским. Особое внимание строители соборной церкви уделили её декоративному оформлению, она была украшена с небывалой пышностью. В 1161 г. внутренние стены собора были покрыты фресками, от которых до настоящего времени сохранилась лишь малая часть. В 1183 г. (по другим данным в 1185 г.) случился пожар, из-за которого собор сильно пострадал. Древние фрески, укра-

шавшие Успенский собор, сбереглись лишь фрагментарно. В 1408 г. к возобновлению росписей Успенского собора приступили Андрей Рублев и Даниил Черный с помощниками. Плоды их трудов представлены в соборе несколько полнее, чем фрески XII–XIII вв., но и они находятся в сложном состоянии. От фресок Рублева и Черного наиболее полно сохранилась композиция «Страшный суд», находящаяся на западной стене (под хорами). В части «Море отдаёт своих мертвецов» представлено судно (илл. 41), корпус которого состоит из шести рядов обшивки, нос и корма имеют небольшие свесы. Судно имеет кормовую надстройку, которая ранее наименовалась как «чердак», бушпрехт, две мачты. На передней мачте развивается прямоугольный парус. Несмотря на плохую сохранность фрески, изображение корабля считается достаточно хорошо.

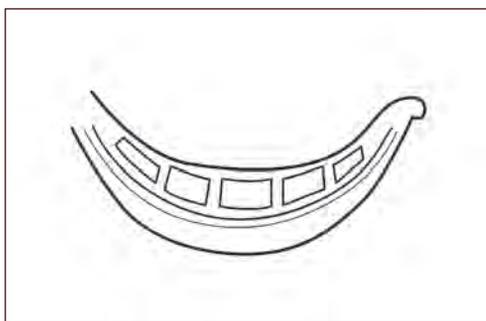


Илл. 41. Прорись судна, представленного на росписи «Море отдаёт своих мертвецов» на южной стене среднего нефа Успенского собора во Владимире

— *Собор Рождества Богородицы Ферапонтова монастыря* (адрес: Вологодская обл., с. Ферапонтово, Каргопольская ул., 8). Строительство собора было завершено в 1490 г. Росписи созданы в 1502 г. известным московским иконописцем Дионисием и его артелью по приглашению архиепископа Ростовского Иоасафа. Фрески сохранились без поновлений до нашего времени. Росписи насчитывают почти 300 сюжетов и отдельных персонажей²³⁶.

²³⁶ Музей фресок Дионисия. URL: <http://www.dionisy.com/museum/> (дата обращения: 01.02.2022).

Изображение корабля мы можем увидеть в медальоне с Праотцом Ноем, расположенном под куполом. В куполе собора представлен Христос Вседержитель, под ним — архангелы. Под фигурами архангелов изображены праотцы. Ной держит в руках корабль (ковчег). Корпус судна имеет дугообразную форму и разделён шестью переборками (илл. 42). Ковчег в руках Ноя символизирует прообраз Церкви Христовой. Как этот ковчег явился спасением от волн потопа, так и Церковь, водимая Духом Святым по волнам житейского моря, является спасительным прибежищем для христиан²³⁷.



Илл. 42. Прорись судна со стенописи «Праотец Ной» собора Рождества Богородицы Ферапонтова монастыря, выполненной мастером Дионисием

— Смоленский собор Новодевичьего монастыря (адрес: г. Москва, Новодевичий проезд, 1). До сих пор ведутся споры о датировке как самого собора, так и фрескового ансамбля. Отсутствие летописных известий о строительстве и росписи собора способствовало появлению широкого диапазона дат от времени Василия III до второй половины XVII в. Н. Е. Мнева датировала роспись Смоленского собора 1598 г. Это мнение поддерживают Э. С. Саликова и Н. В. Квливидзе. Л. С. Ретковской было выдвинуто предложение датировать фрески 1525–1530 гг., связав строительство собора и создание его живописного цикла с Василием III. Мнение Л. С. Ретковской о выполнении росписи в 1525–1530 гг. впоследствии разделила и Н. Е. Мнева. С. С. Подъяпольским на основании реставрационных исследований установлено, что собор Новодевичьего монастыря

²³⁷ Успенский Л. А. Символика храма // Журнал Московской Патриархии. 1948. № 1. С. 37–47.

был построен не ранее середины XVI в. Ко второй половине XVI в. относит строительство собора А. Л. Баталов, обосновывая более позднюю дату анализом типологии храма. Его вывод разделяет В. В. Кавельмахер. На данный момент учёные не пришли к единому мнению по датировке собора и росписи храма. Фрески неоднократно поновлялись в XVIII–XIX вв., а в конце XIX — начале XX вв. были отреставрированы И. М. Сафоновым²³⁸.

Изображение корабля представлено на нижнем ярусе южной стены на фреске «Осада Константинополя». Сцена «Осада Константинополя» завершает цикл Акафиста Богоматери, занимающего два яруса южной, западной и северной стены. Эта историческая композиция иллюстрирует второй проимий (первого кондака) Акафиста «Взбранной воеводе», написание которого связывают с чудесным спасением Константинополя заступничеством Богоматери при осаде города в 626 г.

В правом нижнем углу фрески показаны тонущие в море перевернутые корабли неприятелей. Суда имеют дугообразную форму, широкий планширь и изогнутые во внешнюю сторону штевни. Одна из лодок имеет мощный корпус и парус. В левом углу фрески также изображено судно с широким планширем и высоким прямым форштевнем (илл. 43).



Илл. 43. Прорисы судов с фрески «Осада Константинополя»
Смоленского собора Новодевичьего монастыря

²³⁸ Квливидзе Н. В. Иконография Смоленского собора Новодевичьего монастыря. URL: <https://mosmit.ru/library/vedomosti/50/780/> (дата обращения: 02.02.2022).

— *Благовещенский собор Московского Кремля* (адрес: г. Москва, Кремлёвская набережная, 1, стр. 8). Построен при Иване III в 1484–1489 гг., первоначально расписан в 1508 г. сыном Дионисия — Феодосием. Однако в 1547 г. случился пожар, который уничтожил фрески. В этом же году началось восстановление храма и реставрация росписи. К 1551 г. восстановительные работы были завершены, фрески датируются 1547–1551 гг.²³⁹

Изображение судна встречается на фреске центральной апсиды алтаря. Данная фреска иллюстрирует явление Христа апостолам на море Тивериадском. Представленная на фреске лодка имеет небольшую седловатость, корпус имеет три пояса обшивки, состоящие из отдельных планок (илл. 44). К сожалению, фреска плохо сохранилась, что затрудняет изучение представленного на ней судна.



Илл. 44. Прорись судна с фрески центральной апсиды алтаря Благовещенского собора Московского Кремля

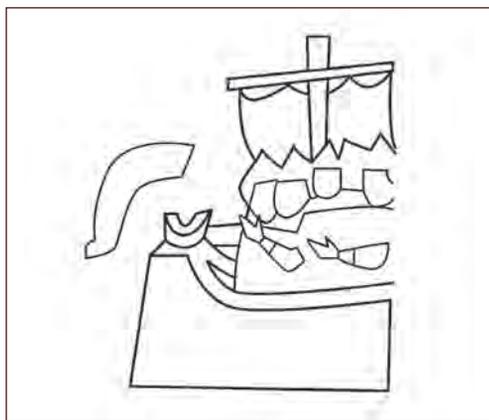
— *Успенский собор Московского Кремля*. (адрес: г. Москва, Кремлёвская набережная, 1, стр. 12). Собор был возведён в 1479 г. итальянским архитектором Аристотелем Фиораванти по указу Ивана III. В 1481 г. после освящения храма архиепископ Вассиан «дал сто рублей мастерам иконникам, Денисию, да попу Тимофею, да Ярцу, да Коню писать в Успенский собор иконостас». Вполне вероятно, эта же

²³⁹ Благовещенский собор. Стенопись. URL: <https://annunciation-cathedral.kreml.ru/wall-painting/view/altarnye-pomeshcheniya-blagoveshchenskogo-sobora/#mobile-jump> (дата обращения: 01.04.2023).

артель мастеров во главе с Дионисием в конце XV — начале XVI века расписала алтарную преграду собора и его алтарные помещения. В 1513–1515 гг. по указу Василия III храм был расписан целиком, однако вследствие пожара 1626 г. фрески были повреждены.

В 1642–1643 гг. по указу царя Михаила Фёдоровича художники снова расписали собор. В работе приняли участие около ста пятидесяти живописцев из разных городов, роспись храма возглавили изографы Иван и Борис Паисеины, Сидор Поспеев, Бажен Савин, Марк Матвеев, Степан Ефимьев. Царским указом было велено повторить состав и расположение росписей 1515 г. Итогом работы стали 249 сюжетных композиций и 2066 отдельных фигур²⁴⁰.

Изображение корабля присутствует на фреске XVII в. «Взбранной воеводе победительная...» цикла Акафиста Богоматери, размещённой на южной стене (илл. 45). На ней изображено плоскодонное судно с глубокой седловатостью и широким планширем по краям. На носу имеется надстройка, форштевень прямой, корма не нарисована. Судно имеет одну мощную мачту с прямоугольным парусом.



Илл. 45. Прорись судна с фрески XVII в. «Взбранной воеводе победительная...» Успенского собора Московского Кремля

— Церковь Ризоположения Московского Кремля (адрес: г. Москва, Кремлёвская набережная, 1, стр. 13). Роспись стен церкви была выполнена в 1644 г. иконописцами Сидором Поспеевым, Иваном

²⁴⁰ Музеи Московского Кремля: Успенский собор. URL: Стенопись <https://assumption-cathedral.kreml.ru/wall-painting/view/> (дата обращения: 01.02.2022).

Борисовым и Семеном Абрамовым по заказу патриарха Иосифа. Исследователи полагают, что церковь могла быть впервые расписана в конце XV в. Некоторые свидетельства о периоде работы Назария Истомина над иконостасом в Ризоположенской церкви указывают на существование в храме старых росписей, выполненных до 1605 г.

Церковь Ризоположения посвящена Богородичному празднику, в связи с чем большую часть росписи составили композиции на тему «похвалы Богородице», запечатлённые в двух сюжетных циклах и располагающиеся на стенах в четыре яруса, из которых два верхних — цикл Жития Богородицы, два нижних — Великий Акафист. В росписях стен церкви Ризоположения проиллюстрированы все двадцать пять песен (кондаков и икосов) Великого Акафиста. Начинается цикл на южной стене одной из главнейших композиций всей росписи — иллюстрацией к первому, вводному кондаку («Взбранной воеводе...») — «Чудесное спасение Константинополя от нашествия неприятеля»²⁴¹. В представленной батальной сцене изображены военный корабль и небольшая лодка с треугольным парусом (илл. 46). Корпус военного судна имеет четыре ряда обшивки, высокие борта, удлинённый и мощный форштевень, а ахтерштевень не просматривается. Корабль имеет одну мачту с парусами на рее.



Илл. 46. Прорись судна с фрески 1644 года
«Чудесное спасение Константинополя от нашествия неприятеля»
из церкви Ризоположения Московского Кремля

²⁴¹ Музеи Московского Кремля: Церковь Ризоположения. URL: <https://holy-robe-deposition-church.kreml.ru/wall-painting/view/stenopis-tserkvi-rizopolozheniya/> (дата обращения: 01.02.2022).

— *Успенский собор Кирилло-Белозерского монастыря* (адрес: Вологодская обл., г. Кириллов). Построен в конце XV в., расписан в 1641 г. художниками под руководством Любима Агеева. Изображение судна мы можем увидеть на южной стене (в люнете), где изображены начальные сцены Акафиста Богородицы. На фреске проиллюстрирован первый кондак «Взбранной воеводе победительная», рассказывающий о спасении осаждённого Константинополя: патриарх Фотий опускает в море ризу Богородицы, и поднявшаяся буря уничтожает корабли Аскольда и Дира.

На фреске изображены два судна (илл. 47). Первое — военный корабль с четырьмя поясами обшивки, прямым форштевнем, ахтерштевень не представлен. Корабль имеет носовую надстройку, фальшборт, две мачты с парусами на рее. Второе судно изображено частично, показан нос корабля и часть паруса, остальное оказалось под волнами.



Илл. 47. Прорись судна с фрески «Взбранной воеводе победительная» из Успенского собора Кирилло-Белозерского монастыря»

— *Свято-Троицкий собор Данилова монастыря* (адрес: Ярославская обл. г. Переславль-Залесский, ул. Луговая, 17). Строительство собора было завершено в 1532 г., храм имел два придела: центральный — в честь Пресвятой Троицы и правый — в честь Иоанна Предтечи. В 1660 г. был пристроен левый придел в честь преподобного Даниила Переславского. Фрески собора написаны в 1662–1668 гг. артелью Гурия Никитина Кинешемцева, костромского иконописца, прославившегося своими росписями храмов в Московском Кремле,



Илл. 48. Прориси судов с фресок «Второй ангел вострубил. Падение в море пылающей горы (Откр. VIII, 8–9)» и «Народ Божий исходи из Вавилона (Откр. XVIII)» из Свято-Троицкого собора Данилова монастыря

Костроме, Суздале, Ярославле. В артель Гурия Никитина входил его помощник Сила Савин и костромские иконописцы Леонтий Емельянов, Григорий Григорьев, Симеон Павлов. В 1668 г. в артель вошли три молодых костромских мастера: Григорий Попов, Пётр Дунаев, Леонтий Пушкарицин²⁴².

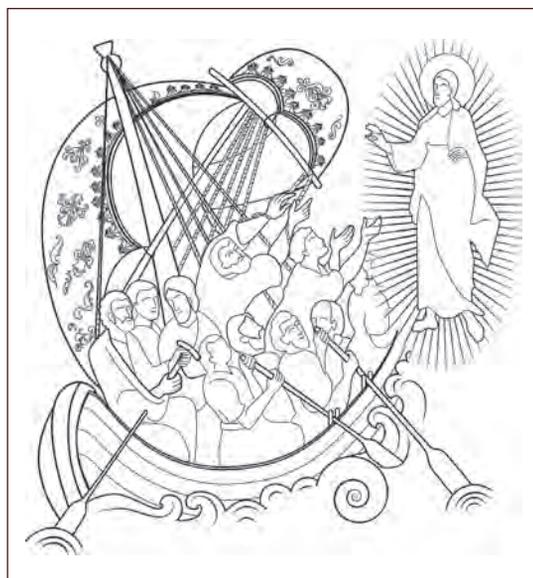
Изображения судов представлены на западной стене, посвящённой Откровению Иоанна Богослова (Апокалипсис), на фресках «Второй ангел вострубил. Падение в море пылающей горы (Откр. VIII, 8–9)» и «Народ Божий исходи из Вавилона (Откр. XVIII)» (илл. 48). На первой фреске изображены три тонущих судна, имеющих глубокую седловатость. Лодка на переднем плане имеет мощный киль и четыре пояса обшивки из отдельных планок, соединённых при помощи нагелей или клёпок. Вторая лодка также имеет четыре пояса обшивки из отдельных планок, соединённых при помощи нагелей или клёпок. Третья — спрятана в волнах, имеет мощный киль, на поверхности воды можно увидеть два пояса обшивки из отдельных планок, также соединённых при помощи нагелей или клёпок. На носу судна размещена мачта с прямоугольным парусом. На фреске «Народ Божий исходи из Вавилона (Откр. XVIII)» представлено судно с глубокой седловатостью,

²⁴² Фрески Троицкого собора. URL: <https://p-danilov.ru/фрески-троицкого-собора/> (дата обращения: 01.04.2023).

тремя поясами обшивки из отдельных планок, имеющее высокую белую мачту, расположенную ближе к носу судна.

— *Успенский собор Свято-Троицкой Сергиевой Лавры* (адрес: Московская обл., г. Сергиев Посад). Заложен в 1559 г. по велению Иоанна IV Грозного, освящён в 1585 г. Фресковая живопись нанесена в 1684 г. артелью из 25 ярославских и троицких иконописцев под руководством известного мастера Дмитрия Григорьева²⁴³.

На южной стене, где располагается Успенский цикл, мы можем увидеть изображение судна с глубокой седловатостью (илл. 49). Корпус имеет 4 пояса обшивки, широкий киль и мощную мачту с двумя украшенными парусами на реях. В руках гребцов — три весла с вытянутой прямоугольной лопастью.



Илл. 49. Прорись судна на южной стене Успенского собора Свято-Троицкой Сергиевой Лавры

В ходе исследования установлено, что фрески второй половины XVI–XVII в. обладают значимой источниковой ценностью. В отличие от более ранних работ, в большинстве своём повторявших

²⁴³ Некоторые особенности росписи Успенского собора Троице-Сергиевой Лавры. URL: <https://stsl.ru/news/all/nekotorye-osobennosti-ropisi-sobora> (дата обращения: 01.04.2023).

византийские иконографические образцы, они имеют выраженное национальное культурное своеобразие. Прослеживаемая тенденция к большей «биографичности» сюжета и «индивидуализации», присущая фрескам, отразилась и на изображении судов. Так, суда, нарисованные в разных соборах и храмах, обладают своими уникальными чертами и конструктивными особенностями. В ходе исследования установлено, что в рассматриваемый нами период образ корабля в росписи соборов и церквей имел назидательное значение и использовался для иллюстрации библейских сюжетов, являясь частью общей композиции.

Корабельные мотивы широко представлены и на средневековой книжной миниатюре. Традиция украшать книги миниатюрами уходит в глубину веков. Народные художники, чьи имена часто оставались неизвестными, сопровождали иллюстрациями рукописи как религиозного (Евангелия, Апокалипсисы, Псалтири, Палеи, Часословы, Минеи и т. д.), так и светского содержания (летописи, сказания, жития). Они украшали как переводные (византийские и южнославянские сочинения разнообразных жанров), так и созданные на Руси рукописные издания. Миниатюры обогащали содержание книги, придавали им яркие временные характеристики и обозначали их принадлежность к художественной культуре определённого региона. Миниатюра, являясь важной структурной частью книг, имела особое назначение. Через них художник давал своё истолкование ключевым смысловым моментам, заложенным в книге.

Роль миниатюры в составе книги определялась в большинстве случаев её видовой принадлежностью. Так, выходные миниатюры были призваны представлять рукопись, текстовые миниатюры передавали содержание текста. А располагающиеся на полях маргинальные миниатюры являлись автономными от текста и крайне редко передавали содержание рукописи, их функция заключалась в толковании текста.

Наиболее широко в русской средневековой культуре были распространены текстовые миниатюры. Художники, пользуясь выразительными средствами изобразительного искусства, не только пересказывали смысл литературного повествования, но и предлагали свою версию понимания текста.

По манере исполнения древнерусская миниатюра близка к фрескам. Художники при работе над ними проявляли больше смелости, вносили своё видение и личное отношение, что придавало оригинальность иллюстрациям. Миниатюры и фрески изучаемого

периода характеризуются разнообразием сюжетов, богатым содержанием и большей свободой живописных средств по сравнению с подчинёнными канонам иконами. Однако следует оговориться, что свобода в живописном толковании текста не распространялась на иллюстрации рукописей религиозного характера. Иллюстратор, работавший над библейскими и другими церковными книгами, так же как и любой средневековый художник, работавший в сфере церковного искусства, был обязан подчиняться канону, утверждённому соборными установлениями, царскими и патриаршими грамотами. Данное требование не относилось к миниатюрам лицевых летописей, сказаний и житий, представленных в текстах светского содержания.

Общность фресок и миниатюр кроется в том, что они обладают сходными иллюстративными и оформительскими назначениями. Повествовательный характер отличает их от иконы, обладающей культовым и священным смыслом. На миниатюрах и фресках воспроизводятся исторические процессы и действия, их задача рассказать читателю о каком-либо событии, задача же иконы — проникновение во внутренний смысл данного действия и духовное прозрение²⁴⁴.

Несмотря на общие черты, миниатюру от фрески отличает стремление миниатюристов к передаче исторической достоверности описываемых событий. Прежде всего, это относится к летописным миниатюрам. Летопись как важный исторический и дипломатический документ требовала воплощения сложного исторического повествования с предельной обстоятельностью, конкретностью и достоверностью. Миниатюристу полагалось максимально наглядно и точно отобразить все события, о которых ведётся повествование в летописном тексте²⁴⁵.

Русская средневековая миниатюра представляет собой сложное явление отечественной культуры, значимость которой в процессе исторического развития возрастала. Менялась и техника выпол-

²⁴⁴ *Попова О. С.* Русская книжная миниатюра XI–XV вв. URL: <http://www.redkayakniga.ru/biblioteki/item/f00/s00/z0000010/st002.shtml> (дата обращения: 04.03.2022).

²⁴⁵ *Подобедова О. И.* Миниатюры русских исторических рукописей. К истории русского лицевого летописания. URL: http://macedonia.kroraina.com/tschilingirov/rus/podobedova_1965.htm (дата обращения: 07.03.2022).

нения миниатюры; если в XI–XIV вв. мастера сначала накладывали грунт на пергамент и только затем наносили красками рисунок, то с XVI в. художники наносят рисунок красками (темпера, позднее акварель) сразу на бумагу²⁴⁶. В зависимости от материальных возможностей заказчика и назначения книг над миниатюрами работали столичные и провинциальные художники разного уровня профессионального мастерства. Над миниатюрами рукописей, предназначенных для высокопоставленных лиц, крупных монастырей и соборов, трудились именитые мастера, и их иллюстрации принадлежали к числу лучших произведений книжной миниатюры и декоративно-прикладного искусства своей эпохи. Миниатюры же рукописей попроще, наоборот, были ближе к художественному ремеслу, чем к искусству.

В XVI–XVII вв. наблюдалось постепенное сокращение количества ктиторских и выходных миниатюр, вместе с этим роль текстовых миниатюр в летописях значительно возросла. Укрепилось повествовательное начало миниатюры, размеры иллюстраций стали больше, текстовая часть, напротив, начала уменьшаться, а иногда и вовсе заменялась рисунком, который представлял из себя самостоятельное «живописное повествование». Появилась тенденция к реалистичности, к многофигурным композициям, изображения архитектуры и пейзажа приобрели объём, появилась глубина и перспектива. При работе над миниатюрами художники в качестве образцов использовали реально бытовавшие предметы, что обуславливает возможность использования данного материала в качестве источника для изучения различных исторических и культурных процессов, в том числе и судостроительной культуры средневековой Руси.

На миниатюрах древнерусских рукописей довольно часто встречаются корабли разного типа и разных размеров: большие морские суда с палубными надстройками и высокими бортами, речные суда меньшего размера, маленькие лодки, плоты и т. д. При сравнении иллюстраций, выполненных средневековыми миниатюристами, которые работали в разное время и в разных регионах, можно заметить, что изображённые ими суда имеют отличия друг от друга. Большое разнообразие судов является одним из свидетельств того, что художники в качестве образцов использовали суда, которые видели каждый день. В пользу этого говорит и то, что на изображениях

²⁴⁶ Дианова Т. В. Древнерусская миниатюра в Государственном Историческом музее. Вып. I. Труд и быт. Москва, 1979.

судов часто рисовались детали и подробности, присутствие которых понятно только специалистам, и маловероятно, что они были бы представлены на рисунке, если бы художник сам непосредственно не встречал судно.

Одной из средневековых летописей, на которой с большим размахом представлены корабельные мотивы, является Радзивилловская (Кенигсбергская) летопись, хранящаяся в библиотеке Российской академии наук в Санкт-Петербурге (БАН, 34.5.30). Данная летопись создана в XV в. и представляет собой иллюстрированный список Переяславского свода²⁴⁷. Летопись содержит свыше 600 миниатюр, на которых показаны различные исторические события и лица, бытовые и военные сцены. Иллюстрации довольно точно следуют тексту, даже мелкие детали соответствуют тем или иным словам летописца.

На протяжении многих десятилетий в научном сообществе возникали дискуссии о месте происхождения летописи, а также о количестве мастеров, работавших над иллюстрациями. Так, согласно Н. П. Кондакову, миниатюры летописи написаны одним человеком и являются копией с древнего лицевого списка (XIII–XIV вв.) суздальского происхождения²⁴⁸. По мнению В. И. Сизова, миниатюры Радзивилловской летописи произошли из Новгородской земли и выполнены пятью мастерами, три из которых работали коричневыми чернилами, совпадавшими с цветом текста летописи, четвёртый мастер работал чёрной краской, а пятый — вишнёвой²⁴⁹. М. И. Артамонов полагал, что летопись иллюстрировали два мастера, причём один исправлял работу другого, а рисунки подражали несохранившимся миниатюрным изображениям XIII в.²⁵⁰ А. В. Арциховский считал, что миниатюры Радзивилловской летописи созданы

²⁴⁷ Радзивилловская летопись : текст : исследование : описание миниатюр : [Факсимильное воспроизведение рукописи, хранящейся в библиотеке Российской академии наук]. М.: Искусство; СПб.: Глаголь, 1994. 415 с.

²⁴⁸ Кондаков Н. П. Заметка о миниатюрах Кенигсбергского списка начальной летописи // Радзивилловская или Кенигсбергская летопись (Статьи о тексте и миниатюрах рукописи). СПб., 1902. Т. 2. С. 115–127.

²⁴⁹ Сизов В. И. Миниатюры Кенигсбергской летописи: (археологический этюд // Известия Отделения русского языка и словесности Императорской Академии наук (ИОРЯС). СПб., 1905. Т. X. Кн. 1. С. 1–50

²⁵⁰ Артамонов М. И. Миниатюры Кенигсбергского списка летописи. М.: Огиз, 1931. 28 с.

двумя мастерами-ремесленниками из Новгорода и могут являться копиями миниатюр XII в.²⁵¹ Согласно А. А. Шахматову, рукопись создана в Смоленске, который на тот момент входил в состав Великого княжества Литовского²⁵². Мнения о том, что родиной рукописи является Смоленск, придерживался и Б. А. Рыбаков, согласно его исследованиям, летопись написана в конце XV в., а рисунки являются копиями миниатюр шестнадцати лицевых сводов X–XII вв.²⁵³ В свою очередь О. И. Подобедова при помощи современных технологий (ультрафиолетовых лучей) установила, что над миниатюрами трудились три мастера, причём второй и третий подвергли кардинальной переработке первоначальные изображения. Согласно О. И. Подобедовой, третий мастер работал гораздо позднее, чем первые два художника²⁵⁴. С данным выводом соглашается А. Л. Никитин, полагая, что рукопись создана в 1495–1497 гг. во Владимире-Волынском по заказу епископа Вассиана I. Однако из-за смерти епископа работа была приостановлена и позднее продолжена при Ионе I. Тогда же второй мастер скорректировал иллюстрации. Ещё раз к миниатюрам вернулись уже при епископе Ионе II, рисунки снова подверглись исправлениям²⁵⁵.

Вопрос о количестве мастеров, иллюстрировавших рукопись, до сих пор остаётся дискуссионным, однако совершенно очевидно, что мастер был не один, и работа велась в несколько этапов. Это отразилось на различных по художественной манере изображениях судов, представленных на 30 миниатюрах. Художниками были нарисованы суда нескольких типов: суда с долблёной основой и наращёнными бортами, дощатые суда и долблёные суда. В большинстве своём корпуса судов имели умеренную седловатость, слегка при-

²⁵¹ *Арциховский А. В.* Древнерусские миниатюры как исторический источник. М.: МГУ, 1944. С. 17.

²⁵² *Шахматов А. А.* Заметка о месте составления Радзивилловского (Кенингсбергского) списка летописи // Сборник в честь семидесятилетия Д.Н. Анучина. М., 1913. С. 74.

²⁵³ *Рыбаков Б. А.* Миниатюры Радзивилловской летописи и русские лицевые рукописи X–XII вв. // Из истории культуры Древней Руси. М., 1984. С. 188–239.

²⁵⁴ *Подобедова О. И.* Миниатюры русских исторических рукописей: к истории русского лицевого летописания. М.: Наука, 1965. С. 53.

²⁵⁵ *Никитин А. Л.* О Радзивилловской летописи // Герменевтика древнерусской литературы. Москва, 2004. Вып. 11. С. 542.

поднятые нос и корму с немного загнутыми (чаще всего наружу) штевнями. На изображениях представлены две вариации обшивки: цельные доски обшивки и обшивка, состоящая из отдельных, небольших планок. Подобные суда с цельными досками обшивки встречаются на средневековых печатях Ганзейского союза, что может свидетельствовать о западноевропейском влиянии на изображение судов, представленных на миниатюрах.

Некоторые отечественные исследователи также указывают на наличие западноевропейского влияния на миниатюры Радзивилловской летописи. Так, А. Л. Никитин отмечает присутствие западноевропейской архитектуры, орудий, одежды²⁵⁶. В. В. Сизов, в свою очередь, указывает на наличие немецких элементов и находит сходство в написании предметов быта, одежды, вооружений с иллюстрациями из Нюрнбергской хроники 1493 г.²⁵⁷ П. Е. Сорокин, рассматривая изображения судов на миниатюрах Радзивилловской летописи, также отметил наличие западноевропейского влияния на написание судов²⁵⁸.

Рассмотрим изображения судов, представленные в Радзивилловской летописи. Чаще всего на данных миниатюрах встречаются суда с долблёной основой и наращёнными набоями. Такие суда были довольно распространёнными на Руси в XV в., они изображены на миниатюрах, иллюстрирующих следующие сюжеты:

— «Аскольд и Дир, просящие у Рюрика в Новгороде разрешения на поход в Царьград; прибытие Аскольда и Дира на кораблях с дружиной к Киеву»²⁵⁹ (БАН, 34.5.30; л. 9). Изображена лодка с умеренной седловатостью, долблёной основой и двумя набоями, имеются мощные штевни и два весла с широкими гребными лопастями (илл. 50).

— «Тайное прибытие военной дружины Олега в Угорское под Киевом; провозглашение малолетнего Игоря наследником киевского престола; убийство Аскольда и Дира по приказу Олега»²⁶⁰ (БАН, 34.5.30; л. 11). Изображено судно с умеренной седловатостью,

²⁵⁶ Никитин А. Л. О Радзивилловской летописи... С. 548.

²⁵⁷ Сизов В. И. Миниатюры Кенигсбергской летописи... С. 1–50.

²⁵⁸ Сорокин П. Е. Водные пути и судостроение на Северо-Западе Руси в средневековье. Санкт-Петербург : Изд-во СПбГУ, 1997. С. 63–79.

²⁵⁹ Сизов В. И. Миниатюры Кенигсбергской летописи... С. 34.

²⁶⁰ Рыбаков Б. А. Слово о полку Игореве и его современники. М.: Наука, 1971. С. 198.



Илл. 50. Миниатюра Радзивилловской (Кенигсбергской) летописи, л. 9 (БАН, 34.5.30) долблёной основой и двумя набоями. Имеется также кормовое весло с вытянутой лопастью (илл. 51).



Илл. 51. Миниатюра Радзивилловской (Кенигсбергской) летописи, л. 11 (БАН, 34.5.30)

— «Временное примирение печенежского князя с русским воеводой Претичем»²⁶¹ (БАН, 34.5.30; л. 35 об.). Изображено судно с умеренной седловатостью, долблёной основой и двумя набоями. Имеется кормовое весло с Т-образной ручкой (илл. 52).

²⁶¹ Сизов В. И. Миниатюры Кенигсбергской летописи... С. 18.



Илл. 52. Миниатюра Радзивилловской (Кенигсбергской) летописи, л. 35 об. (БАН, 34.5.30)

— «Погружение в море патриархом Фотием ризы Св. Богородицы; возникновение бури, разметавшей корабли русских язычников» (БАН, 34.5.30; л. 10). Изображено судно с умеренной седловатостью и мощными штевнями. Лодка имеет долблённую основу, три набоя и весло с Т-образной ручкой (илл. 53).



Илл. 53. Миниатюра Радзивилловской (Кенигсбергской) летописи, л. 10 (БАН, 34.5.30)

— «Попытка печенегов захватить гонца, пробиравшегося в стан к русским из осаждённого Киева»²⁶² (БАН, 34.5.30; л. 35). Изображено судно с умеренной седловатостью, долблёной основой и двумя набоями. Имеется кормовое весло (илл. 54).



Илл. 54. Миниатюра Радзивилловской (Кенигсбергской) летописи л. 35 (БАН, 34.5.30)

— «Стояние войск Юрия Владимировича Долгорукого с союзниками в шатрах напротив Киева; стычки войск Юрия с киевскими судовыми дружинами, не подпускающими противника к Днепру»



Илл. 55. Миниатюра Радзивилловской (Кенигсбергской) летописи, л. 189 об. (БАН, 34.5.30)

²⁶² Сизов В. И. Миниатюры Кенигсбергской летописи... С. 15–16.

(БАН, 34.5.30; л. 189 об.). Вероятно, мастер изобразил судно с умеренной седловатостью, долблёной основой и двумя набоями. Имеется четыре гребных весла. Форштевень оканчивается носовой фигурой в виде головы птицы (илл. 55). Изображение судов с носовой фигурой в виде головы птицы встречается и на русских средневековых иконах. Например, на клеймах иконы второй половины XVI в. «Святой Николай Зарайский, с житием» (Новгородский государственный историко-архитектурный и художественный музей-заповедник, инв. КП 2823, ДРЖ 929; илл. 2).

— «Олег и его воины на кораблях с колесами у Царьграда; предложение греков через послов платить дань Руси»²⁶³ (БАН, 34.5.30; л. 15). Изображены два судна на колёсах, имеющие долблёную основу, три пояса обшивки из отдельных планок, соединённых при помощи клёпок. Форштевни судов оканчиваются носовой фигурой в виде головы птицы. В носовой части установлена мачта с парусом на рее (илл. 56).



Илл. 56. Миниатюра Радзивилловской (Кенигсбергской) летописи, л. 15 (БАН, 34.5.30)

— «Переволакивание ладей в Долобское озеро, затем в реку Золотчу и далее в Днепр» (БАН, 34.5.30; л. 190). Изображены два судна с умеренной седловатостью, с изогнутыми во внешнюю сторону штевнями. Первая лодка имеет один набой, вторая — два

²⁶³ Сизов В. И. Миниатюры Кенигсбергской летописи... С. 45.

набоя, рулевое весло с Т-образной ручкой и трапециевидной лопастью (илл. 57).



Илл. 57. Миниатюра Радзивилловской (Кенигсбергской) летописи, л. 190 (БАН, 34.5.30)

— «Поход Олега с дружиной на Царьград»²⁶⁴ (БАН, 34.5.30; л. 14 об.). Изображено судно с умеренной седловатостью и долблённой основой, борта нарощены двумя набоями, обшивка судна состоит из отдельных планок, также имеется кормовое весло с Т-образной ручкой и овальной лопастью (илл. 58).



Илл. 58. Миниатюра Радзивилловской (Кенигсбергской) летописи, л. 14 об. (БАН, 34.5.30)

²⁶⁴ Повесть временных лет / Подг. текста Д. С. Лихачева. Пер. Д. С. Лихачева и Б. А. Романова. М.; Л., 1950. С. 24.

— «Возвращение Олега из Царьграда в Киев с дарами; прозвание Олега вещим»²⁶⁵ (БАН, 34.5.30; л. 16 об.). Изображено судно с умеренной седловатостью, долблёной основой и двумя набоями. Пояса обшивки состоят из отдельных планок, соединённых при помощи клёпок. В центре судна размещена мачта с прямоугольным парусом на рее. На вершине мачты помещена конструкция в виде вороньего гнезда (илл. 59).



Илл. 59. Миниатюра Радзивилловской (Кенигсбергской) летописи, л. 16 об. (БАН, 34.5.30)

— «Морской поход Игоря на Царьград силами 10 тысяч кораблей»²⁶⁶ (БАН, 34.5.30; л. 11 об.). Представлено три разновидности судна. Первая — лодка с умеренной седловатостью, долблёной основой и тремя набоями. Вторая — судно с умеренной седловатостью, с тремя поясами обшивки, состоящими из отдельных планок, способ соединения не установлен. Третья — судно с долблёной основой и четырьмя рядами обшивки, соединёнными при помощи клёпок. Все три судна имеют кормовое весло (илл. 60).

²⁶⁵ Подобедова О. И. Миниатюры русских исторических рукописей. К истории русского лицевого летописания. URL: http://macedonia.kroraina.com/tschilingirov/rus/podobedova_1965.htm (дата обращения: 07.03.2022).

²⁶⁶ Чернецов А. В. Сцена пахоты на миниатюре Радзивилловской летописи // Краткие сообщения института археологии АН СССР. М., 1977. № 150. Средневековые древности. С. 282.



Илл. 60. Миниатюра Радзивилловской (Кенигсбергской) летописи, л. 11 об. (БАН, 34.5.30)

— «Захват подосланными Святополком Владимировичем убийцами ладьи Глеба Владимировича; убийство поваром Торчином Глеба ножом»²⁶⁷ (БАН, 34.5.30; л. 77 об.). Изображены два однотипных судна с умеренной седловатостью, долблёной основой



Илл. 61. Миниатюра Радзивилловской (Кенигсбергской) летописи, л. 77 об. (БАН, 34.5.30)

²⁶⁷ Кондаков Н. П. О миниатюрах Кенигсбергского списка начальной летописи // Радзивилловская, или Кенигсбергская, летопись. СПб., 1902. Т. 2. Статьи о тексте и миниатюрах летописи. С. 123.

и четырьмя набоями. Штевни изогнуты, форштевень оканчивается носовой фигурой в виде головы животного. Одна из лодок имеет кормовое весло (илл. 61). Суда с подобной носовой фигурой в виде головы зверя встречаются и в иконописи, например, на иконе второй половины XIV в. «Святитель Николай Чудотворец, с житием» происходящей из церкви в Каргаче-Борисоглебском близ Грязовца Вологодской области (ГТГ, инв. 28719; илл. 9).

Дошчатые суда представлены на следующих миниатюрах:

— «Проникновение русских военных дружин на кораблях в Суду и осада ими Царьграда; возвращение императора Михаила из похода на агарян для защиты Царьграда»²⁶⁸ (БАН, 34.5.30; л. 10). Изображены два судна с умеренной седловатостью. Первое — долблёное; второе — дощатое, с тремя рядами обшивки и кормовым веслом (илл. 62).



Илл. 62. Миниатюра Радзивилловской (Кенигсбергской) летописи, л. 10 (БАН, 34.5.30)

— «Сражение русских с греками и союзными им войсками; поражение русских и их отплытие на кораблях ночью от Царьграда»²⁶⁹ (БАН, 34.5.30; л. 22). Изображено судно с умеренной седловатостью и четырьмя поясами обшивки. Имеется рулевое весло с Т-образной ручкой (илл. 63).

²⁶⁸ Сизов В. И. Миниатюры Кенигсбергской летописи... С. 35.

²⁶⁹ Подобедова О. И. Миниатюры русских исторических рукописей... С. 88.



Илл. 63. Миниатюра Радзивилловской (Кенигсбергской) летописи, л. 22 (БАН, 34.5.30)

— «Сожжение части русских кораблей; попытки русских воинов спастись в воде; отплытие уцелевшей дружины в родные края»²⁷⁰ (БАН, 34.5.30; л. 22 об). Представлено два судна: первое —



Илл. 64. Миниатюра Радзивилловской (Кенигсбергской) летописи, л. 22 об. (БАН, 34.5.30)

²⁷⁰ Руниверс. Радзивилловская летопись. URL: https://runivers.ru/gal/gallery-all.php?SECTION_ID=19638&ELEMENT_ID=585587 (дата обращения: 25.01.2022).

с умеренной седловатостью, с долблёной основой и двумя набоями, второе — судно с умеренной седловатостью и тремя поясами обшивки, состоящими из отдельных планок, соединённых при помощи клёпок. Также на втором судне имеется кормовое весло с широкой лопастью (илл. 64). Похожие суда с подобным креплением обшивки встречаются и в средневековой иконографии. Например, судно второго типа мы можем наблюдать на иконе XVII в. «Варлаам Хутынский с житием в 18 клеймах» (из собрания Ярославского историко-архитектурного и художественного музея-заповедника, инв. ЯМЗ 41444, ИК 337; илл. 32).

— «Бегство печенегов, напуганных возможностью прихода Святослава Игоревича с дружиной; встреча Ольгой с внуками и приближенными людьми на берегу Днепра прибывшей на помощь дружины в ладьях» (БАН, 34.5.30; л. 35 об.). Изображено судно с умеренной седловатостью, корпус состоит из трёх поясов обшивки из отдельных планок (илл. 65).



Илл. 65. Миниатюра Радзивилловской (Кенигсбергской) летописи, л. 35 об. (БАН, 34.5.30)

— «Поход Игоря с воинами союзных Руси народов на греков»²⁷¹ (БАН, 34.5.30; л. 23). Изображено два судна с умеренной седловатостью и четырьмя поясами обшивки. На судах имеются рулевые весла с Т-образной ручкой и ромбовидной лопастью (илл. 66).

²⁷¹ Руниверс. Радзивилловская летопись. URL: https://runivers.ru/gal/gallery-all.php?SECTION_ID=19638&ELEMENT_ID=585589 (дата обращения: 25.01.2022).



Илл. 66. Миниатюра Радзивилловской (Кенигсбергской) летописи, л. 23 (БАН, 34.5.30)

— «Первая месть Ольги за убийство Игоря: погребение сидевших в ладе древлянских послов живыми в глубокой яме»²⁷² (БАН, 34.5.30; л. 28 об.). Изображены два судна с умеренной седловатостью и несколькими поясами обшивки (илл. 67).



Илл. 67. Миниатюра Радзивилловской (Кенигсбергской) летописи, л. 28 об. (БАН, 34.5.30)

²⁷² Подобедова О. И. Миниатюры русских исторических рукописей... С. 70.

— «Благословение Ольги византийским патриархом; отплытие Ольги из Царьграда в Киев»²⁷³ (БАН, 34.5.30; л. 32 об.). Изображено судно с умеренной седловатостью и тремя поясами обшивки. Имеется рулевое и гребное вёсла (илл. 68).



Илл. 68. Миниатюра Радзивилловской (Кенигсбергской) летописи, л. 32 об. (БАН, 34.5.30)



Илл. 69. Миниатюра Радзивилловской (Кенигсбергской) летописи, л. 40 (БАН, 34.5.30)

²⁷³ Сизов В. И. Миниатюры Кенигсбергской летописи... С. 22.

— «Возвращение Святослава Игоревича с дружиной из Переяславца к Киеву после заключения мирного договора с греками»²⁷⁴ (БАН, 34.5.30; л. 40). Изображены три судна с умеренной седловатостью, имеющие долблёные основы и по три набоя. Два судна имеют по одному веслу, а третье — два. Вёсла длинные, имеют Т-образную ручку и круглую лопасть (илл. 69).

— «Убийство Святослава Игоревича печенегами у Днепровских порогов»²⁷⁵ (БАН, 34.5.30; л. 40 об.). Изображено судно с умеренной седловатостью, которое имеет долблённую основу, три набоя, кормовое весло с Т-образной ручкой и расширяющейся к окончанию лопастью (илл. 70).



Илл. 70. Миниатюра Радзивилловской (Кенигсбергской) летописи, л. 40 об. (БАН, 34.5.30)

— «Поход против болгар, завершившийся победой Владимира Святославича, со своим дядей Добрыней на кораблях и на конях»²⁷⁶ (БАН, 34.5.30; л. 47 об.). Изображены суда дугообразной формы

²⁷⁴ Мирзоев В. Г. Былины и летописи. М., 1978. С. 43.

²⁷⁵ Рыбаков Б. А. Слово о полку Игореве и его современники. М., 1971. С. 200.

²⁷⁶ Руниверс. Радзивилловская летопись. URL: https://runivers.ru/gallery_new/?SECTION_ID=19640&ELEMENT_ID=588002 (дата обращения: 25.01.2022).

с умеренной седловатостью и изогнутыми штевнями. Корпуса имеют по три пояса обшивки из отдельных планок (илл. 71).



Илл. 71. Миниатюра Радзивилловской (Кенигсбергской) летописи, л. 47 об. (БАН, 34.5.30)

— «Прибытие царевны Анны в Корсунь и приветствие с князем Владимиром Святославичем и населением города»²⁷⁷ (БАН, 34.5.30;



Илл. 72. Миниатюра Радзивилловской (Кенигсбергской) летописи, л. 62 (БАН, 34.5.30)

²⁷⁷ Руниверс. Радзивилловская летопись. URL: https://runivers.ru/gal/gallery-all.php?SECTION_ID=19638&ELEMENT_ID=585672 (дата обращения: 25.01.2022).

л. 62). Изображено судно с умеренной седловатостью, пятью поясами обшивки и двумя вёслами (илл. 72).

— «Высадка Ярослава Владимировича с воинами на берег и отталкивание ладей от берега; сражение войск Ярослава с войсками Святополка Владимировича»²⁷⁸ (БАН, 34.5.30; л. 80 об.). Представлены суда с умеренной седловатостью и четырьмя поясами обшивки (илл. 73).



Илл. 73. Миниатюра Радзивилловской (Кенигсбергской) летописи, л. 80 об. (БАН, 34.5.30)

— «Поход Владимира Ярославича Новгородского в ладьях на Царьград; гибель кораблей в бурю и спасение Владимира на ладье воеводы Ивана Творимича»²⁷⁹ (БАН, 34.5.30; л. 89). Изображены три судна с умеренной седловатостью, четырьмя поясами обшивки. Имеются вёсла с Т-образной ручкой и ромбовидными лопастями (илл. 74).

— «Победа русских над греками; возвращение Владимира Ярославича Новгородского с дружиной в ладьях на Русь»²⁸⁰ (БАН, 34.5.30; л. 89 об.). Изображены суда с умеренной седловатостью, изо-

²⁷⁸ Руниверс. Радзивилловская летопись. URL: https://runivers.ru/gal/gallery-all.php?SECTION_ID=19638&ELEMENT_ID=585709 (дата обращения: 25.01.2022).

²⁷⁹ Подобедова О. И. Миниатюры русских исторических рукописей... С. 60.

²⁸⁰ Сизов В. И. Миниатюры Кенигсбергской летописи... С. 12.



Илл. 74. Миниатюра Радзивилловской (Кенигсбергской) летописи, л. 89 (БАН, 34.5.30)

гнутым форштевнем, тремя поясами обшивки и веслом с вытянутой лопастью (илл. 75).



Илл. 75. Миниатюра Радзивилловской (Кенигсбергской) летописи, л. 89 об. (БАН, 34.5.30)

— «Совместный поход Изяслава Ярославича Киевского, Святослава Ярославича Черниговского, Всеволода Ярославича Переяславского (в тексте летописи пропущен) и Всеслава Брючиславича Полоцкого на торков со множеством воинов на конях и в судах»²⁸¹

²⁸¹ Руниверс. Радзивилловская летопись. URL: https://runivers.ru/doc/rusland/letopisi/?SECTION_ID=19639&ELEMENT_ID=587026 (дата обращения: 25.01.2022).



Илл. 76. Миниатюра Радзивилловской (Кенигсбергской) летописи, л. 94 об. (БАН, 34.5.30)

(БАН, 34.5.30; л. 94 об.). Изображено судно с умеренной седловатостью, изогнутыми штевнями и четырьмя поясами обшивки. Имеется весло с Т-образной ручкой и овальной лопастью (илл. 76).

— «Переправа Всеслава Брячиславича Полоцкого в лодке через Днепр; захват и заключение в тюрьму (поруб) Всеслава с двумя сыновьями»²⁸² (БАН, 34.5.30; л. 97 об.). Изображено судно с уме-



Илл. 77. Миниатюра Радзивилловской (Кенигсбергской) летописи, л. 97 об. (БАН, 34.5.30)

²⁸² Сизов В. И. Миниатюры Кенигсбергской летописи... С. 20, 28.

ренной седловатостью, изогнутыми штевнями и пятью поясами обшивки. Имеется весло с Т-образной ручкой и овальной лопастью (илл. 77).

— «Совместный конный и в ладьях поход Владимира Всеволодовича Мономаха (Переяславского), Святополка Изяславича Киевского, Давыда Святославича Черниговского, Давыда Всеславича Полоцкого (?), Мстислава Всеволодовича (внука Игорева) Смоленского (?)²⁸³ (БАН, 34.5.30; л. 150). Изображены два судна с умеренной седловатостью, пятью поясами обшивки и изогнутыми штевнями. На первом судне есть весло с Т-образной ручкой и круглой лопастью (илл. 78).



Илл. 78. Миниатюра Радзивилловской (Кенигсбергской) летописи, л. 150 (БАН, 34.5.30)

Долблёное судно с умеренной седловатостью представлено на миниатюре «Привоз тела Изяслава Ярославича Киевского в ладье к Городцу; встреча его киевлянами»²⁸⁴ (БАН, 34.5.30; л. 117). Лодка имеет изогнутые штевни, в руках гребцов вёсла с Т-образной ручкой и лопастью ромбовидной формы (илл. 79). Подобные архаичные изображения судов характерны и для средневековой иконографии,

²⁸³ Руниверс. Радзивилловская летопись. URL: https://runivers.ru/gal/gallery-all.php?SECTION_ID=19638&ELEMENT_ID=585868 (дата обращения: 25.01.2022).

²⁸⁴ Рыбаков Б. А. Слово о полку Игореве и его современники. М., 1971. С. 195, 226.

например, схожее судно представлено на иконе XVI в. «Преподобные Зосима и Савватий Соловецкие, с житием в 16 клеймах» (из собрания Ярославского художественного музея, инв. И-239; КП-53403/219). В разное время исследователи находили археологические останки судов подобного типа. Например, долблёная лодка XI–XIII вв. (р. Дон, хутор Пухляковский Ростовской области); лодка второй половины XIII в. (Брянская область); останки долблёных лодок середины XIV – начала XV в. (р. Ока, Алексинский район Тульской области, пансионат «Шахтёр» и д. Шукино); лодка первой половины XV в. (р. Ока, с. Троицы Рязанской области); лодка середины XV – начала XVII в. (р. Ока, с. Половское Рязанской области); лодка конца XV – начала – середины XVII в. (р. Дон, с. Сухой Донец Воронежской области); лодка конца XV – середины XVII в. (р. Дон, с. Коротояк и с. Урыв-Покровки Воронежской области); останки двух лодок XVI в. (р. Сейм, Курская область); останки лодки XVII в. (р. Матыра, Липецкая область) и др.²⁸⁵



Илл. 79. Миниатюра Радзивилловской (Кенигсбергской) летописи, л. 117 (БАН, 34.5.30)

²⁸⁵ *Кашина Е. А., Окорочков А. В., Гак Е. И.* Археологические находки долблёных лодок на территории Восточной Европы (иллюстрированный каталог) // Традиционное судостроение как часть культурного наследия народов России. Т. 1 / под общ. ред. А. В. Окорочкова. М.: Институт Наследия, 2021. С. 61–109.

В надписях к миниатюрам Радзивилловской (Кенигсбергской) летописи часто встречается термин «лодия» или «лодья». Он применяется по отношению к судам разных типов и обозначает не какой-то конкретный тип, а судно в целом. Суда, подобные описанным выше, в XV в. бытовали на Новгородской, Московской и других землях, имеющих разветвлённые речные сети.

К важным историческим и художественным памятникам мирового значения, на миниатюрах которого присутствуют корабельные мотивы, относится Лицевой летописный свод, созданный в 1568–1576 гг. в Александровской слободе по распоряжению царя Иоанна IV Васильевича Грозного. Над книгами Лицевого свода работали порядка 15 писцов и десять художников. Свод состоит из 10 томов, в него вошли свыше 16 тыс. иллюстраций, занимающие около 2/3 всего объёма памятника²⁸⁶. Рисунки-миниатюры не только иллюстрируют текст, но и дополняют, некоторые события не написаны, а только нарисованы.

Первые три тома Лицевого свода посвящены всемирной истории: 1. Хронограф ГИМ (Музейск. собр., № 358), 2. Хронограф БАН (17.17.9) и 3. Хронограф ГПБ (F.IV.151). В них вошли священная, древнееврейская и древнегреческая истории, повествования о Троянской войне и Александре Македонском, истории Римской и Византийской империй. Следующие семь томов рассказывают историю Российского государства с 1114 по 1567 гг.: 4. Голицынский том (ГПБ, F.IV.225); 5. Лаптевский том (ГПБ, F.IV.233); 6, 7. Два тома Древнего летописца (БАН, 31.7.30, т. 1, 2); 8. Шумиловский том (ГПБ, F.IV.232); 9. Синодальная летопись (ГИМ, Синод. собр., № 962); 10. Царственная книга (ГИМ, Синод. собр., № 149). По неизвестным причинам работа над сводом не была завершена: миниатюры последней части выполнены лишь в чернильном очерке и не окрашены.

Миниатюры летописного свода являются ценным историческим источником о культуре и быте Древней Руси и других народов в целом. Как отмечала О. И. Подобедова, миниатюры Лицевого свода сохранили для нас «традиции светского искусства древней Руси со всем многообразием его тем, сюжетов, отражающих представления о быте, социальных отношениях, уровне культуры различных

²⁸⁶ Кулаков В. В. Расположение натюрмортов по их композиционным и конструктивным признакам в житийных миниатюрах Лицевого летописного свода XVI века // Вестник МГУП им. Ивана Федорова. 2012. № 6. С. 226.

эпох, начиная от дружинной Руси и кончая сложением единого централизованного государства»²⁸⁷.

Лицевой летописный свод XVI в. стал предметом многочисленных исследований как со стороны содержания, так и в отношении многочисленных миниатюр. Среди исследователей данной летописи О. И. Подобедова, А. А. Амосов²⁸⁸, С. О. Шмидт²⁸⁹, В. Н. Щепкин²⁹⁰ и др.

В отечественной науке встречаются работы, где отмечается влияние западноевропейских образцов на изображения некоторых судов, представленных на миниатюрах Лицевого летописного свода. Так, например, Ю. А. Неволин отмечает, что для кораблей, нарисованных на некоторых миниатюрах Егоровского сборника (Отдел рукописей РГБ. Ф. 98. Собрание рукописных книг Е. Е. Егорова № 1844), Учительского Евангелия (Отдел рукописей РГБ. Ф. 98. Собрание рукописных книг Е. Е. Егорова № 80), прототипом могли выступить суда из «Нюрнбергской хроники» Г. Шеделя 1493 г.²⁹¹

Анализ судов, изображённых на миниатюрах, показал, что некоторые большие морские суда действительно могли быть написаны с западноевропейских образцов из «Нюрнбергской хроники». Однако кроме них на миниатюрах летописи в большом количестве представлены древнерусские речные суда.

В рамках исследования корабельных мотивов нами были рассмотрены тома, посвящённые истории Российского государства с 1114 по 1567 год. В этих томах более чем на 340 миниатюрах присутствуют изображения судов различных типов. Рассмотрим некоторые примеры. Так, корабли схожие с судами западноевропейского типа из «Нюрнбергской хроники» представлены на миниатюре «Бывшие же в городе люди, греки и фряги, выезжая из города, би-

²⁸⁷ Подобедова О. И. Миниатюры русских исторических рукописей... С. 317.

²⁸⁸ Амосов А. А. Лицевой летописный свод Ивана Грозного : комплекс. кодикол. исслед. М.: Эдиториал УРСС, 1998. 387 с.

²⁸⁹ Шмидт С. О. Памятники письменности в культуре познания истории России. Т. 1, кн. 1 : Допетровская Русь. М.: Языки славянских культур, 2007. 475 с.

²⁹⁰ Щепкин В. Н. Лицевой сборник Императорского Российского исторического музея : I–II. СПб.: Тип. Имп. Акад. наук, 1900. 41 с.

²⁹¹ Неволин Ю. А. Житие Николая Чудотворца // Лики летописи. Часть первая. К 70-летию доктора исторических наук Валентина Викторовича Морозова. М.: Археографическая комиссия РАН, 2010. С. 63–73.

лись с турками, не давая им устанавливать стенобитные хитрости» (РНБ, F.IV.225; Голицынский том, л. 753). Художниками нарисованы два однотипных военных судна с глубокой седловатостью (илл. 80). Изображённое на переднем плане судно имеет два пояса бортовой обшивки, состоящие из отдельных планок, и декорированный фальшборт. Оба судна имеют высокие мощные ахтерштевни и высокие изогнутые форштевни, на кормах и носах — надстройки, ближе к корме установлены по одной мачте с вороньим гнездом на вершине и прямоугольным парусом на рее. На переднем судне размещены две пушки. Суда подобного типа, с орудиями и без них, встречаются и на других миниатюрах данной летописи.



Илл. 80. Миниатюра Лицевого летописного свода, л. 753 (РНБ, F.IV.225; Голицынский том)

На миниатюре, иллюстрирующей следующий текст: «Того же лета приходи свенский князь с пискупом своим, в шестидесят шнеках...»²⁹² (РНБ, F.IV.225; Голицынский том л. 118 об.), представлены порядка семи-девяти однотипных древнерусских судов (илл. 81). Несмотря на то, что в тексте упоминаются разные типы судов (шнеки и лодья), представленные на миниатюре суда обладают схожей конструкцией: малая седловатость, три ряда обшивки, состоящие из отдельных планок, по краю борта имеется планширь. На пяти судах



Илл. 81. Миниатюра Лицевого летописного свода, л. 118 об. (РНБ, F.IV.225; Голицынский том)

²⁹² Руниверс. Лицевой летописный свод Ивана Грозного. URL: <https://runivers.ru/lib/book6958/> (дата обращения: 10.02.2022).

(в левой части рисунка), именуемых в тексте лодиями, в центре установлена мачта с прорисованным рангоутом и такелажем.

Довольно необычные суда (в форме корзины) изображены на миниатюре, подписанной строками «Князь велики же Киевский Изяслав Мстиславич и князь велики Вячаслав Владимерич Маномашь сташа крепко против их, и не дающе им въбрести в Днепр реку, и биахуся с ними на воде, в лодиях ездящее...»²⁹³ (РНБ, F.IV.233; Лаптевский том, л. 25). Представленные суда имеют умеренную седловатость и два пояса обшивки, состоящие из отдельных планок,



Илл. 82. Миниатюра Лицевого летописного свода, л. 25 (РНБ, F.IV.233; Лаптевский том)

²⁹³ Там же.

соединённых гвоздями. Суда имеют широкий планширь по краю борта, закрытую верхнюю палубу и два весла (илл. 82).

На миниатюре, иллюстрирующей следующее событие: «В том же году месяца июля в 20 день великий князь Иван Михайлович Тверской пошёл в Орду на кораблях по Волге к царю Шадибеку»²⁹⁴ (БАН, 31.7.30-2, Остермановский второй том, л. 711), представлены два однотипных судна с умеренной седловатостью и дугообразными штевнями. Корпуса имеют по два пояса обшивки, состоящие из отдельных планок. Имеется декорированный фальшборт и надстройки на корме и носу, в центре судна установлена мачта с прямоугольным парусом на рее. В руках гребцов — вёсла с Т-образной ручкой (илл. 83).



Илл. 83. Миниатюра Лицевого летописного свода, л. 711 (БАН, 31.7.30-2, Остермановский второй том)

²⁹⁴ Там же.

На миниатюре «Придя на Крещение взяли Кострому, Плес и Лух и отошли на Низ по Волге»²⁹⁵ (РНБ, F.IV.225; Голицынский том, л. 397 об.) представлены два однотипных судна с небольшой седловатостью, с корпусом из двух поясов обшивки, состоящих из отдельных планок. В центре судна установлена мощная мачта с парусом на рее, на носу – носовая надстройка (илл. 84).



Илл. 84. Миниатюра Лицевого летописного свода, л. 397 об. (РНБ, F.IV.225; Голицынский том)

Шесть однотипных судов с умеренной седловатостью представлены на миниатюре с текстом «Увидев их, татары выскочили на берег»²⁹⁶ (РНБ, F.IV.225; Голицынский том, л. 921). Лодки име-

²⁹⁵ Там же.

²⁹⁶ Там же.

ют по три-четыре пояса обшивки, состоящие из отдельных планок, фальшборт, кормовые и носовые надстройки (илл. 85). Суда данного типа без парусов и с парусами довольно часто встречаются на миниатюрах Лицевого свода. Похожие суда можно встретить и в средневековой иконописи. Так, судно подобного плана изображено на иконе XVII в. «Святитель Николай Чудотворец, с житием (Никола Великорецкий)» (из собрания Ярославского художественного музея, инв. И-585; КП-53403/519; илл. 29).



Илл. 85. Миниатюра Лицевого летописного свода, л. 921
 (РНБ, F.IV.225; Голицынский том)

Помимо судов сложной конструкции на миниатюрах летописи встречаются и более простые средства передвижения по воде — плоты. Так, на миниатюре с текстом «оттуда пошёл на плотах и с коня-

ми; и, приплыв под город Анфаловский»²⁹⁷ (РНБ, F.IV.232; Шумиловский том, л. 51 об.) изображены три дощатых плота, на которых воины переправляются по реке, для отталкивания от берега и дна они используют багор (илл. 86).



Илл. 86. Миниатюра Лицевого летописного свода, л. 51 об. (РНБ, F.IV.232; Шумиловский том)

На миниатюре следующего содержания «И дьяк Федор с Бигичем в ту же пору отправились из Мурома на судне, а коней повели берегом»²⁹⁸ (РНБ, F.IV.225; Голицынский том, л. 659 об.) представлено изображение судна с глубокой седловатостью, высокими,

²⁹⁷ Там же.

²⁹⁸ Там же.

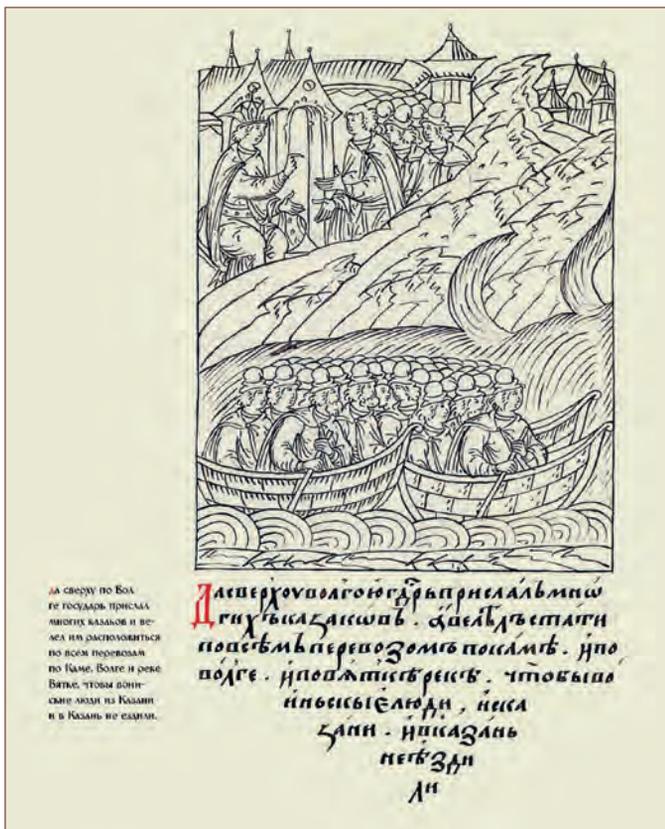
изогнутыми штевнями и четырьмя поясами обшивки, состоящими из отдельных планок, скреплённых клёпками. Об этом свидетельствует наличие на каждой планке обшивки кругов, являющих собой шляпки клёпок. Судно имеет декорированный фальшборт и мачту с рангоутами, установленную в центре. Парус не представлен, вероятно, убран (илл. 87).



Илл. 87. Миниатюра Лицевого летописного свода, л. 659 об.
(РНБ, F.IV.225; Голицынский том)

Описанные выше шляпки клёпок довольно часто встречаются на судах, иллюстрирующих данную летопись, планки обшивки некоторых судов имеют по одной клепке, некоторые по две. В некоторых случаях мы можем увидеть шляпки гвоздей. Так, например, на миниатюре «О посылке Ралевых детей в Рим. В том же году послал

Волге государь прислал многих казаков и велел им расположиться по всем перевозам по Каме, Волге и реке Вятке...»³⁰⁰ (ГИМ, Син. № 149; Царственная книга, л. 355 об.) представлены килевые суда с тремя поясами обшивки, состоящими из отдельных планок. На одной из лодок нарисованы тонкие, похожие на стежки линии, что говорит нам о шитье как способе крепления обшивки (илл. 89).



Илл. 89. Миниатюра Лицевого летописного свода, л. 355 об. (ГИМ, Син. № 149; Царственная книга)

Крепеление обшивки с помощью шитья вицей было распространённой практикой на Руси, особенно это характерно для северного судостроения XVI–XVII вв. Так, в ходе археологиче-

³⁰⁰ Там же.

ских раскопок были обнаружены останки шитого судна в урочище Пыраниха (Параниха) на берегу Никольского залива (Никольский рукав Северной Двины) в г. Северодвинске. Исследователями выявлены килевая часть и четыре шпангоута. Основу килевой части составляли четыре мощные деревянные плахи, на крайних плахах сохранились стежки вицей.

Также учёными в результате археологических раскопок в Новгороде были открыты более 20-ти находок со следами шитья гибкими связями. Среди них особо выделяются обнаруженные в 1989 г. на Троицком X раскопе (слой 1245–1285 гг.) два фрагмента судовой обшивки. Первый фрагмент представлял собой сшитые внахлёт две обшивочные доски с сечением около 1,5 см и шириной каждой из досок более 20 см. Второй фрагмент являл собой сшитые внахлёт две доски, на наружной поверхности внутренней доски сохранилось два утопленных в пазах стежка из лыковой верёвки с фиксирующими их деревянными клинышками. Согласно А. В. Огорокову, данные фрагменты могли быть останками дощатого шитого судна с клинкерной обшивкой.

Ещё одно судно, построенное по технологии крепления отдельных частей корпуса гибкими связями, было обнаружено в октябре 2018 г. на берегу Онежского озера в Вытегорском районе. Бортовая обшивка судна крепилась к шпангоутам при помощи вицы из еловых ветвей толщиной 2–3 см³⁰¹.

Проанализированные нами корабельные мотивы являются частью иллюстрации к историческим событиям, описанным в Лицевом летописном своде. Они содержат большой пласт информации о судостроительных методах и конструкциях судов XVI в., который может быть использован для дальнейших исследований.

К памятникам культуры, в которых присутствуют миниатюры с корабельными мотивами, относится и Кунгурская летопись (по-другому «Тобольский летописец», «История Сибирская», «Летопись Сибирская, краткая Кунгурская»)³⁰². В разных источниках летопись датирована по-разному: начиная от конца XVII в. и до

³⁰¹ Огороков А. В. Исследование шитого деревянного судна XVII в., затонувшего в Онежском озере // Традиционное судостроение как часть культурного наследия народов России. Т. 1 / Под общ. ред. А. В. Огорокова. М.: Институт Наследия, 2021. С. 133–202.

³⁰² Краткая сибирская летопись (Кунгурская) со 154 рисунками. С.-Петербург. 1880.: Типография Ф. Г. Елвонского и К^о.

1703 г. Краткий Кунгурский летописец был обнаружен, как предполагают исследователи, С. У. Ремезовым в Кунгуре примерно в 1703 г. Среди исследователей также бытует мнение, что С. У. Ремезов может непосредственно являться автором данного произведения. Основой Кунгурской летописи послужила так называемая «устная летопись», легенды и предания, бытовавшие в Сибири и на Урале в 20–40-е гг. XVII в. Исследователи предполагают, что данная летопись связана с устными казацкими повестями, включавшими в себя рассказы участников похода Ермака. Многоплановость литературных источников, летописная структура, интересные образы и особый стиль повествования выделяют Кунгурскую летопись из ряда так называемых Сибирских летописей³⁰³.

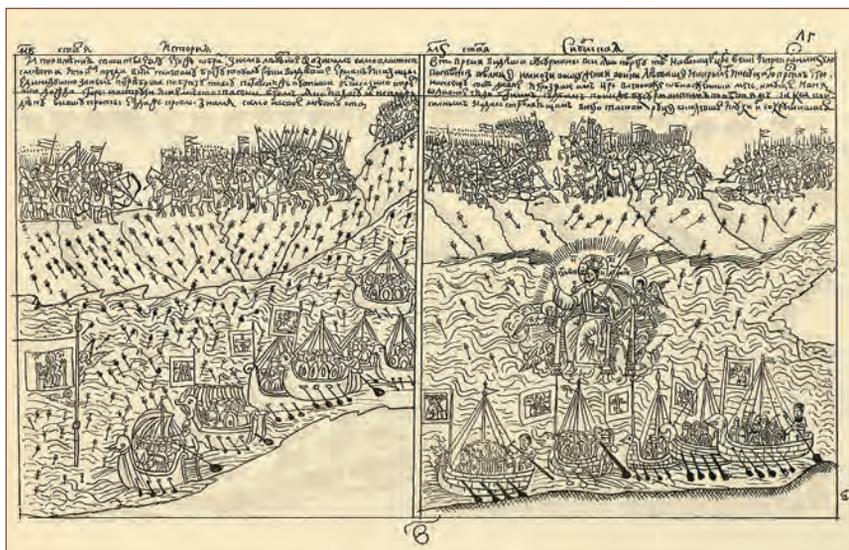
Из 154 миниатюр Кунгурской летописи изображения судов представлены на 38. Суда Кунгурской летописи отличаются более условным, схематичным изображением, чем на рассмотренных ранее миниатюрах Радзивилловской (Кенигсбергской) летописи и Лицевого летописного свода. Несмотря на довольно простые, архаичные изображения, здесь также достаточно хорошо различимы конструктивные особенности судов. Рассмотрим подробнее некоторые примеры.

На большинстве миниатюр летописи изображены однотипные парусно-гребные суда, названные автором в подписях к миниатюрам стругами. Для представленных судов характерен высокий мощный форштевень, оканчивающийся носовой фигурой в виде головы птицы или животного. Суда имеют фальшборт и кормовую надстройку (чердак). Художник также изобразил уключины для вёсел в виде вырезов в бортах (полупортики) и гребные вёсла. Количество вёсел на судах разное, от 5 до 10. Корабли оснащены одной мачтой, хорошо прорисованы рангоуты, на некоторых судах паруса убраны, на других подняты. Обшивка корпуса судов на разных миниатюрах отличается, так на некоторых она не прорисована, на других корпус имеет несколько поясов обшивки (2–3 пояса), на третьих пояса обшивки состоят из отдельных планок.

Так, например, на миниатюрах на листе 12 об.³⁰⁴ изображены суда как с непрорисованной обшивкой (возможно, это могут быть

³⁰³ *Катаргина М. Н.* Литературная история Кунгурской летописи. URL: <https://elar.urfu.ru/bitstream/10995/49736/1/dc-1996-014.pdf> (дата обращения: 18.11.2021).

³⁰⁴ Краткая сибирская летопись (Кунгурская) со 154 рисунками. С.-Петербург, 1880.: Типография Ф. Г. Елвонского и-К^о. Л. 12 об.

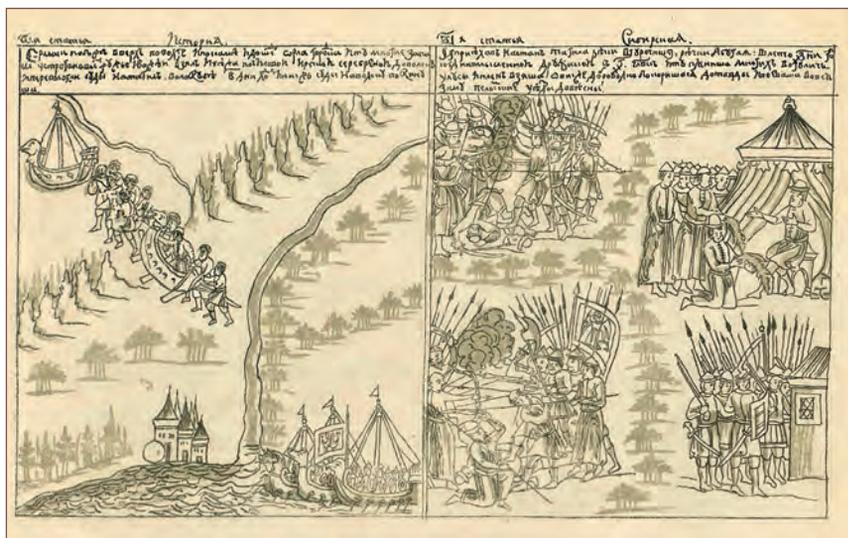


Илл. 90. Миниатюры Кунгурской летописи: «Статья 45.

*И по явлению Спасителю, его жь образъ, знамя любезное казакомъ...»
и «Статья 46. Бъ то время видеша бусурманы вси, яко по берегу тому
на облацехъ царь велій и прекрасный зело во свете велице...»; л. 12 об. (РГБ)*

долблённые суда) (статья 45), так и с обшивкой, состоящей из отдельных планок (статья 46) (илл. 90). Суда подобного типа изображены и на миниатюре, представленной на листе 3 об. (статья 11)³⁰⁵ (илл. 91). Однако особый интерес для нас данная миниатюра представляет в связи с тем, что художник показал на ней процесс перетаскивания судна по суши «волоком». На Руси на водоразделах — сухопутных участках между речными бассейнами — суда перетаскивали разными способами: волочили по мелководью, несли на руках, катили на брёвнях, часто в качестве тягловой силы использовали лошади и олени. Данная миниатюра является одним из свидетельств этого процесса. Здесь судно катят по Тагильскому волоку при помощи брёвен, а в качестве тягловой силы выступают люди: одни тянут судно, другие толкают. Автор сопроводил рисунок следующим текстом: «Статья 11. Ермакъ побеже вверхъ по Волге и по Каме; и дошедь Орла городка, и ту многіе запасы у Строгановыхъ, ружье и вожей взяль, и бежа по Чюсовой и рекою Серебреную

³⁰⁵ Краткая сибирская летопись (Кунгурская) со 154 рисунками... Л. 3 об.



Илл. 91. Миниатюры Кунгурской летописи: «Статья 11. Ермакъ побеже вверх по Волге и по Каме...»; л. 3 об. (РГБ)

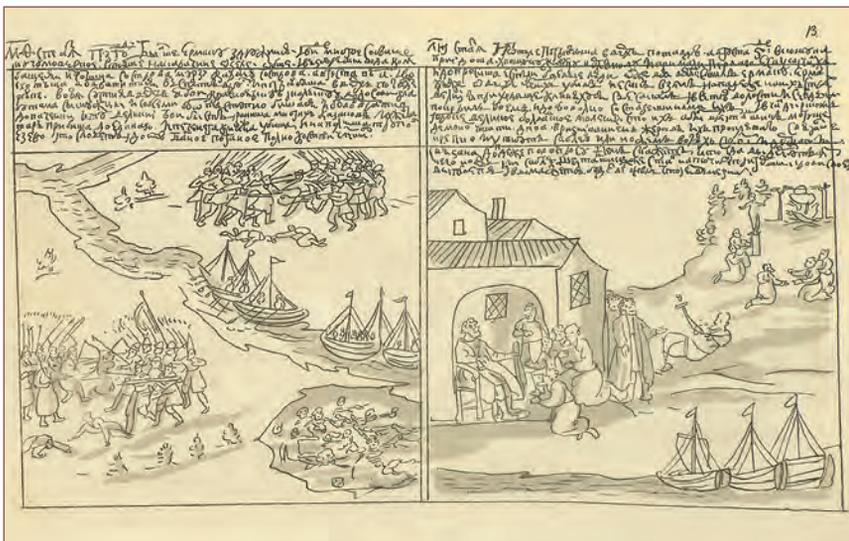
до волоку, и переволокли суды, на Тагиль волоку бе 2 дни ходу; иніи жь суды на волоку покинуша»³⁰⁶.

На миниатюрах Кунгурской летописи встречаются и более простые изображения судов. Так на многих миниатюрах представлены суда с относительно низкими кормовыми и носовыми оконечностями, несколькими поясами обшивок (3–4 пояса) и мачтой, установленной по центру с вымпелом на вершине и прорисованными рангоутами. Паруса на некоторых убраны, на других подняты. Например, подобные суда мы можем увидеть на листе 13 летописи³⁰⁷ (илл. 92).

Наиболее крупные и хорошо детализированные суда представлены на листе 38 Кунгурской летописи. На миниатюре изображены два корабля умеренной седловатости с несколькими поясами обшивки и уключинами для вёсел в виде вырезков в бортах (полупортики) (илл. 93). Художник при написании судов особое внимание уделил прорисовке мачт, парусов, рангоута и такелажа. Первый корабль имеет четыре мачты, паруса свёрнуты, и он стоит на якоре. Художник нарисовал два крупных якоря: один с двумя лапами,

³⁰⁶ Там же.

³⁰⁷ Краткая сибирская летопись (Кунгурская) со 154 рисунками... Л. 13.



Илл. 92. Миниатюры Кунгурской летописи: «Статья 49. 87 году, бывше Ермаку съ дружиною и виде многое собрание Кучюмовское стояще на Карачине озере...» и «Статья 50. И оттоле погребовша вверх по Тавде, августа 6 день, въ Кошуну, приидоша къ Кошуну, князю Ворлякову...»; л. 13 (РГБ)



Илл. 93. Миниатюры Кунгурской летописи: «Статья 153. Истинная и пригодная мудрость место дати иногда времени...»; л. 38 (РГБ)

второй с четырьмя. Второе судно представляет собой трёхмачтовый корабль, плывущий на всех парусах.

Данные суда являются частью иллюстрации к наставлению автора, размещённому на последних страницах летописи: «Истинная и пригодная мудрость место дати иногда времени, а нужде всегда пособляти, паче въ писаніе разумъ прилагати: зане ухищренный мужъ не имать противитися нещастію, но парусы свои отпустивше стояти до времени потребна, дабы возмогль после выправить якори и по той воде надежно плавати, которая прежде необычно волновалася, хотя нагло невиннее потонеть...». Корабли здесь символизируют собой образ благочестивого человека.

Корабельные мотивы встречаются и на миниатюрах житий³⁰⁸, произведений биографического характера, в которых рассказывается о жизни христианских подвижников, причисленных к лику святых, о совершённых ими чудесах, об обретении и перенесении мощей.

Так, например, изображение судов можно встретить в жизнеописании Антония Сийского 1648 г. (ГИМ. Щук. № 107/750). Этот высокохудожественный образец книжного искусства XVII в., посвящённый основателю Антониево-Сийского монастыря, был украшен 153 миниатюрами. Антоний родился в 1478 г. в семье зажиточных землевладельцев в селе Киехты Двинской волости. После смерти родителей он ушёл в Новгород, поступил на службу и женился. После смерти жены Антоний принял монашеский постриг в Преображенском монастыре на реке Кене. В 1520 г. Антоний с четырьмя монахами создаёт новый монастырь на реке Сия, который впоследствии стал одним из крупнейших монастырей Русского Севера. Умер Антоний в 1557 г.

Основным источником сведений об Антонии Сийском является его житие. Нами рассмотрена редакция 1648 г., которая была пожертвована в Сийский монастырь игуменом Феодосием. На листе 402 жития (илл. 94) представлено изображение корабля, в описании к миниатюре судно значителся как «лодия». Корабль имеет три пояса обшивки, состоящие из отдельных планок, высокий прямой форштевень, предназначенный для того, чтобы легко взбираться на высокие волны, мачту с прямоугольным парусом на рее в передней

³⁰⁸ В отечественной науке встречается следующий синоним слова «житие» — «агиография», в XIX в. в качестве синонима более был распространён термин «агиология».



Илл. 94. Миниатюра из Жития Антония Сийского, 1648 г., л. 402 (ГИМ)

части корабля. На вершине мачты размещён планширь. Судно имеет навесной руль, художник изобразил перо руля и румпель в руках одного члена экипажа. Изображения с подобными характеристиками встречаются на некоторых иконах северного письма XVI–XVII вв., что свидетельствует о распространённости данного типа судна на севере Руси. К таким иконам можно отнести икону 1545 года «Богоматерь Боголюбская, с житием свв. Зосимы и Савватия Соловецких» из Соловецкого монастыря (хранится в Успенском соборе Московского Кремля, инв. Ж-789) (илл. 13).

Изображение судна мы можем наблюдать и в Лицевом сборнике житий вологодских святых (ГИМ, Увар. 107, ГИМ 80269). Лицевой сборник рассказывает о жизни северных подвижников и основателей монастырей Герасима Вологодского, Галактиона Вологодского, Игнатия Вологодского, Иннокентия Вологодского,

Дионисия Глушицкого, Арсения Комельского, Корнилия Комельского, Александра Куштского, Сергия Обнорского, Павла Обнорского, основателя Спасо-Каменного монастыря Иоасафа, Димитрия Прилуцкого. Тексты проиллюстрированы 11 миниатюрами и гравированными заставками. Миниатюры к данному лицевому сборнику написаны в конце XVII в. представителем художественной школы Русского Севера.

Изображение судна мы можем наблюдать на миниатюре «Судно белозерского князя Глеба Васильковича прибывает волной к каменному острову» (илл. 95), которая служит иллюстрацией к «Житию и подвизи преподобного отца нашего князя Иоасафа, Каменного монастыря, новаго чудотворца»³⁰⁹. В надписи к ней в имени князя допущена ошибка, он назван Глебом Константиновичем. На миниатюре представлен остров, на котором изображены густой лес, деревянная часовня и старцы — «пустынножители». На переднем плане — лодка с умеренной седловатостью. Судно имеет мачту с прямоугольным парусом, четыре пояса бортовой обшивки, выполненные из отдельных планок «встык», а также широкий планширь. В руках одного из корабельщиков — кормовое весло с широкой прямоугольной лопастью. Такая форма корпуса хорошо подходила для плавания на больших озёрах³¹⁰. Представители художественной школы Русского Севера подобные суда писали и на иконах. Например, на иконе XVII в. «Преподобные Зосима и Савватий Соловецкие» из Троицкой церкви в селе Нёнокса Архангельской области (ныне хранится в Архангельском музее изобразительных искусств, инв. 1295-ДРЖ) (илл. 17).

В данном разделе нашего исследования мы рассмотрели миниатюры Радзивилловской (Кенигсбергской) летописи конца XV в., Лицевого летописного свода XVI в., Кунгурской летописи (датировка от конца XVII до 1703 г.), Лицевого сборника житий вологодских святых XVII в., Жизнеописания Антония Сийского XVII в., содержащие изображения судов разного типа, тем самым расширив

³⁰⁹ Шульгина Э. В. Лицевой сборник житий вологодских святых XVII в. (ГИМ, Увар. 107-1°) // Хризограф. Выпуск 2. М.: Сканрус, 2005. С. 242–261.

³¹⁰ Мадикова Л. В., Тепляков В. В. Суда Русского Севера по изобразительным источникам // Традиционное судостроение как часть культурного наследия народов России. Т. 1. / под общей редакцией А. В. Околькова. М.: Институт Наследия, 2021. С. 505.



Илл. 95. Миниатюра «Судно белозерского князя Глеба Васильковича прибывает волной к каменному острову» из Лицевого сборника житий вологодских святых (ГИМ, Увар. 107, ГИМ 80269, л. 174)

круг миниатюр, привлекаемых в науке для реконструкции истории древнерусского судостроения. Анализ этих изображений показал, что они обладают колоссальным информационным потенциалом. Сопоставление изображённых на миниатюрах судов с иконографическим и археологическим материалом продемонстрировало, что лодки и корабли являются не просто художественным вымыслом

мастера, а имеют реальные прототипы, бытовавшие на Руси, а в некоторых случаях и в Западной Европе. Эти прототипы послужили источником для написания как миниатюр, так и икон. Найденные редкие археологические останки судов также показали нам, что изображениям на миниатюрах присущи конструктивные характеристики реальных судов. Тем самым изображения судов на миниатюрах могут быть использованы в качестве источников с целью изучения судостроительной культуры Средневековой Руси и для реконструкции древних судов. Так, в мировой практике известны случаи реконструкции судов на основе изображений кораблей и лодок на древних миниатюрах. Например, армянский клуб морских исследований «АЙАС», опираясь на информацию, полученную в результате анализа армянских средневековых рукописей и миниатюр из Матенадарана, восстановил и построил в натуральную величину реплику торгового судна XIII в. Армянского Царства Киликии и осуществил на нем экспедицию по средневековым торговым путям вокруг Европы.

В целом, исследование корабельных мотивов, представленных на иконах, фресках, миниатюрах, показало, что судам присущи конструктивные особенности, характерные для реальных кораблей и лодок, бытовавших в исследуемом периоде. Установлено, что манера изображения кораблей, лодок и их конструктивных элементов различается в зависимости от авторства и местности, где был произведён памятник культуры.

В ходе исследования также установлено, что корабельные мотивы, представленные на иконах, фресках и книжной миниатюре, различаются с точки зрения их роли в русской средневековой культуре: корабли и лодки на иконах носят сакральный, символический характер, на фресках — изобразительно-декоративный, а на миниатюрах — документально-исторический и иллюстративный характеры.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В рамках данного исследования был проведён анализ и сравнение символических особенностей образа корабля, представленного в мировой культуре, изучен информационный потенциал корабельных сюжетов для использования их в качестве источника по истории судостроения и для реконструкции модели судна как артефакта, раскрывающего искусство кораблестроения и его эволюцию. Автором была проанализирована культурная семантика корабельных мотивов, представленных на иконах, фресках и миниатюрах XV–XVII вв., а также подготовлены прорисы судов, изображённых на иконах и фресках XV–XVII вв.

Анализ символа и образа корабля в мировой культуре, проведённый в рамках данного исследования, позволил определить наиболее распространённые символические значения данного образа: средство перемещения небесных тел и символ возрождения; средство перемещения душ умерших в загробный мир, символ спасения; христианский символ, олицетворяющий собой образ христианской жизни и церкви; символ плодородия, изобилия и богатства; символ несчастий, наказания и смерти; модель общества и образ государства. Для русской культуры допетровской Руси, носившей религиозный характер и нацеленной на богопознание, близка была христианская трактовка корабля как символа человеческой жизни и церкви.

В результате анализа визуальных источников, содержащих корабельные мотивы (петроглифы, мозаики, фрески, гербы, монеты, печати, живопись, открытки), и сопоставления их с археологическими находками установлено, что изображения судов обладают высоким информационным потенциалом и могут быть привлечены для исследования судостроительной культуры. Изображения судов могут послужить источником для анализа технических и конструктивных особенностей судов различного типа. Результаты исследования могут быть использованы для реконструкции моделей древних судов и различных культурно-исторических процессов.

В рамках работы над данным исследованием рассмотрены корабельные мотивы, представленные на иконах новгородской, псковской, московской, ярославской и ростово-суздальской иконописных

школ и на иконах северного письма, в результате чего установлена зависимость изображений судов от тенденций, присущих иконописным школам в разные периоды времени. Так, характерная для русской иконописи XV в. тенденция к символизму, сакральный характер икон, наличие строгих иконографических схем, плоскостная «ковровость» проявились в изображении судов с простейшими конструкциями.

Усложнение форм и традиционных композиций, появление в устоявшихся иконографических схемах новых сцен, а также желание художников изображать святых среди современной архитектуры и пейзажа, присущее иконописи XVI в., наложило свой отпечаток и на изображение судов, выразившийся в более аккуратной и реалистичной прорисовке деталей судов. Так на иконах XVI в. чаще всего вместо условных изображений корпуса лодки, оснащённого парусом и веслом, можно увидеть суда различных типов с хорошо прорисованной обшивкой, позволяющей определить метод её крепления, кормовыми и палубными надстройками, носовой фигурой и др. элементами.

Постепенный отход от церковного канона и усиление западноевропейского художественного влияния на иконографию XVII в. привели к усложнению композиций икон. В этот период времени наблюдался рост вариативности и изощрённости форм, развитие декоративности, многоцветности, «живоподобия» в иконописи. Эволюция изображения корабля в контексте становления иконографии «живоподобия» привела к появлению объёмности и ещё более точной детализации конструктивных элементов (хорошо прорисованный рангоут, такелаж и различные декоративные элементы). Усиление западноевропейского влияния на иконографию XVII в. отразилось в появлении на иконах богато украшенных западноевропейских судов, что было нехарактерно для икон XV–XVI вв.

В ходе исследования корабельных мотивов, представленных в иконографии XV–XVII вв., также было установлено наличие опосредованного влияния различных социально-экономических, историко-культурных, территориальных факторов на изображение судов. Так, например, иконы, написанные в регионах, где из-за различных неблагоприятных исторических событий культурное и экономическое развитие шло медленно, обладали большей простотой и склонностью к символизму в отличие от икон из экономически и культурно более развитых земель. То же можно сказать и об изображении кораблей и лодок.

В ходе исследования установлено, что на изображения кораблей и лодок на иконах влияли реальные суда, бытовавшие в регионе, где жил и работал художник. Мастера при написании судов опирались на реальные прототипы, поэтому изображённые суда обладают своими уникальными характеристиками. Например, на новгородских и северных иконах распространены суда с высокими бортами и штевнями, подходящие для хождения по крупным озёрам и морю. Для водоёмов данного типа судостроители обычно изготавливали килевые лодки с высокими бортами, высоким носом и кормой, способные с лёгкостью подняться на волну. На иконах московской школы, напротив, чаще всего изображались плоскодонные суда с невысокими бортами и штевнями. Такие суда подходили для спокойных рек Московской земли. Плоское дно помогало избежать посадки судна на мель или увязания в песке и иле. Невысокие борта делали удобным передвижение на спокойных речных водах, а невысокие штевни способствовали комфортной стыковке судна с пологим берегом.

Исследование корабельных мотивов на фресках показало, что настенная роспись второй половины XVI–XVII в. также имеет источниковую ценность для изучения русской судостроительной традиции. Фрески второй половины XVI–XVII вв. в отличие от ранних работ, транслировавших византийские иконографические образцы, обладают выраженным национальным культурным своеобразием и содержат ряд деталей и подробностей, связывающих их с той исторической средой и эпохой, в которой они создавались.

Сопоставление судов, изображённых на миниатюрах Радзивилловской (Кенигсбергской) летописи, Лицевого летописного свода и Кунгурской летописи, Лицевого сборника житий вологодских святых, Жизнеописания Антония Сийского, с иконографическим и археологическим материалом подтвердило, что нарисованные корабли и лодки имеют реальные прототипы, ходившие на Руси, а в некоторых случаях и в Западной Европе.

Таким образом, в результате данного исследования рассмотрена эволюция изображения корабля на живописных произведениях средневековой Руси, изучены культурно-исторические основания и обоснована необходимость вовлечения корабельных мотивов в контекст исследования судостроительной культуры, судоходства. Установлено, что изображения судов могут послужить источником для анализа конструктивных особенностей лодок и кораблей, а полученные в ходе их анализа данные могут быть применимы для реконструкции моделей судов различных типов.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Амосов А. А.* Лицевой летописный свод Ивана Грозного: Комплекс. кодикол. исследование. М. : Эдиториал УРСС, 1998. 387 с.
2. *Антонова В. И.* Древнерусское искусство в собрании Павла Корина. М. : Искусство, 1966. 187 с.
3. *Антонова В. И., Мнева Н. Е.* Каталог древнерусской живописи XI — начала XVIII вв. Опыт историко-художественной классификации. В 2-х томах. М. : Искусство, 1963.
4. *Анучин Д. Н.* Сани, лады и кони как принадлежности похоронного обряда. Археолого-этнографический этюд. М., 1890. 146 с.
5. *Артамонов М. И.* Миниатюры Кенигсбергской летописи. Т. 10. Л., 1931.
6. *Арциховский А. В.* Древнерусские миниатюры как исторический источник. М. : МГУ, 1944. 213 с.
7. *Арциховский А. В.* Средства передвижения // Очерки русской культуры XIII–XV веков. Ч. 1. Материальная культура. М. : МГУ, 1969.
8. *Балаян К.* Парусник «Киликия» — реплика корабля XIII века / К. Балаян // Традиционное судостроение как часть культурного наследия народов России. Т. 2. М. : Институт Наследия, 2021. С. 119–128. URL: https://heritage-institute.ru/wp-content/uploads/2021/10/tradiczionnoe-sudostroenie_2-tom_s-obl.pdf (дата обращения: 20.06.2022).
9. *Баталов А. Л.* К истории храмового строительства в Москве первой трети XVI века и проблема топографической локализации Ивановского монастыря // Древнерусское и поствизантийское искусство: Вторая половина XV — начало XVI века. К 500-летию росписи собора Рождества Богородицы Ферапонтова монастыря. М., 2005. С. 454–466.
10. *Баталов А. Л.* Московское каменное зодчество конца XVI в.: Проблемы художественного мышления эпохи. М. : Мейкер, 1996. 433 с.
11. *Баттистини М.* Символы и аллегории: Визуальные коды понятий в произведениях изобразительного искусства / Пер. с ит. В. Ю. Трашкин. М. : Омега, 2008. 382 с.
12. *Башляр Г.* Вода и Грёзы. М. : Издательство гуманитарной литературы, 1998. 268 с.

13. Белов А. А. Обзор основных конструктивных особенностей древнеегипетских кораблей // Египет и сопредельные страны. Выпуск 1. 2019. С. 6–32. DOI: 10.24411/2686-9276-2019-00001 URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/obzor-osnovnyh-konstruktivnyh-osobennostey-drevneegipetskih-korabley/viewer> (дата обращения: 20.07.2022).
14. Бидерманн Г. Энциклопедия символов. М. : Республика, 1996. 335 с.
15. Благовещенский собор. Стенопись. URL: <https://annunciation-cathedral.kreml.ru/wall-painting/view/altarnye-pomeshcheniya-blagoveshchenskogo-sobora/#mobile-jump> (дата обращения: 01.04.2023).
16. Блифельд Д. И. Древнерусские памятники Шестовицы. Киев, 1997.
17. Богославский П. А. О купеческом судостроении в России, речном и прибрежном. СПб. : Морской ученый комитет : в типографии Морского министерства, 1859–1863.
18. Богоявленский Н. А. Древнерусская миниатюра как источник для изучения истории медицины // Советское здравоохранение. 1950. С. 53–58.
19. Боярский П. В. Коч — русское полярное судно: проблемы, исследования и реконструкции. М., 2000.
20. Братухин А. Ю. Генезис образа лодки-Церкви у Тертуллиана // Вестник Пермского университета. 2012. № 2 (18). С. 86–92.
21. Брюсов А. Я. История древней Карелии // Труды ГИМ. Вып. IX. М., 1940. URL: https://kareliya.ru/useful/petroglif/petroglify_brusov.html (дата обращения: 5.11.2021).
22. Брюсова В. Г. Русская живопись 17 века / В. Г. Брюсов. М. : Искусство, 1984. 338 с.
23. Бычков В. В. Русская средневековая эстетика XI–XVII века. М. : Мысль, 1992. 640 с.
24. Бычков В. В. Феномен иконы: История. Богословие. Эстетика. Искусство. М. : Ладомир, 2009. 634 с.
25. Воронин Н. Н. Средства и пути сообщения // История культуры Древней Руси. Домонгольский период. Т. 1.: Материальная культура. М., Л. 1948. С. 280–314.
26. Генриот Э. Краткая иллюстрированная история судостроения / Перевод с нем. Л. Ф. Маковкина. Л. : Судостроение, 1974. 192 с.
27. Гербы городов России. URL: https://orgsprav.com/gerba_gorodov_rossii.html (дата обращения: 8.11.2021).

28. Горский А. Д. Почвообрабатывающие орудия по данным древнерусских миниатюр XVI–XVII вв. // *Материалы по истории сельского хозяйства и крестьянства СССР*. М., 1965. Сб. 6. С. 13–35.
29. Государственная Третьяковская галерея. Каталог собрания. Древнерусское искусство X — начала XV века. Том I. М. : Красная площадь, 1995. 262 с.
30. Грач Н. Л. Нимфейская археологическая экспедиция (основные итоги исследований за 1973–1987 гг.). Итоги работ археологических экспедиций Государственного Эрмитажа. Л. : Гос. Эрмитаж, 1989. С. 61–79.
31. Гудимова С. А. Символика храма: Ноев ковчег // *Вестник культурологии*. 2019. № 4 (91). С. 107–125.
32. Гурова Е. П. Образ корабля в Житии протопопа Аввакума // *Ученые записки Орловского государственного университета*. 2016. № 2 (71). С. 110–112.
33. Данилова И. Е., Мнева И. Е. Живопись XVII века // *История русского искусства*. В 13 т. Т. 4. Семнадцатый век и его культура. М. : Изд-во АН СССР, 1959. С. 345–466.
34. Детализация кораблей на старинных монетах. URL: <https://www.habarolog.ru/2018/05/03/detalizatsiya-korablej-na-starinnyh-monetah/> (дата обращения: 2.11.2021).
35. Дженкинс Н. Ладья под пирамидой. М. : Наука, 1986. С. 125.
36. Дианова Т. В. Древнерусская миниатюра в Государственном Историческом музее. Вып. I. Труд и быт. М., 1979. URL: <http://www.raruss.ru/rus-christian-painting/1765-dianova-old-miniature.html> (дата обращения: 10.03.2022).
37. Дмитренко С. Г. Морские тайны древних славян. М. : АСТ; СПб. : Полигон, 2004. 413 с.
38. Дубов И. В. Северо-Восточная Русь в эпоху раннего средневековья. Л. : Изд-во ЛГУ, 1982. 248 с.
39. Емельянова Л. С. Развитие символики раннехристианских храмов // *Культурология*. 2016. 3(78). С. 128–135.
40. Епископ Балашихинский Николай (Погребняк С. В.). Иконография мореплавания» // *Московские епархиальные ведомости*. № 9–10. 2007. С. 199–207.
41. Ерофеева Н. Н. Ладья // *Онлайн-энциклопедия «Мифы народов мира»*. URL: <https://www.peoplesmyths.com/1/ladya.html> (дата обращения: 30.10.2021).

42. *Забелин И. Е.* Русское искусство: Черты самобытности в древнерусском зодчестве. М. : Гросман и Кнебель (И. Кнебель), 1900. 160 с.
43. *Загоскин Н. П.* Русские водные пути и судовое дело в допетровской России: Историко-геогр. исследование Н. П. Загоскина. Казань : Упр. внутр. вод. путей и шоссейн. дорог, 1910. 464 с.
44. Иконы XIII–XV веков из собрания музея имени Андрея Рублева = Icons from the Andrey Rublev museum collection. 13th–15th centuries : альбом / составитель, автор статьи Г. В. Попов. М. : Центральный музей древнерусской культуры и искусства имени Андрея Рублева, 2019. 159 с.
45. Иконы XIII–XVI веков в собрании Музея имени Андрея Рублева. М. : Северный Паломник, 2007. 620 с.
46. Иконы Великого Новгорода XI – начала XVI веков. М. : Северный паломник, 2008. 552 с.
47. Иконы Владимира и Суздаля. М. : Северный паломник, 2006. 646 с.
48. Иконы Русского Севера = Icons of Northern Russia: шедевры древнерусской живописи Архангельского музея изобразительных искусств. Т. 1 / Авт.-сост. О. Н. Вешнякова и др. М. : Северный Паломник, 2007. 501 с.
49. Иконы Русского Севера = Icons of Northern Russia: шедевры древнерусской живописи Архангельского музея изобразительных искусств. Т. 2 / Авт.-сост. О. Н. Вешнякова и др. М. : Северный Паломник, 2007. 479 с.
50. Иконы Успенского собора Московского Кремля. Вторая половина XV – XVI век : каталог / Ред.-сост. и автор вступ. статьи Т. В. Толстая. М. : Московский Кремль, 2016. 327 с.
51. Иконы Ярославля XIII – середины XVII века. Шедевры древнерусской живописи в музеях Ярославля: в 2 т. = Yaroslavl Icons of 13–mid 17th century. The masterpieces of ancient russian painting in the museums of Yaroslavl: in 2 volumes. М. : Северный паломник, 2009.
52. Иллюстрированная энциклопедия символов / Сост. А. Егзаров. М. : Астрель: АСТ, 2007. 728 с.
53. *Кавельмахер В. В.* Некоторые вопросы изучения архитектуры Благовещенского собора // Уникальному памятнику русской культуры Благовещенскому собору Московского Кремля 500 лет. 1989.
54. *Кавельмахер В. В.* Памятники архитектуры древней Александровый Слободы. Владимир : Золотые ворота, 1995. 112 с.
55. *Катаргина М. Н.* Литературная история Кунгурской летописи. URL: <https://elar.ufr.ru/bitstream/10995/49736/1/dc-1996-014.pdf> (дата обращения: 18.11.2021).

56. *Кашина Е. А., Окорочков А. В., Гак Е. И.* Археологические находки долбленых лодок на территории Восточной Европы (иллюстрированный каталог) // Традиционное судостроение как часть культурного наследия народов России. Т. 1 / Под общей редакцией А. В. Окорочкова. М. : Институт Наследия, 2021. С. 61–109. URL: <http://heritage-institute.ru/wp-content/uploads/2021/03/traditsionnoe-sudostroenie-2.pdf> (дата обращения: 13.05.2022).
57. *Кашина Е. А.* Долблёная лодка с Дона в экспозиции Государственного Исторического музея: история находки и проблема датировки // Археология, этнография и антропология Евразии. 2017. № 1. Т. 45. С. 76–82.
58. *Кашина Е. А., Гак Е. И., Окорочков А. В.* Долблённые лодки Центрального Черноземья: историографический аспект // Верхнедонской археологический сборник. Липецк: ЛГПУ имени П. П. Семенова-Тянь-Шанского, 2019. Вып. 11. С. 532–540.
59. *Кашина Е. А., Окорочков А. В.* Ископаемые долблённые лодки из Лискинского района Воронежской области // Журнал Института Наследия. 2019. № 1 (16). URL: <http://nasledie-journal.ru/ru/journals/31/270.html> (дата обращения: 09.09.2020).
60. *Киртичников А. Н.* Военное дело на Руси в XIII–XV вв. Л.: Наука, 1976. 104 с.
61. *Колпаков Е. М.* Лодки в петроглифах Канозера и Северной Евразии / Е. М. Колпаков, В. Я. Шумкин // Археология, этнография и антропология Евразии. — 2012 — № 1 (49). — С. 76–81.
62. *Кольцова Т. М.* Икона с надписями: святые праведные Иоанн и Логгин Яренгские // Русское искусство. 2007. № 4 (16). С. 46–49.
63. *Кольцова Т. М.* Иконы Каргополя: из собрания Каргопольского государственного историко-архитектурного и художественного музея. М., 2014. 134 с.
64. *Кольцова Т. М.* Иконы Северного Поонежья. М. : Северный паломник, 2005. 352 с.
65. *Кольцова Т. М.* Становление и развитие художественных центров в конце XVI–XVII веков : иконопись Архангельского края: дис. ... канд. искусствоведения / Гос. ин-т искусствознания. СПб., 2007. 333 с.
66. *Комашко Н. И., Саенкова Е.* Русская житийная икона. М. : Книги WAM, 2007. 351 с.
67. *Кондаков Н. П.* Заметка о миниатюрах Кенигсбергского списка начальной летописи // Радзивилловская или Кенигсбергская летопись (Статьи о тексте и миниатюрах рукописи). СПб., 1902. Т. 2. С. 115–127.

68. *Кондаков Н. П.* Лицевой иконописный подлинник: Ист. и иконограф. очерк. Т. 1: Иконография Господа Бога и Спаса Нашего Иисуса Христа. СПб. : Ком. попечительства о рус. иконописи. 1905. 97 с.
69. *Кондаков Н. П.* О научных задачах истории древнерусского искусства // Памятники древней письменности и искусства, СXXXII. СПб., 1899.
70. Корабль — гербы дворянских родов всероссийской империи. URL: <https://gerbovnik.ru/search/search.html?query=корабль&w=b&v=t> (дата обращения: 6.11.2021).
71. *Королев К. М.* Энциклопедия символов, знаков, эмблем. М. : ЭКСМО; СПб. : Terra Fantastica, 2003. 524 с.
72. *Королёв С. П., Наумов Ю. М., Талых А. А.* Народное судостроение Карелии. Часть 1. Петрозаводск : изд. ПетрГУ, 2014. 87 с.
73. *Королёв С. П., Наумов Ю. М., Талых А. А.* Народное судостроение Карелии. Часть 2. Петрозаводск : изд. ПетрГУ, 2015. 64 с.
74. *Костомаров Н. И.* Очерк торговли Московского государства в XVI и XVII столетиях. СПб. : Н. Тиблен, 1862. 299 с.
75. *Краснощёков Е.* «Орёл» — первенец российского флота. URL: <https://modelist-konstruktor.com/morskaya-kollekcziya/oryol-pervenecz-rosijskogo-flota> (дата обращения: 6.11.2021).
76. Краткая сибирская летопись (Кунгурская). СПб. : тип. Ф. Г. Елконского, 1880. II с., 39 л., 48 стб.
77. *Крючкова Е. Р.* Корабль в Ригведе // Acta linguistica petropolitana. Труды Института лингвистических исследований. 2014. Т. 10. № 1. С. 145–177.
78. *Кулаков В. В.* Расположение натюрмортов по их композиционным и конструктивным признакам в житийных миниатюрах Лицевого Летописного свода XVI века // Вестник МГУП имени Ивана Федорова. 2012. № 6. С. 226–235.
79. *Куликова А. С.* Изображения лодок Северной Евразии // Вестник Кемеровского государственного университета. 2014. № 2 (58). Т. 2. С. 58–69.
80. *Кухтерин С. А., Неймарк М. Л., Филлин П. А.* Реконструкция коча XVII века // Катера и яхты. 2013. № 4. С.148–152.
81. *Лазарев В. Н.* Древнерусские мозаики и фрески. М. : Искусство, 1973. 112 с.
82. *Лазарев В. Н.* Живопись и скульптура великокняжеской Москвы // История русского искусства. В 13 т. Т. 3. М. : Изд-во АН СССР, 1955. С. 71–214.

83. *Лазарев В. Н.* Живопись и скульптура Новгорода // История русского искусства. В 13 т. Т. 2. М. : Изд-во АН СССР, 1954. С. 72–283.
84. *Лазарев В. Н.* Заметки о методологии изучения древнерусского искусства // Византийское и древнерусское искусство. Статьи и материалы. М. : Наука, 1978. С. 306–308.
85. *Лазарев В. Н.* Искусство Древней Руси. Мозаики и фрески. М. : Искусство, 2000. 304 с.
86. *Лазарев В. Н.* Московская школа иконописи. М. : Искусство, 1971. 235 с.
87. *Лазарев В. Н.* Новгородская иконопись = Novgorodian icon-painting. М. : Искусство, 1969. 200 с.
88. *Лазарев В. Н.* Русская иконопись от истоков до начала XVI века. М. : Искусство, 2000. 540 с.
89. *Лазарев В. Н.* Фрески Старой Лядоги. М. : Искусство, 1960. 216 с.
90. *Лаушкин К. Д.* Онежское святилище. Ч. 2. Опыт новой расшифровки некоторых петроглифов Карелии // Скандинавский сборник. Т. 5. Таллин, 1962. С. 177–298.
91. *Лидов А. М.* Создание сакральных пространств как вид творчества и предмет исторического исследования // Иеротопия: создание сакральных пространств в Византии и Древней Руси. М. : Индрик, 2006.
92. *Лиманская Е. Н.* Икона в традиционной русской культуре : 09.00.13 дис. ... канд. философ. наук / Юж. федер. ун-т. Ростов-на-Дону, 2009. 130 с.
93. *Линевский А. М.* Очерки по истории древней Карелии. Ч. 1. Петрозаводск : Госиздат Карело-Фин. ССР, 1940. 132 с.
94. *Линевский А. М.* Петроглифы Карелии. Ч. 1. Петрозаводск : Каргосиздат, 1939. 194 с.
95. *Лихачёв Д. С.* Сравнительное изучение литературы и искусства Древней Руси // ТОДРЛ. М.; Л., 1966. Т. XXII. С. 3–10.
96. *Лихачёв Д. С.* Сущность спора о реалистичности в древнерусской литературе // Русская литература. 1965. № 2. С. 59–69.
97. *Лихачёв Д. С.* Человек в литературе Древней Руси. М.; Л.: Наука, 1958.
98. Лицевой летописный свод Ивана Грозного. URL: <https://runivers.ru/lib/book6958/> (дата обращения: 10.02.2022).
99. *Лурье Я. С.* Два миниатюриста XV в. (К проблеме так называемого художественного мышления Древней Руси) // Культурное наследие Древней Руси. Истоки, становление, традиции. М., 1976. С. 105–111.

100. *Мадикова Л. В., Тепляков В. В.* Суда Русского Севера по изобразительным источникам // Традиционное судостроение как часть культурного наследия народов России. Т. 1 / под общей редакцией А. В. Окорокова. М. : Институт Наследия, 2021. С. 460–509. URL: <http://heritage-institute.ru/wpcontent/uploads/2021/03/traditsionnoe-sudostroenie-2.pdf> (дата обращения: 23.03.2022).
101. *Макарова И. С.* Мифопоэтический образ Корабля Дураков в искусстве Северного Возрождения (анализ поэмы С. Бранта и картины И. Босха) // Известия Российского государственного педагогического университета им. А. И. Герцена. СПб. : Книжный Дом, 2014. № 171. С. 108–115.
102. *Макарова И. С.* Образ корабля в германо-скандинавской мифологии // Известия Российского государственного педагогического университета им. А. И. Герцена. 2015. № 175. С. 16–22.
103. *Макарова И. С.* Образное поле «корабль» в западноевропейской литературе: 10.01.03: дисс. ... доктора филологических наук: / Российский государственный педагогический университет им. А. И. Герцена. М., 2018. 509 с.
104. *Мансветов Н. Д.* Художественные и бытовые данные в славянском списке летописи Георгия Амартола из библиотеки московской Духовной Академии // Труды 5 Археологического съезда в Тифлисе. 1881. М., 1887. С. 161–169.
105. *Масленицын С. И.* Ярославская иконопись. М. : Искусство, 1973. 45 с.
106. *Мезенцева Г. Г., Прилипка Я. П.* Давньоруський могильник Белгорода Київського (дослідження 1974–1976 гг.) // Археологія. 1980. № 35. С. 98–110.
107. *Мельник И. К.* История древнейшего кораблестроения и мореплавания. Опыт реконструкции. Одесса; Кишинев: Фенікс, 2003. 230 с.
108. *Мельник И. К.* Зарождение и эволюция транспортных средств и путей сообщения. Опыт реконструкции. Киев; Одесса: Фенікс, 2010. 624 с.
109. *Мирзоев В. Г.* Былины и летописи — памятники русской исторической мысли. М. : Мысль, 1978. 254 с.
110. *Миронов Г. Е.* Лики России (От иконы до картины). Избранные очерки о русском искусстве и русских художниках X–XX вв. М. : «Новая Реальность», 2013.
111. *Мнева Н. Е.* Искусство Московской Руси: Вторая половина XV — XVII вв. М. : Искусство, 1965. 252 с.
112. *Мосалева Г. В.* Образ России как храма-корабля и его модификации в романной поэтике И. А. Гончарова // Вестник Удмуртского университета. Сер. История и филология. 2018. Т. 28. Вып. 2. С. 169–179.

113. Мосалева Г. В. Храмово-корабельная образность в «Обломове» И. А. Гончарова // Вестник Удмуртского университета. Сер. История и филология. 2017. Т. 27. Вып. 5. С. 658–664.
114. Музеи Московского Кремля: Успенский собор. URL: Стенопись <https://assumption-cathedral.kreml.ru/wall-painting/view/> (дата обращения: 01.02.2022).
115. Музеи Московского Кремля: Церковь Ризположения. URL: <https://holy-robe-deposition-church.kreml.ru/wall-painting/view/stenopis-tserkvi-rizpolozheniya/> (дата обращения: 01.02.2022).
116. Музей фресок Дионисия. URL: <http://www.dionisy.com/museum/> (дата обращения: 01.02.2022).
117. Мыц В. Л. Каффа и Феодоро в XV в. Контакты и конфликты. URL: <http://www.krimoved-library.ru/books/kaffa-i-feodoro-kontakti-i-konflikti33.html> (дата обращения: 5.11. 2021).
118. Наймарк М. Л. Технологии шитья в традиционном судостроении России // Традиционное судостроение как часть культурного наследия народов России. Т. 1 / Под общей редакцией А. В. Огорокова. М. : Институт Наследия, 2021. С. 233–273. URL: <http://heritage-institute.ru/wp-content/uploads/2021/03/traditsionnoe-sudostroenie-2.pdf> (дата обращения: 13.05.2022).
119. Наймарк М. Л. Конструкция киля крупных судов в России XVII–XVIII вв. // Соловецкое море. М.; Архангельск, 2007. Вып. 6. С. 26–30.
120. Наймарк М. Л. Несколько проектов по реконструкции традиционных шитых судов Русского Севера // Соловецкое море. М.; Архангельск, 2004, № 3. URL: <http://www.solovki.info/?action=archive&id=205> (дата обращения: 12.05.2018).
121. Народы Австралии и Океании / Под общ. редакцией С. А. Токарева, С. П. Толстова. М. : Издательство Академии наук СССР, 1956. 856 с.
122. Наумов Ю. М. «Veneh» — лодка по-карельски: О народном судостроении и судоходстве карел в районах их традиционного проживания и ведения хозяйства. Петрозаводск : Карельский НЦ РАН, 2017. 255 с.
123. Наумов Ю. М. «Кижанка» — лодка Онежского озера. Петрозаводск : Карельский науч. центр РАН, 2011. 184 с.
124. Наумов Ю. М. История и современное состояние традиционного судостроения и судоходства Кижской волости // Изучение памятников морской археологии. СПб. : Наследие, 2009. Выпуск 6. С. 130–152.

125. *Наумов Ю. М.* К вопросу о методике изучения народного лодкостроения // Материалы VI научно-практического семинара «Методика полевых работ и архивация фольклорных, лингвистических и этнографических материалов». Петрозаводск : Карельский научный центр РАН, 2013. С. 201–211.
126. *Неволин Ю. А.* Житие Николая Чудотворца // Лики летописи. Часть первая. К 70-летию доктора исторических наук Валентина Викторовича Морозова. М. : Археографическая комиссия РАН, 2010. С. 63–73.
127. Некоторые особенности росписи Успенского собора Троице-Сергиевой Лавры. URL: <https://stsl.ru/news/all/nekotorye-osobennosti-gospisi-sobora> (дата обращения: 01.04.2023).
128. *Никитин А. Л.* О Радзивилловской летописи // Герменевтика древнерусской литературы. М., 2004. Вып. 11. С. 526–557.
129. *Николов П.* Богословие иконы (опыт исторического изложения догмата иконопочитания) : дис. ... канд. богословия / Московская духовная академия. Сергиев-Посад, 2000. 164 с.
130. Новгородская икона XII–XVII веков: альбом. Л. : Аврора, 1983. 343 с.
131. *Новикова М. А.* Маринистические мотивы в европейских текстах и свертках (к постановке проблемы) // Ученые записки Крымского федерального университета им. В. И. Вернадского. 2019. № 1. С. 93–109.
132. Образы воды в христианском искусстве. Памятники XV – начала XX века: каталог выставки / Сост. и авт. вступ. ст. С. А. Кирьянова; науч. ред. Н. И. Комашко. М., 2016. 108 с.
133. *Окладников А. П.* Петроглифы Нижнего Амура. Л. : Наука, 1971. 343 с.
134. *Окороков А. В.* Древнейшие средства передвижения по воде. Калининград, 1994. 218 с.
135. *Окороков А. В., Кулагин А. В.* Древние якоря: историко-культурное наследие Северного Причерноморья. Судак : Музей-заповедник «Судакская крепость»; Феодосия : Арт Лайф, 2016. 343 с.
136. *Окороков А. В.* Исследование шитого деревянного судна XVII в., затонувшего в Онежском Озере. // Традиционное судостроение как часть культурного наследия народов России. Т. 1 / под общей редакцией А. В. Окорокова. М. : Институт Наследия, 2021. С. 133–202. URL: <http://heritage-institute.ru/wp-content/uploads/2021/03/traditionnoe-sudostroenie-2.pdf> (дата обращения: 21.08.2021).

137. *Окороков А. В., Филиппов Ю. В.* Находки деревянных судов на реке Ветлуге // Культурологический журнал. 2021. № 4 (46). URL: http://cg-journal.ru/files/file/12_2021_17_29_11_1638714551.pdf (дата обращения: 25.03.2021).
138. *Окороков А. В.* Однодеревые и блочно-однодеревые суда // Исторический журнал: исторические исследования. 2012. № 1. С 27–40.
139. *Окороков А. В.* Ока и окское судоходство. М. : Вече, 2017. 542 с.
140. *Окороков А. В., Мадикова Л. В.* Энциклопедия подводного культурного наследия. М. : Институт Наследия, 2020. 516 с.
141. *Окороков А. В.* Материалы по истории деревянного судостроения XVIII–XIX вв. (на основе археологических исследований). М. : НИИК, 1991. 48 с.
142. Официальные гербы всех стран мира в фото и картинках. URL: <http://www.fast-travel.ru/emblems-of-the-world> (дата обращения: 8.11.2021).
143. Очерки истории русской иконы от Крещения Руси до наших дней / Сост. и отв. ред. О. А. Платонов. М. : Институт русской цивилизации, 2011. 592 с.
144. *Павлинов А. М.* История русской архитектуры. М., 1894. 265 с.
145. *Петерс Б. Г.* Морское дело в античных государствах Северного Причерноморья. М. : Наука, 1982. 209 с.
146. *Петраш Е. В.* Икона как феномен культуры XX века : 24.00.01: дис. ... канд. культурологи / Гос. акад. славян. культуры. М., 2006. 176 с.
147. *Писаревский Н. П.* Октэра «Изида» (к исторической интерпретации иконографического памятника III в. до н. э. из боспорского города Нимфея) // *Via in tempore. История. Политология.* 2020. Том 47. № 3. С. 455–471.
148. Повесть временных лет / Перевод Д. С. Лихачева и О. В. Творогова. СПб. : Вита Нова. 2012.
149. *Подобедова О. И.* Миниатюры русских исторических рукописей: К истории русского лицевого летописания. М. : Наука, 1965. 334 с.
150. *Попова О. С.* Русская книжная миниатюра XI–XV вв. URL: <http://www.redkayakniga.ru/biblioteki/item/f00/s00/z0000010/st002.shtml> (дата обращения: 04.03.2022).
151. *Привалов Н. И.* Гудок, древнерусский музыкальный инструмент, в связи с смычковыми инструментами других стран. Историко-этнографическое исследование. СПб., 1904. 34 с.
152. *Прохорова Т. В.* Сибирская икона XVI–XIX вв.: становление и развитие иконографической традиции : 17.00.04: дис. ... канд. искусствоведения / Алт. гос. ун-т. Барнаул, 2012. С. 242.

153. Псковская икона XIII–XVI веков / Сост. И. С. Родникова. Л.: Аврора, 1990. 323 с.
154. Ра. Религия Древнего Египта. URL: <https://www.egyptopedia.info/г/1260-га> (дата обращения: 30.10.2021).
155. *Равдоникас В. И.* Наскальные изображения Онежского озера и Белого моря. М., Л.: Изд-во Акад. Наук СССР, 1936. Ч. 1. 205 с.
156. Радзивилловская летопись: текст: исследование: описание миниатюр: [Факсимильное воспроизведение рукописи, хранящейся в библиотеке Российской академии наук] / Российская академия наук. М.: Искусство; СПб.: Глаголь, 1994. 415 с.
157. *Ревуенкова Е. В.* «Корабль мёртвых» у батаков Суматры (по коллекциям МАЭ) // Индонезия и Малайзия — перекресток культур. СПб.: Музей антропологии и этнографии им. Петра Великого (Кунсткамера) РАН, 2010. С. 293–306.
158. *Ревуенкова Е. В.* Лодка, камень и гора в малайском мире // Индонезийцы и их соседи / Под общ. ред. М. В. Станюкович. СПб.: МАЭ РАН, 2008. С. 209–222.
159. *Ревуенкова Е. В.* Народы Малайзии и Западной Индонезии: (Некоторые аспекты духов. культуры). М.: Наука, 1980. 274 с.
160. *Родникова И. С.* Псковская школа иконописи. Псков: Памятники истории, культуры, архитектуры. М., 2003. С. 210–219.
161. *Романчук А. И., Быков М. Я.* Рисунки средневековых кораблей из крепости Каламита // Византийский временник № 43. 1981. С. 143–146.
162. Ростово-суздальская живопись XII–XVI веков: альбом / автор Н. В. Розанова. М.: Изобразительное искусство, 1970. 183 с.
163. Руниверс. Лицевой летописный свод Ивана Грозного. URL: <https://runivers.ru/lib/book6958/> (дата обращения: 10.02.2022).
164. Руниверс. Радзивилловская летопись. URL: https://runivers.ru/doc/rusland/letopisi/?SECTION_ID=19639&ELEMENT_ID=587026 (дата обращения: 25.01.2022).
165. *Рыбаков Б. А.* Миниатюры Радзивилловской летописи и русские лицевые рукописи X–XII вв. // Из истории культуры Древней Руси. М., 1984. С. 188–239.
166. *Рыбаков Б. А.* Слово о полку Игореве и его современники. М.: Наука, 1971. 294 с.
167. *Савватеев Ю. А.* Рыболовство и морской промысел в Карелии // Рыболовство и морской промысел в эпоху мезолита — раннего металла в лесной и лесостепной зоне Восточной Европы. Л., 1991. С. 164–181.

168. *Савватеев Ю. А.* Наскальные рисунки Карелии. Петрозаводск : Карелия, 1983. — 216 с.
169. *Салтыков А. А.* О пространственных отношениях в византийской и древнерусской живописи // Древнерусское искусство. Зарубежные связи. М., 1975. С. 398–413.
170. *Салтыков А. А.* Музей древнерусского искусства имени Андрея Рублева / А. А. Салтыков. Л.: Художник РСФСР, 1981. 264 с.
171. *Сальникова А. Г.* Итоги полевых исследований у с. Пивденное (1960–1962 гг.) // Материалы по археологии Северного Причерноморья. Одесса, 1966. С. 176–225.
172. *Севастьянова С. К.* Символично-аллегорические определения и метафорические образы церкви в новонайденном сочинении конца XVII в. о Патриархе Никоне // Вестник ПСТГУ. 2014. Вып. 4 (59). С. 135–154.
173. *Сидорова Т. А.* Реалистические черты в архитектурных изображениях древнерусских миниатюр (материалы к исследованию) // Архитектурное наследие. М., 1958. № 10. С. 73–100.
174. *Сизов В. И.* Миниатюры Кенигсбергской летописи: (Археологический этюд) // Известия Отделения русского языка и словесности Императорской Академии наук. СПб., 1905. Т. X. Кн. 1. С. 1–50.
175. Сказание о Борисе и Глебе. URL: http://lib2.pushkinskiydom.ru/tab-id-4871#_ednref45 (дата обращения: 30.10.2021).
176. Словарь книжников и книжности Древней Руси / Отв. ред. Д. С. Лихачев. Л.: Наука, 1987. Вып. 1. (XI — первая половина XIV в.). 492 с.
177. *Сорокин П. Е.* Водные пути и судостроение на Северо-Западе Руси в средневековье. СПб. : Изд-во С.-Петербур. ун-та, 1997. 206 с.
178. *Сорокин П. Е.* Об изображениях судов в древнерусской художественной традиции // In situ: к 85-летию профессора А. Д. Столяра. СПб. : СПбГУ, 2006. С. 308–321.
179. *Султанов Н. В.* Образцы древнерусского зодчества в миниатюрных изображениях. Исследование по рукописи XVI века «Житие Николая Чудотворца» // Памятники древней письменности и искусства. СПб. : О-во любителей древ. письменности, 1881. 41 с.
180. *Суслов В. В.* Очерки по истории древнерусского зодчества. СПб., 1889.
181. *Тарасов Д. А.* Историческая реконструкция, проблемы развития // Журнал «Самиздат». 2012. URL: http://samlib.ru/t/tarasow_d/recon_problem.shtml (дата обращения: 28.06.2021).
182. *Терещенко Е. Ю.* Искусство в системе морской культуры // Общество: философия, история, культура. 2016. № 2. С. 108–111.

183. Торино ивакусубунэ. URL: <https://slovaronline.com/browse/e09efa7f-40d6-3d4e-bcfb-cf0724f0270c/торино-ивакусубунэ> (дата обращения: 28.10.2021).
184. Уваров А. С. Христианская символика. Ч. 1. М. : тип. Г. Лиснера и Д. Собко, 1908.
185. Успенский Л. А. Символика храма // Журнал Московской Патриархии. 1948. № 1. С. 37–47.
186. Филин П. А. Лодья Соловецкого монастыря «Преподобный Зосима» 1790 г. // Соловецкое море. М.; Архангельск, 2003. Вып. 2. С. 21–34.
187. Филин П. А., Курноскин С. П. Народное судостроение в России: энциклопедический словарь судов народной постройки. СПб. : Гангут, 2016. 395 с.
188. Филин П. А. Судостроение Соловецкого монастыря: лодья «Преподобный Зосима». М. : Институт Наследия, 2004. 177 с.
189. Фомин Г. И. Иероним Босх. М. : Искусство, 1974. 160 с.
190. Фрески Троицкого собора. URL: <https://p-danilov.ru/фрески-троицкого-собора/> (дата обращения: 01.04.2023).
191. Фрэзер Дж. Дж. Фольклор в Ветхом завете / Пер. с англ. Д. Вольпина; предисл. и коммент. С. Токарева. М. : АСТ: Ермак, 2003. 650 с.
192. Фуко М. История безумия в классическую эпоху / Пер. с фр. И. К. Стаф. М. : АСТ: АСТ МОСКВА, 2010. 698 с.
193. Херман Й. Славяне и норманны в ранней истории Балтийского региона // Славяне и скандинавы. М. : Прогресс, 1986.
194. Холдин Ю. И. Фрески Руси. Дионисий. Золотой век иконописи, XIV–XV вв. // Проспект-каталог выставки произведений фотографического искусства. М. : Фонд «Фрески Руси», 2006. 173 с.
195. Холл Дж. Словарь сюжетов и символов в искусстве / Пер. с англ. и вступ. ст. А. Майкапара. М. : Крон-пресс, 1999. 656 с.
196. Худяков М. Г. Татарская Казань в рисунках XVI столетия // Вестник научного общества татароведения. Казань, 1930. № 9–10. С. 45–60.
197. Царство и Царствие. Русская икона XVI века: Книга-календарь на 2003 год. Минск: Христианский образовательный центр им. свв. Мефодия и Кирилла»; Milano: La Casa di Matriona, 2002.
198. Черносветов П. Ю., Огороков А. В. Обеспечение водных промыслов и путей сообщения. Средства сообщения // Культура русских поморов: опыт системного исследования / Под общей редакцией П. Ю. Черносветова. М. : Научный мир, 2005. С. 44–86.

199. *Чореф М. М.* Монеты Пантикапея и Фанагории третьей четверти I в. до н. э. как источник исторической информации // МАИАСП. 2020. № 12. С. 710–733.
200. *Шаблин А. А., Кочестков С. А.* Дединовские судовые мастера. Из истории окского судостроения XVII — начала XIX вв. Рязань: Русское слово, 2017. 143 с.
201. *Шаповалов Г. И.* Корабли веры: Судходство в духовной жизни древней Украины. Запорожье : Дикое поле, 1997. 160 с.
202. *Шахматов А. А.* Заметка о месте составления Радзивиловского (Кёнингсбергского) списка летописи // Сборник в честь семидесятилетия Д. Н. Анучина. М., 1913.
203. *Шевыдкая Е. В.* Смысл православной иконы и ее содержание в храмовом континууме : 09.00.13: автореферат дис. ... кандидата философских наук / Ур. гос. ун-т им. А. М. Горького. Екатеринбург, 2009. 24 с.
204. *Шмелев К. В.* Изображение корабля на средневековых граффити в свете новых находок // АИППЗ. 1996–1999. 2000. С. 202–205.
205. *Шмидт С. О.* Памятники письменности в культуре познания истории России. Т. 1. Допетровская Русь. Кн. 1. М. : Языки славянских культур, 2007. 480 с.
206. *Шубин И. А.* Волга и Волжское судоходство (История, развитие и современное состояние судоходства и судостроения). М. : Транспечать НКПС, 1927. 908 с.
207. *Шульгина Э. В.* Лицевой сборник Житий вологодских святых XVII в. (ГИМ, Увар. 107-1*) // Хризограф. Выпуск 2. М. : Сканрус, 2005. С. 242–261.
208. *Шумкин В. Я., Колтаков Е. М., Мурашкин А. И.* Некоторые итоги новых раскопок могильника на Большом Оленьем острове Баренцева моря // Зап. ИИМК РАН. 2006. № 1. С. 42–52.
209. *Щепкин В. Н.* Лицевой сборник Императорского Российского исторического музея : I–II. СПб. : тип. Имп. Акад. наук, 1900. 41 с.
210. *Языкова И. К.* Золотой век русской иконописи. Искусство Дионисия. URL: https://lomonosov.org/article/zolotoj_vek_russkoj_ikonopisi_iskusstvo_dionisiya.htm (дата обращения: 12.05.2022).
211. *Языкова И. К.* Икона в духовной культуре России XX века : 24.00.01: дис. ... кандидата культурологии / Моск. пед. гос. ун-т. М., 2005. 188 с.
212. *Яковлев И. И.* Корабли и верфи. 2-е изд. Л.: Судостроение, 1973. 360 с.
213. *Andree R.* Die Flutsagen ethnographisch betrachtet. Braunschweig 1891.

214. *Grossmann E.* Iconography of Marine Vessels Depicted in Mosaics and Its Importance to Marine Archaeology // *Journal of Mosaic Research.* № 12. 2019. Pp. 63–73.
215. *Moss R.* The Life after death in Oceania and the Malay archipelago. Oxford, 1925. P. 15–16.
216. *Parker A.J.* Cargos, Containers and Stowage: the Ancient Mediterranean // *International Journal of Nautical Archaeology.* 1992. № 21 (2). P. 89.
217. *Redaelli S.* Il catalogo nautico del mosaico di Althiburos: considerazioni sulle sue fonti testuali The Catalog of Ships mosaic from Althiburos: some remarks about its textual sources // *Sylloge Epigraphica Barcinonensis (SEBarc).* XII. 2014 . Pp. 105–144.

Словарь судовых терминов

Ахтерштевень — прочный брус, образующий кормовую оконечность судна. Является продолжением киля.

Бак — надстройка в носовой части палубы, доходящая до форштевня.

Бизань-мачта — задняя мачта на парусном судне, имеющем три мачты и более.

Бимс (перешва) — поперечная балка, поддерживающая палубу, платформу, крышу надстройки. Часть набора корпуса корабля. Предназначен для придания жёсткости перекрытиям, распределения нагрузки палубы на борт, конструкции и переборки, обеспечения поперечной прочности корабля.

Бушприт — горизонтальный или наклонный брус, выступающий вперёд с носа судна (служит для вынесения вперёд носовых парусов).

Верша — рыболовная снасть, сплетённая из ивовых прутьев, в виде узкой круглой корзины с воронкообразным входом.

Воронье гнездо — наблюдательный пост на мачте судна в виде прикрепленной к ней на известной высоте бочки.

Грот-мачта — вторая (считая от носа к корме) мачта на судне с двумя и большим числом мачт.

Фок-мачта — первая (считая от носа к корме) мачта на судне с двумя и большим числом мачт.

Киль (колода, матица) — основная продольная связь корабля, располагаемая по всей его длине в нижней части по диаметральной плоскости. На деревянных судах киль состоит из выступающего наружу бруса, к которому прикрепляются шпангоуты.

Кильсон — продольный брус сверх киля, внутри судна, обеспечивающий общую его продольную прочность и связь между шпангоутами.

Комингс — вертикальные деревянные брусья, ограждающие грузовые, световые и сходные люки от попадания воды внутрь помещений.

Корма — задняя оконечность корпуса корабля (судна), оканчивающаяся ахтерштевнем. Подразделяется на надводную и подводную части.

Мачта (щогла) — вертикально стоящая конструкция на судне для подъёма парусов.

Мидель — самая большая ширина в корабле.

Нагель — круглый длинный деревянный гвоздь, которым судостроители крепили детали корпуса деревянного судна.

Нос — передняя оконечность судна, завершающаяся форштевнем. Подразделяется на надводную и подводную части.

Носовая фигура (галюнная фигура) — украшение на носу судна.

Ошва — наружная обшивка деревянных речных судов.

Парус (ветрило) — ткань или пластина, прикрепляемая к судну и преобразующая энергию ветра в энергию поступательного движения.

Планшир — брус вдоль верхней кромки борта.

Рангоут (деревины) — совокупность частей, предназначенных для постановки парусов, для подъёма сигналов, для установки судовых огней, антенн.

Рея (райна) — перекладина на мачте для прикрепления паруса.

Румпель — одноплечий или двухплечий рычаг, насаженный на голове руля. Посредством румпеля производится перекладка руля.

Седловатость — форма поверхности палубы, при которой она имеет подъём от середины корпуса к носу и корме. Седловатость улучшает мореходные качества корабля, т. к. способствует быстрому сходу воды с палубы и снижает её заливаемость.

Способ соединения бортовых досок «внахлёт», «внакрой» — нижняя кромка перекрывает предыдущую доску. При постройке лодки по данному способу первые доски подгоняются с обоих бортов и крепятся к килю и штевням, последующие подгоняются и закрепляются к штевням и к предыдущим доскам.

Способ соединения бортовых досок «встык» или «вгладь» — кромки досок плотно подходят друг к другу и крепятся к шпангоутам.

Степс — гнездо, в которое вставляется мачта своим шпором.

Такелаж — снасти на судне, служащие для укрепления рангоута и для управления им и парусами.

Трюм — нижняя, внутренняя часть корабля над килем, в которой помещается балласт, вода, припасы, а также груз, товар.

Фальшборт — продолжение борта выше открытой верхней палубы.

Форштевень (корга) — прочный брус, образующий носовую оконечность судна. Является продолжением киля.

Шкоты (скуты) — корабельные верёвки, при помощи которых натягивают паруса.

Шпангоуты (опруги, упруги, ребра, ребцы) — двойные балки, имеющие форму поперечных сечений судна и составляющие его корпус.

Штевни (корги) — особо прочные части корабельного набора в виде вертикальных или наклонных балок, являющиеся продолжением киля. Образуют носовую (форштевень) и кормовую (ахтерштевень) оконечности корабля.

Ют — кормовая надстройка судна, простирающаяся до крайней точки кормовой оконечности судна.

Научное издание

Мадикова Лидия Владимировна

**Судостроительная традиция
допетровской Руси
по изобразительным источникам**

Дизайн обложки: *М. Ю. Маяков*

Корректурa: *И. А. Птицын*

Компьютерная вёрстка: *О. В. Ключенкова*

Российский научно-исследовательский институт культурного
и природного наследия имени Д. С. Лихачёва
129366, Москва, ул. Космонавтов, 2
E-mail: info@heritage-institute.ru

Тираж 50 экз. Заказ № 209452.

Отпечатано в АО «Т8 Издательские технологии».
109316, Москва, Волгоградский пр-т, д. 42, корп. 5.