

Федеральное государственное бюджетное
научно-исследовательское учреждение
«РОССИЙСКИЙ НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ИНСТИТУТ
КУЛЬТУРНОГО И ПРИРОДНОГО НАСЛЕДИЯ ИМЕНИ
Д. С. ЛИХАЧЁВА» (Институт Наследия)

На правах рукописи

МАДИКОВА Лидия Владимировна

**КОРАБЕЛЬНЫЕ МОТИВЫ
В РУССКОЙ СРЕДНЕВЕКОВОЙ КУЛЬТУРЕ**

5.10.1. Теория и история культуры, искусства

ДИССЕРТАЦИЯ
на соискание ученой степени
кандидата культурологии

Научный руководитель:
Окороков Александр Васильевич,
доктор исторических наук

Москва
2024

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	3
ГЛАВА 1	
Культурно-исторические истоки и визуальная традиция корабельных мотивов.....	24
1.1 Символ и образ корабля в мировой культуре.....	24
1.2 Корабельные сюжеты как источник по истории судостроения.....	50
ГЛАВА 2	
Корабль как артефакт русской истории и культуры.....	74
2.1 Культурная семантика корабельных мотивов в иконографии XV–XVII вв.	74
2.2 Культурная семантика корабельных мотивов фресковой и миниатюрной живописи XV–XVII вв.	109
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	146
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ.....	152
ПРИЛОЖЕНИЕ	174

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы исследования. Данное исследование посвящено изучению корабельных мотивов в русской средневековой культуре на примерах образцов средневековой живописи (иконы, фрески, миниатюры). 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.

За многовековую историю своего существования корабельная тематика получила довольно широкое распространение в культуре: множество мифов, преданий, художественных произведений рассказывают о путешествиях героев по водным просторам, морских сражениях, рыбацком промысле и т.д. В России, стране, омываемой большим количеством морей и обладающей разветвленной речной сетью, мотивы корабля также имеют широкую репрезентацию, став центральным образом множества выдающихся произведений изобразительного искусства, литературы и музыки. В русской средневековой культуре корабельные мотивы представлены в литературе, архитектуре, книжных миниатюрах, иконах, фресках и т.д. Для того, чтобы сузить поле нашего исследования, мы будем касаться только корабельных мотивов, нашедших свое отражение в русской средневековой живописи.

Исследования и публикации о символе и образе корабля, о судостроительной культуре Руси свидетельствуют о неослабевающем интересе научного сообщества к корабельной тематике.

Актуальность исследования обусловлена следующими факторами.

Во-первых, до настоящего времени не было проведено комплексное историко-культурологическое исследование корабельных мотивов, представленных в русской средневековой культуре, который охватывал бы анализ символа корабля, выделял особенности русского средневекового изображения корабля, а также рассматривал бы изображение судов как исторический источник для получения информации о конструктивных

особенностях древнерусских судов и о судостроительной культуре, что, 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.

Во-вторых, в настоящее время не ослабевает интерес к теме традиционного судостроения и реконструкции древних судов, а полученная в ходе исследования информация может быть использована при реконструкции модели древних судов.

Таким образом, данное исследование станет первой научной работой, в рамках которой будет предпринята попытка обобщить и систематизировать имеющиеся сведения о корабельных мотивах в живописных произведениях русской средневековой культуры.

Степень научной разработанности проблематики. В настоящее время имеется некоторое количество работ, посвященных корабельной тематике. Анализ литературы по теме исследования позволил определить несколько групп публикаций, в которых с разных ракурсов изучаются связанные с ней вопросы: это исследования отечественных и зарубежных ученых, рассматривающие символ и образ корабля в культурах разных народов; работы по судостроительной и морской культуре России; публикации и научные отчеты о находках древних судов и других археологических памятников, на которых обнаружены изображения судов; труды по этнографии, содержащие информацию по традиционному судостроению. Значимыми для нашего исследования также являются работы, посвященные русской средневековой живописи: иконографии, фресковой живописи, летописным миниатюрам.

Исследования символа и образа корабля, представленного в мифах, преданиях и верованиях разных народов, проводились как зарубежными, так

и отечественными учёными. В разное время М. Баттистини¹, Г. Бидерманн², А. Егазаров³, К. М. Королев⁴, Дж. Холл⁵ выпустили энциклопедии и справочники, посвященные 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»⁶ и Р. Андре «Легенды о потопе»⁷. В трудах В. Я. Петрухина и Д. Н. Анучина был рассмотрен феномен «погребальной ладьи», как значимой составляющей части похоронного обряда. Д. Н. Анучин в работе «Сани, ладья и кони как принадлежности похоронного обряда»⁸, используя методы и материалы этнографии, археологии и физической антропологии, проанализировал обычай использовать погребальную ладью в погребальном обряде древнерусских князей, царей и высших иерархов Церкви. В. Я. Петрухин⁹ в своих исследованиях определил место «погребальной ладьи» и «корабля мертвых» в системе погребального культа и в мифологических представлениях, связанных с загробной жизнью. Культовый «корабль мертвых», распространенный в культуре народов Индонезии, также был исследован Е. В. Ревуненковой¹⁰, ею было выдвинуто предположение, что «корабль» воплощает собой символику единства вселенной.

¹ Баттистини М. Символы и аллегории: Визуальные коды понятий в произведениях изобразительного искусства / пер. с ит. В. Ю. Траскин. М.: Омега, 2008. 382 с.

² Бидерманн Г. Энциклопедия символов. М.: Республика, 1996. 335 с.

³ Иллюстрированная энциклопедия символов / А. Егазаров. М.: Астрель : АСТ, 2007. 728 с.

⁴ Королев К. М. Энциклопедия символов, знаков, эмблем. М.: ЭКСМО; СПб.: Terra Fantastica, 2003. 524 с.

⁵ Холл Дж. Словарь сюжетов и символов в искусстве / пер. с англ. и вступ. ст. А. Майкапара. М.: Крон-пресс, 1999. 656 с.

⁶ Фрэйзер Дж. Дж. Фольклор в Ветхом завете / Пер. с англ. Д. Вольпина; Предисл. и коммент. С. Токарева. М.: АСТ: Ермак, 2003. 650 с.

⁷ Andree R. Die Flutsagen ethnographisch betrachtet. Braunschweig 1891.

⁸ Анучин Д. Н. Сани, ладья и кони как принадлежности похоронного обряда. М.: Типография и словолитня О. О. Гербек, 1890.

⁹ 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.

¹⁰ 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

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»¹. В своей работе он приводит историю возникновения древнехристианских 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. Братухин² в статье «Генезис образа лодки-Церкви у Тертуллиана» предлагает объяснение использования Тертуллианом образа лодки апостолов в качестве аллегии Церкви. С. А. Гудимова³ анализирует Ноев ковчег как древний символ христианской Церкви; рассматривает образ корабля, легшего в основу структуры раннехристианского храма. Л. А. Успенский⁴, анализируя символику храма, также приводит доводы, что Ноев ковчег, будучи прообразом Церкви, служил образцом для постройки храма. Л. С. Емельянова⁵ в своих трудах рассматривает развитие символа Церкви как корабля в бурном житейском море. С. К. Севастьянова⁶ исследует образ Церкви-корабля на примере новонайденного сочинения конца XVII в. о

Суматры (по коллекциям МАЭ) // Индонезия и Малайзия – перекресток культур. СПб: Издательство: Музей антропологии и этнографии им. Петра Великого (Кунсткамера) РАН, 2010. С. 293–306.

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

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

³ Гудимова С. А. Символика храма: Ноев ковчег // Вестник культурологии. 2019. № 4(91). С.107–125.

⁴ Успенский Л.А. Символика храма // Журнал Московской Патриархии. 1948. № 1. С. 37–47.

⁵ Емельянова Л. С. Развитие символики раннехристианских храмов // Культурология. 2016. №3(78). С. 128–135.

⁶ 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.

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 свое отражение в литературе. Такие научные изыскания на примере отдельных произведений XIX–XX вв. осуществляли Г. В. Мосалева¹, М. А. Новикова², Л. Н. Шарова³. Образное поле «корабль» в русской и западноевропейской литературе исследовала в своих трудах И. С. Макарова⁴.

Отдельную группу научных трудов, связанных с проблематикой нашего исследования, составляют работы, посвященные исследованию археологических находок кораблей и изображений судов на разных памятниках археологии. Так, например, П. В. Боярский⁵ в своем 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. Исследованию археологических останков судов посвящены труды А. В. Огорокова⁶, которым в разное время были проведены исследования останков древних судов и якорей. Г. И. Шаповалов⁷ на основе исследования исторических памятников и письменных

¹ 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.

² Новикова М.А. Маринистические мотивы в европейских текстах и сверхтекстах (к постановке проблемы) // Ученые записки Крымского федерального университета им. В.И. Вернадского. Серия: Филологические науки, 2019. № 1. С. 93–109.

³ 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.

⁴ 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.

⁵ Боярский П. В. Коч – русское полярное судно: проблемы, исследования и реконструкции. М., 2000.

⁶ Огороков А. В., Филиппов Ю. В. Находки деревянных судов на реке Ветлуге // Культурологический журнал. 2021. №4(46). [Сайт]. URL: http://cr-journal.ru/files/file/12_2021_17_29_11_1638714551.pdf (дата обращения: 12.06.2021). Огороков А. В. Материалы по истории деревянного судостроения XVIII–XIX вв. (на основе археологических исследований). М., 1991. 48 с.

⁷ Шаповалов Г. И. Корабли веры: Судходство в духовной жизни древней Украины. Запорожье: Дикое поле, 1997. 160 с.

свидетельств предлагает свою трактовку роли корабля и якоря в обрядах и символике людей от эпохи бронзы до XIX в. Б. Г. Петерс¹, опираясь на письменные свидетельства древних авторов, археологический, эпиграфический, нумизматический материал и граффити производит обобщающее исследование в области древнего морского дела. Он исследует эволюцию развития кораблестроительства с VII в. до н.э. по IV в. н.э., полученные им результаты позволяют восстановить картину развития морского дела в античных государствах Северного Причерноморья. Н. П. Писаревский² исследует открытую при раскопках храма Афродиты в Нимфее фреску с изображением гребного корабля «Изида». Сопоставляя данные, полученные в ходе анализа основных элементов конструкции корабля, изображенного на фреске, с памятниками античных кораблекрушений и находками отдельных деталей эллинистических кораблей, он предлагает датировку отобразённого на фреске исторического события, тем самым предполагая возможность реконструкции исторических событий по изображениям кораблей.

Довольно подробно в российской науке были проанализированы изображения лодок на наскальной живописи бронзового века. В своих исследованиях А. М. Линеvский³, В. И. Равдоникас⁴, А. Я. Брюсов⁵ заложили научные основы изучения петроглифов Карелии. А. Я. Брюсов, исследуя изображения лодок конца первой половины II тыс. до н.э., высеченных на скалах мыса Бесов Нос, произвел попытки реконструировать суда и предположил, что их прототипы могли быть изготовлены путем шитья из досок. Реконструкцию судов по наскальным изображениям также провели

¹ Петерс Б. Г. Морское дело в античных государствах Северного Причерноморья. М.: Наука, 1982. 209 с.

² 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.

³ Линеvский А. М. Петроглифы Карелии. Ч. 1. Петрозаводск: Каргосиздат, 1939, 194 с.; Линеvский А. М. Очерки по истории древней Карелии. Ч. 1. Петрозаводск : Госиздат Карело-Фин. ССР, 1940. 132 с.

⁴ Равдоникас В. И. Наскальные изображения Онежского озера и Белого моря. М., Л.: Изд-во Акад. Наук СССР, 1936. Ч. 1. 205 с.

⁵ 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.

Е. М. Колпаков и В. Я. Шумкин¹, взяв за основу петроглифы Канозера. Ими было установлено, что на всех канозерских петроглифах представлены суда одного конструктивного типа. Ю. А. Саватеевым² была предпринята попытка реконструировать древние суда по беломорским петроглифам. К. Д. Лаушкиным³ была приведена расшифровка некоторых петроглифов Карелии, в числе которых вошли изображения древнейших судов. А. В. Огороковым⁴ был собран и впервые опубликован в форме единого свода обширный материал, посвященный изображениям судов на петроглифах со всей территории страны. А. П. Окладников⁵ создал концепцию и научное направление по расшифровке петроглифов, фундаментом его концепции стала работа «Петроглифы Нижнего Амура», в которой он описал петроглифы, среди которых есть и изображения лодок, обнаруженные на Нижнем Амуре и в долине Уссури.

Отдельные научные труды затрагивают исследование изображений судов и их конструктивных элементов в древнерусской живописи. Так, например, в статье П. Ю. Черносвитова и А. В. Огорокова «Обеспечение водных промыслов и путей сообщения. Средства сообщения»⁶ произведен анализ конструктивных особенностей судов, изображенных 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

¹ 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.

² Саватеев Ю. А. Наскальные рисунки Карелии. Петрозаводск: Карелия, 1983. 216 с.

³ Лаушкин К. Д. Онежское святилище. Ч. 2. Опыт новой расшифровки некоторых петроглифов Карелии // Скандинавский сборник. Т. 5. Таллинн, 1962. С. 177–298.

⁴ Огороков А. В. Древнейшие средства передвижения по воде. Калининград, 1994. 218 с.

⁵ Окладников А. П. Петроглифы Нижнего Амура. Л.: Наука, 1971. 343 с.

⁶ 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.

древнерусской живописи и поднят вопрос о возможности использования их в качестве исторического источника.¹

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. Богославского² «О купеческом судостроении в России: речном и прибрежном». Автор исследует купеческое судостроения 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. посвящен труд Э. Генриота «Краткая иллюстрированная история судостроения»³. Н. П. Загоскин⁴ на основе собраний старинных актов, летописных сказаний, записок современников и данных исторической гидрографии исследовал судовое дело в допетровской России. Развитию отечественного судостроения со времен Киевской Руси до советских времен также посвящена работа И. И. Яковлева «Корабли и верфи»⁵. Наглядное представление о народной судостроительной традиции в России дает «Энциклопедический словарь судов народной постройки» С. П. Курносина и П. А. Филина⁶. В ней авторами собрано описание 950 видов и названий судов и плавсредств.

Отдельные научные труды посвящены судостроению определенных регионов и областей. Например, проблематика Средневекового судоходства и судостроения на Северо-Западе Руси разрабатывалась П. Е. Сорокиным.

¹ Сорокин П. Е. Об изображениях судов в древнерусской художественной традиции // In situ: к 85-летию профессора А.Д. Столяра.: СПб. 2006. С.308–321.

² Богославский П. А. О купеческом судостроении в России, речном и прибрежном. Санктпетербург : Морской ученый комитет : в типографии Морского министерства, 1859–1863.

³ Генриот Э. Краткая иллюстрированная история судостроения / перевод с нем. Л. Ф. Маковкина. Л.: Судостроение, 1974. 192 с.

⁴ 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 шоссейн. дорог, 1910. 464 с.

⁵ Яковлев И. И. Корабли и верфи. 2-е изд. Л.: Судостроение, 1973. 360 с.

⁶ Филин П. А., Курносин С. П. Народное судостроение в России: энциклопедический словарь судов народной постройки. СПб.: Гангут, 2016. 395 с.

Фундаментальное исследование развития судоходства на Волге от древнейших времён до середины 1920-х гг. была произведена И. А. Шубиным¹. М. Л. Наймарком² проведены реконструкция старинных судостроительных технологий севера России и Европы, таких как шитье деревянных судов вицей, им предпринимались попытки изготовления разведенных над огнем долбленых лодок, а также судов внакрой. Вопросы формирования и развития судостроения на Русском Севере раскрываются в коллективной монографии Г. Е. Дубровина, А. В. Огорокова, В. Ф. Старкова, П. Ю. Черносивова «История северорусского судостроения»³. Авторы рассмотрели значительный объем археологического и этнографического материала по судостроению древнего Новгорода, Старой Ладogi, Беломорья, Приладожья, Мангазеи и Шпицбергена в хронологическом диапазоне от средневековья до современных дней.

В данном исследовании корабельные мотивы рассматриваются в контексте русской средневековой культуры. В отечественной науке немало трудов посвящено культуре данного периода – это издания сводов документальных материалов; каталоги памятников искусства; статьи и монографии, рассказывающие о средневековой живописи, творчестве отдельных мастеров и т.д.

Средневековой иконописи посвящены работы богословского и философско-этического направлений, рассматривающие икону как способ выражения православной веры; историко-культурологического направления, в которых иконопись расценивается как компонент или культуры; а также искусствоведческие труды, рассматривающие икону как произведение искусства.

¹ Шубин И. А. Волга и Волжское судоходство (История, развитие и современное состояние судоходства и судостроения). М.: Транспечать НКПС, 1927. 908 с.

² 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.

³ История северорусского судостроения / Г. Е. Дубровин, А. В. Огороков, В. Ф. Старков, П. Ю. Черносивов. СПб.: Алетейя, 2001. 402 с.

Средневековая иконопись с точки зрения философско-этического аспекта рассмотрена в работе Е. В. Швыдкой «Смысл православной иконы и ее содержание в храмовом континууме».¹ Автор выдвигает идею иконы-иконообраза, как священного образа-посредника, возводящего человека к надприродному и личностному Абсолютному Началу. Духовное значение иконы в традициях русского народа, ее место в повседневном и церковном быту представлена в исследовании Е. Н. Лиманской «Икона в традиционной русской культуре»². Библейские и исторические основы иконопочитания, его значение для христианской жизни, православное богословие иконы, появление и сущность иконоборчества рассматриваются в работе П. Николова «Богословие иконы (опыт исторического изложения догмата иконопочитания)»³. В. В. Бычковым⁴ в труде «Феномен иконы: История. Богословие. Эстетика. Искусство» исследуется сущность, художественный язык, богословские, философские и эстетические основания православной иконы.

Одним из фундаментальных трудов, посвященных иконописи, является работа признанного знатока древнерусского искусства Н. П. Кондакова «Русская икона»⁵. 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.

¹ Швыдкова Е. В. Смысл православной иконы и ее содержание в храмовом континууме: автореф. дис. ... канд. философ. наук. Екатеринбург, 2009.

² Лиманская Е. Н. Икона в традиционной русской культуре : дис. ... канд. философ. наук. Ростов-на-Дону, 2009.

³ Николов П. Богословие иконы (опыт исторического изложения догмата иконопочитания) : дис. ... канд. философ. наук. Сергиев-Посад, 2000.

⁴ Бычков В. В. Феномен иконы: История. Богословие. Эстетика. Искусство. М.: Ладомир, 2009. 634 с.

⁵ Кондаков Н. П. Русская икона. Прага: Seminarium kondakovianum, 1928–1933; Кондаков Н. П. О научных задачах истории древнерусского искусства // Памятники древней письменности и искусства, СХХХІІ. – 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.

Особое место в исследовании средневековой культуры занимают искусствоведческие труды, рассматривающие иконы и фрески как произведения искусства. Перечислим некоторые из них. Специалистами в области древнерусской живописи В. И. Антоновой¹ и Н. Е. Мневой² был систематизирован большой объем памятников древнерусской живописи, включающий иконопись и стенопись, и подготовлен двухтомный «Каталог древнерусской живописи XIV – начала XVII веков: Опыт историко-художественной классификации», легший в основу многих последующих исследований. Исследованию фресок и иконописи XVII вв. посвящена работа В. Г. Брюсова³ «Русская живопись XVII века», в ней автор ставит перед собой задачу воссоздать картину развития искусства XVII в. Иконописи и фресковой живописи позднего Средневековья а также историографии русского церковного искусства посвящены труды Н. В. Квливидзе⁴.

Большое количество искусствоведческих работ по иконописи посвящено выявлению черт, присущих иконографии отдельных территориальных и художественных центров. Так в трудах Т. М. Кольцовой⁵ выявлены и зафиксированы сохранившиеся произведения древней живописи Севера России, определены особенности становления и развития, а также региональная специфика художественных иконописных центров Русского Севера в конце XVI–XVIII вв. Среди искусствоведческих трудов по средневековой иконографии и фресковой живописи отдельных регионов, городов, иконописных школ и центров также представлены работы

¹ Антонова В. И., Мнева Н. Е. Каталог древнерусской живописи XI – начала XVIII в.в. 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.

² Мнева Н. Е. Искусство Московской Руси: Вторая половина XV–XVII вв. М.: Искусство, 1965. 252 с.

³ Брюсова В. Г. Русская живопись XVII века. М.: Искусство, 1984.

⁴ 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).

⁵ 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.

Н. Комашко и Е. Саенковой¹, С. И. Масленицина², В. Н. Лазарева³, И. С. Родниковой⁴, А. А. Салтыкова⁵, Т. В. Прохоровой⁶ и других.

Среди культурологических исследований, рассматривающих икону как феномен современной культуры, выделим труды И. К. Языковой⁷ и Е. В. Петраш⁸. И. К. Языкова исследует иконописную традицию в контексте отечественной истории. Е. В. Петраш рассматривает иконописный образ как текст культуры, несущий в себе общезначимую информацию.

В рамках нашего исследования также поднимаются вопросы, связанные с изображениями кораблей на средневековых летописных миниатюрах. Большой интерес для нас представляет статья епископа Балашихинского Николая «Иконография мореплавания»⁹, в которой представлен краткий обзор иконографии и гимнографии морского дела. Автор рассматривает изображения кораблей на миниатюрах древнерусских лицевых рукописей и на иконах XVI–XVII вв.

Одной из фундаментальных и авторитетных в современной науке работ по древнерусским летописным миниатюрам является работа А. В. Арциховского «Древнерусские миниатюры как исторический источник»¹⁰. В ней автор рассматривает Кенигсбергскую (Радзивилловскую) летопись, Никоновскую летопись, «Житие Бориса и Глеба», «Житие Сергия» и «Житие Антония Сийского» и предпринимает попытку обосновать

¹ Комашко Н. И., Саенкова Е. Русская житийная икона. М.: Книги WAM, 2007. 351 с.

² Масленицын С. И. Ярославская иконопись. М.: Искусство, 1973.

³ 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.

⁴ Псковская икона XIII–XVI веков / сост. И. С. Родникова. Л.: Аврора, 1990. 323 с.

⁵ 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.

⁶ Прохорова Т. В. Сибирская икона XVI–XIX вв.: становление и развитие иконографической традиции : дис. ... канд. искусствоведения. Барнаул, 2012.

⁷ Языкова И. К. Икона в духовной культуре России XX века : дис. ... канд. культурологи. М., 2005.

⁸ Петраш Е. В. Икона как феномен культуры XX века : дис. ... канд. культурологи. М., 2006.

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

¹⁰ Арциховский А. В. Древнерусские миниатюры как исторический источник // М.: МГУ, 1944. 214 с.

историческую достоверность фигур, предметов и сцен, изображенных на летописных миниатюрах.

Радзивилловской (Кенигсбергской) летописи также посвящены труды А. А. Амосова¹, М. И. Артамонова², Н. П. Кондакова³, Б. А. Рыбакова⁴, В. И. Сизова⁵, А. В. Чернецова⁶. В своих трудах авторы делают попытку датировать летопись и установить ее место происхождения.

Исследование Краткой сибирской летописи (Кунгурская летопись) была осуществлена А. В. Арциховским, М. Н. Катаргиной⁷ и др. Лицевой летописный свод XVI в. также стал предметом исследования многих ученых, как со стороны содержания, так и в отношении многочисленных миниатюр; к исследователям данной летописи относятся О. И. Подобедова⁸, С. О. Шмидт⁹, В. Н. Щепкин¹⁰.

Изучение научной литературы по теме исследования позволило определить основные подходы к исследованию корабельных мотивов, представленных в русской средневековой культуре, и научно-квалификационные характеристики работы.

Проблема исследования заключается в преодолении определенного стереотипа в восприятии древнерусской иконографии, прочтении семантики корабельных мотивов не только как явления глубинной интертекстуальности христианского мировидения русского изографа, но и как парадоксального

¹ Амосов А. А. Лицевой летописный свод Ивана Грозного: Комплексное кодикологическое исследование. СПб., 1998.

² Артамонов М. И. Миниатюры Кенигсбергской летописи. Л., 1931. Т. 10.

³ 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.

⁴ 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.

⁵ Сизов В. И. Миниатюры Кенигсбергской летописи // ИОРЯС. СПб., 1905. Т. 10. Кн. 1.

⁶ Чернецов А. В. К изучению Радзивилловской летописи. ТОДРЛ, 1981. Т. 36. С. 274–288.

⁷ 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).

⁸ Подобедова О. И. Миниатюры русских исторических рукописей: К истории русского лицевого летописания. М.: Наука, 1965. 334 с.

⁹ Шмидт С. О. Памятники письменности в культуре познания истории России. Т. 1. Допетровская Русь. Кн. 1. М.: Языки славянских культур, 2007. 480 с.

¹⁰ Щепкин В. Н. Лицевой сборник Императорского Российского исторического музея: I-II СПб.: тип. Имп. Акад. наук, 1900. 41 с.

источника реконструкции средневековой повседневности, свидетельство творческой активности древнерусского мастера-корабеля.

Объектом исследования является отражение корабельной тематики в произведениях мировой культуры.

Предметом исследования являются корабельные мотивы в русской средневековой культуре на примере икон, фресок и миниатюр XV–XVII вв.

Целью настоящего исследования является проведение комплексного историко-культурологического анализа корабельных мотивов, нашедших свое отражение в русской средневековой культуре на примере икон, фресок и миниатюр.

Достижение цели исследования предполагает решение следующих **задач**:

1. Выявить и сравнить символические особенности образа корабля, представленного в мировой культуре.

2. Обосновать возможность и необходимость использования изображения судов в качестве источника информации о судостроительной культуре, различных культурно-исторических процессах, а также для реконструкции модели судна как артефакта, раскрывающего искусство кораблестроения, его эволюцию, представления о мастерстве морехода и различные бытовые аспекты жизни человека, связанные с судостроением и судоходством.

3. Проанализировать и сравнить культурную семантику корабельных мотивов, представленных на иконах, фресках и миниатюрах XV–XVII вв., выделить особенности русского средневекового изображения корабля.

4. Проанализировать влияние историко-культурных, социально-экономических, территориальных факторов на изображение судов на иконах, фресках и миниатюрах, раскрыть историческую траекторию опосредствования образа корабля перечисленными неравнозначными факторами.

Хронологические рамки. В современной науке нет четко регламентированных хронологических рамок, которые очерчивали бы средневековый период на Руси. Нижняя граница одними исследователями определяется образованием Руси (IX в.), другими – распадом централизованного государства на удельные княжества (XII в.), третьими – монголо-татарским нашествием на Русь (XII в.). Верхняя граница русского Средневековья также размыта: современными исследователями она локализуется, начиная от завершения объединения русских земель вокруг Москвы (кон. XV – нач. XVI в.) и до Смутного времени (нач. XVII в.), а иногда и до петровских преобразований (нач. XVIII в.). Так, например, А. А. Горский¹ очерчивает средневековую Русь XI–XV вв., О. А. Баженова² – XI–XVI вв., С. Е. Юрков³ и В. В. Бычков⁴ – XI–XVII вв., А. Л. Юрганов⁵ – XIV–XVII вв. Такое разнообразие в периодизации средневековой Руси дает нам некоторую свободу для определения хронологических рамок исследования.

Хронологические рамки данного исследования – с XV по XVII век. Нижняя граница исследования обусловлена, во-первых, отсутствием достаточного количества сохранившихся образцов художественной живописи, содержащих корабельные мотивы и написанных ранее XV в. А, во-вторых, в этом столетии древнерусская живопись освободилась от византийского влияния и достигла своего расцвета. В отечественной науке XV в. считается золотым веком древнерусской живописи⁶. На протяжении

¹ Горский А. А. Представления о защите Отечества в средневековой Руси XI–XV вв. // Мировосприятие и самосознание русского общества XI–XX вв. М.: Институт Российской истории РАН, 1994. С. 6–15.

² Баженова О. А. Культурная семантика неповседневных пространств русского Средневековья : диссертация ... кандидата культурологии : 24.00.01 / С.-Петербург. гос. ун-т. Санкт-Петербург, 2008. 234 с.

³ Юрков С. Е. Гротеск в культуре русского средневековья : автореферат дис. ... кандидата философских наук : 09.00.04 / Санкт-Петербургский гос. ун-т. Санкт-Петербург, 1997. 18 с.

⁴ Бычков В. В. Русская средневековая эстетика XI–XVII вв. М.: Мысль, 1992. 637 с.

⁵ Юрганов А. Л. Самосознание средневековой Руси : Категории культуры : автореферат дис. ... доктора исторических наук : 07.00.02 / Рос. гос. гуманитар. ун-т. Москва, 1999. 48 с.

⁶ 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.; Миронов Г. Е. Лики России (От иконы до картины). Избранные очерки о русском искусстве и русских художниках X–XX вв. «Новая Реальность», 2013. С. 23; Язикова И. Золотой век русской иконописи. [Сайт]. URL:

последующих трех веков произошли серьезные изменения, как в художественной, так и в судостроительной культуре. Так к XVII в. искусство вместо присущего ранее религиозного характера приобретает светские черты, а судостроение переходит от традиционного к организованному, появляются государственные верфи, флот.

Территориальные границы исследования определяются проблемой исследования и охватывают территорию в границах средневековой Руси (XV–XVII вв.). Однако в первой главе территориальные границы нами были расширены и вышли за пределы средневековой Руси. Изменение границ обусловлено необходимостью рассмотрения символа и образа корабля, представленного в мировой культуре как важной составляющей для осмысления особенностей репрезентации корабельных мотивов в русской средневековой культуре.

Источниковой базой исследования выступили иконы, фрески и миниатюры XV–XVII вв., содержащие изображения судов. В ходе исследования были рассмотрены житийные иконы святителя Николая Чудотворца, преподобного Сергея Радонежского, апостола Иоанна Богослова, святителя Петра, митрополита Московского, святых князей-страстотерпцев Бориса и Глеба, преподобных Зосимы и Савватия Соловецких и другие иконы; фрески, украшающие собой Успенский собор во Владимире, Собор Рождества Богородицы Ферапонтова монастыря, Смоленский собор Новодевичьего монастыря, Церковь Ризоположения Московского кремля, Успенский собор Московского Кремля, Благовещенский собор Московского Кремля, Успенский собор Кирилло-Белозерского монастыря, Свято-Троицкий собор Данилова монастыря, Успенский собор Троице-Сергиевой Лавры; а также миниатюры, иллюстрирующие Кенигсбергскую (Радзивилловскую) летопись, Лицевой

летописный свод, Кунгурскую летопись, Лицевой сборника житий вологодских святых XVII в., Жизнеописание Антония Сийского XVII в.

Методология и методы исследования. Исследовательские задачи, сформулированные в представленном исследовании, решаются в рамках культурологического подхода, который подразумевает применение как междисциплинарных, так и частнонаучных методов исследования.

В данном исследовании применены следующие междисциплинарные методы исследования:

- структурно-функциональный, дающий возможность целостного охвата рассматриваемого явления как факта культуры и вместе с тем позволяющий систематизировать его отдельные составляющие;

- типологический, заключающийся в анализе и сравнении корабельных мотивов, представленных в русской средневековой культуре.

Из частнонаучных методов использованы:

- сравнительно-исторический метод, позволивший провести сопоставление результатов изучения источников разных типов и видов и верифицировать содержащуюся в них информацию о русской судостроительной культуре;

- герменевтический, акцентированный на анализе художественного образа корабля на иконах, фресках, миниатюрах в рамках культурного контекста;

- семиотический, предполагающий интерпретацию знаков и символов на иконах, фресках, миниатюр как текстов культуры;

- аксиологический, направленный на выявление ценностной составляющей в корабельных мотивах.

Научная новизна исследования заключается в следующем.

1. Впервые в рамках одного исследования представлено большое количество разнообразных интерпретаций символа и образа корабля, распространенных в культуре. Выявлены и произведены сравнения

особенностей репрезентации образа корабля у разных народов в разные эпохи.

2. Впервые иконы, фрески и миниатюры XV–XVII вв. используются в качестве источника для изучения культуры кораблестроения и судоходства на Руси в эпоху средневековья.

3. Выявлены особенности русского средневекового изображения корабля на иконах, фресках и миниатюрах. Также сделаны прориси судов, представленных в живописных произведениях русской средневековой культуры, на основе которых выявлены конструктивные характеристики реальных судов исследуемой эпохи.

4. Установлено, что на изображения судов на иконах, фресках и миниатюрах косвенным образом влияли историко-культурные, социально-экономические, территориальные факторы. Выявлено, что изображения кораблей и лодок и их конструктивных элементов различаются в зависимости от авторства и местности, где был произведен памятник культуры, а также зависят от тенденций, распространенных в то время в художественной культуре. Отмечено, что кораблям и лодкам, изображенным на иконах, фресках и миниатюрах, присущи конструктивные особенности, характерные для реальных судов, ходивших в XV–XVII вв.

На защиту выносятся следующие положения.

1. Корабельные мотивы как неотъемлемый атрибут христианского искусства в древнерусском изводе спиритуализации образов водного транспортного средства включены в единый культурно-исторический поток и, адекватно отражая общие трансформационные процессы в культуре, при этом позволяют проследить специфические изменения и тенденции, присущие древнерусской живописи, её семантическое своеобразие.

2. Корабельные мотивы в комплексе связаны религиозным жанром и в символической визуализации репрезентируют корабль как традиционно-церковную метафору, но при этом демонстрируют устойчивое функциональное различие: на иконах корабли и лодки носят сакральный,

символический характер, на фресках – изобразительно-декоративный, а на миниатюрах – документально-исторический и иллюстративный характер.

3. Корабельные мотивы, представленные изображением кораблей и лодок, будучи исключительно символическим элементом, предполагающим отказ от натурализма, тем не менее в процессе историко-культурной и конструктивно-технологической реконструкции плавсредств обладают колоссальным информационным потенциалом для изучения судостроительной культуры XV–XVII вв.

4. Корабельные мотивы как отражение морского дела, аутентичного судоходной ситуации геоприродной локальной среде Древней Руси, выражают духовно-практическую потребность изографа в художественном закреплении различных аспектов отношения к действительности, демонстрируют связь древнерусского искусства с реальной жизнью и в этом контексте являются достоверным источником по истории русской средневековой повседневности.

Теоретическая значимость исследования заключается в том, что впервые проведено комплексное исследование корабельных мотивов, представленных в русской средневековой культуре. Исследование дает теоретическое обоснование необходимости использования икон, фресок и миниатюр в качестве источников для изучения судостроительной культуры и реконструкции традиционных судов. Данная работа вносит вклад в изучение конструктивных особенностей древнерусских судов.

Практическая значимость исследования. Полученные результаты могут быть использованы при изучении традиционного судостроения и реконструкции древнерусских судов. Результаты исследования также могут быть применимы при подготовке научных трудов, учебных пособий и разработке спецкурсов по русской средневековой культуре, культурологии, традиционному судостроению.

Личный вклад соискателя состоит в:

– изучении и сравнении символических особенностей образа корабля, представленного в мировой культуре, а также выявлении особенностей его репрезентации у разных народов в разные времена;

– обосновании возможности использования изображений судов в качестве источника информации для реконструкции модели судна как артефакта, раскрывающего искусство кораблестроения, его эволюцию, представления о мастерстве морехода и различные бытовые аспекты жизни человека, связанные с судостроением и судоходством;

– изучении и сравнении культурной семантики корабельных мотивов, представленных на иконах, фресках и миниатюрах XV–XVII вв., выявлении особенностей русского средневекового изображения корабля. А также в создании прорисей судов, представленных на иконах и фресках XV–XVII вв., что позволило нам выявить некоторые конструктивные характеристики и особенности, присущие реальным судам;

– изучении влияния историко-культурных, социально-экономических, территориальных и иных факторов на изображение судов на иконах, фресках и миниатюрах. Установлено, что изображения кораблей и лодок и их конструктивных элементов, представленные на живописных образцах, различаются в зависимости от местности, где был произведен памятник культуры, и от тенденций, распространенных в то время в художественной культуре.

Соответствие диссертации паспорту научной специальности. Тема и содержание диссертации соответствуют научной специальности 5.10.1. Теория и история культуры, искусства по отрасли культурология, в том числе пунктам: 9. Историческая преемственность в сохранении и трансляции культурных ценностей и смыслов. Традиции и инновации в истории культуры; 16. Роль культурного и природного наследия в жизнедеятельности общества; 45. Художественная культура как целостное образование, ее

строение и социальные функции. Эволюция художественной культуры; 55. Средневековая культура.

Степень достоверности и апробация результатов исследования.

Степень достоверности работы обусловлена комплексным изучением вопросов, касающихся корабельных мотивов в художественной культуре XV–XVII вв., и широкой источниковой базы. По теме исследования опубликованы 10 научных работ. Основные результаты диссертационного исследования изложены в 3 статьях, опубликованных в изданиях, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией при Министерстве науки и высшего образования Российской Федерации. Отдельные аспекты данной работы докладывались и обсуждались на научно-практической конференции аспирантов и молодых учёных «Природа и культура – среда жизнедеятельности человека: перспективные исследования» (30 января 2020 г. Москва, Институт Наследия), на научно-практической конференции аспирантов и молодых учёных «Науки о культуре и искусстве: перспективные исследования» (30 января 2021 г. Москва, Институт Наследия и 24 января 2022 г. Москва, Институт Наследия), на XVIII международном научном форуме «Культурное наследие Северного Кавказа как ресурс межнационального согласия» (22–25 сентября 2022 г., Краснодар).

Структура работы обусловлена целью и задачами исследования и состоит из введения, двух глав (каждая – из 2-х параграфов), заключения, списка литературы (217 наименований) и приложений. Общий объем диссертации 210 страниц.

ГЛАВА 1

КУЛЬТУРНО-ИСТОРИЧЕСКИЕ ИСТОКИ И ВИЗУАЛЬНАЯ ТРАДИЦИЯ КОРАБЕЛЬНЫХ МОТИВОВ

1.1 Символ и образ корабля в мировой культуре

С древнейших времен 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. Еще 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 остатки египетских судов, способные преодолевать большие расстояния, возраст которых составляет почти 4500 лет¹.

Развитие водного транспорта обусловлено множеством причин, среди которых наиболее важным является географический фактор: долгое время корабли являлись единственным видом транспорта, способным перевозить людей и грузы на далекие расстояния как внутри континента по рекам и озерам, так и на другие материки и острова, разделенные 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. Еще со времён Древнего Египта, Древней Греции и Древнего Рима силами флота создавались и разрушались целые империи. Много великих географических открытий было совершено в ходе

¹ 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

экспедиций на кораблях. Мореплавание было и до сих пор является неотъемлемой частью 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»¹. Римскому полководцу и политическому деятелю Помпею Гнею приписывают фразу: «Плыть необходимо, а жить – нет!»². О важности флота высказывался и Петр I в письме князю А. В. Меншикову из Амстердама от 21 декабря 1716 г.: «Все наши дела ниспровергнутся, ежели флот истратится»³. Петру I также принадлежит высказывание: «Всякий potentat, который едино войско сухопутное имеет, одну руку имеет, а который и флот имеет, обе руки имеет».⁴ О важности флота для государства отмечал и Александр III: «У России есть только два союзника: ее армия и флот»⁵. П. А. Столыпин 24 мая 1908 г. в своей речи в защиту воссоздания флота также неоднократно обозначил его ценность «Флот является предметом народной гордости: это... внешнее доказательство того, что народ имеет силу, имеет возможность удержать море в своей власти»⁶.

За многовековую историю мореплавания и судостроения образ корабля приобрел сакральное значение для человека, что нашло свое отражение в мировой культуре. Первые изображения кораблей появились уже в каменном веке. Высеченные на камне водные средства передвижения – достаточно распространенная тема в наскальной живописи во всем мире. Например,

¹ Цитаты и мысли известных людей о флоте. [Сайт]. URL: http://www.sevmb.com/recomend/slovo_fl/p_1_at702_id499/ (дата обращения: 20.10.2021).

² Плыть необходимо, жить нет необходимости. Помпей Великий. [Сайт]. URL: <https://aforisimo.ru/22012.html> (дата обращения: 20.10.2021).

³ Цитаты и мысли известных людей о флоте. [Сайт]. URL: http://www.sevmb.com/recomend/slovo_fl/p_1_at702_id499/ (дата обращения: 20.10.2021).

⁴ Цитаты известных личностей. [Сайт]. URL: <https://ru.citaty.net/tsitaty/615020-piotr-i-vsiakii-potentat-pravitel-kotoryi-edino-voisko/> (дата обращения: 20.10.2021).

⁵ Словарь крылатых слов и выражений. [Сайт]. URL: https://dic.academic.ru/dic.nsf/dic_wingwords/2782/У (дата обращения: 20.10.2021).

⁶ Цитаты и мысли известных людей о флоте. [Сайт]. URL: http://www.sevmb.com/recomend/slovo_fl/p_1_at702_id499/ (дата обращения: 20.10.2021).

петроглифы с изображением лодок были найдены в Швеции (Уппланд, Немфорсен, Танум, Богуслен), Финляндии (Астувансалми), Норвегии (Альта), Азербайджане (Гобустан), Италии (петроглифы Валь-Камоника) и в других странах¹. 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»².

Наиболее распространенной является гипотеза о «солнечных ладьях» («соляных лодках») и «лодках мертвых», перевозящих в загробный мир вслед за уходящим солнцем души умерших. Впервые данную гипотезу выдвинул шведский археолог Оскар Альмгрен в ходе изучения

¹ Куликова А. С. Изображения лодок Северной Евразии / Вестник Кемеровского государственного университета. 2014. № 2 (58). Т. 2. С. 58–69.

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

скандинавских наскальных рисунков. Наличие на исследованных им петроглифах солярных знаков (круги, спирали, кресты), а также присутствие на некоторых изображениях лодок с возлежащими на них усопшими, может являться подтверждением того факта, что на данных рисунках представлены солнечные ладьи. Согласно исследованиям Оскара Альмгрена петроглифы Скандинавии тесно связаны с культом мертвых. Среди скандинавских наскальных рисунков судов особо выделяются корабли с двойным штевнем, больше напоминающие сани, некоторыми исследователями они трактуются как «символы космических процессов»¹. По аналогии со скандинавскими петроглифами в российской науке гипотеза о солнечных ладьях была выдвинута советским археологом В. И. Равдоникасом².

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), во время чего он перевозил солнце с востока на запад. Различалась дневная ипостась ладьи – Манджет, и ночная – Месектет. Когда Ра путешествовал днем, ему приходилось сражаться с огромным Змеем, олицетворяющий 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 горизонте.³ Манджет символизировала восход солнца и возрождение, Месектет – закат и смерть. Главным элементом сакрального образа ладьи воскрешения является

¹ Бидерманн Г. Энциклопедия символов. М.: Республика, 1996. С. 125.

² Равдоникас В. И. Наскальные изображения Онежского озера и Белого моря. М., Л.: Изд-во Акад. Наук СССР, 1936. Ч. 1. С. 17.

³ Ра. Религия Древнего Египта. [Сайт]. URL: <https://www.egyptopedia.info/r/1260-ra> (дата обращения: 30.10.2021).

изображение ее 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 горизонта¹. Образ солнечной ладьи соединил в себе конец и начало, закат и восход, смерть и жизнь.

Солнечная ладья нашла свое 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 ученым, чтобы полностью ее 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 ученые выдвинули предположение о том, что на ней могло быть перевезено из Мемфиса в Гизу тело Хеопса (Хуфу) для погребения. В 1950-ые гг. стало известно о существовании еще 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.

¹ Ерофеева Н. Н. Ладья / Онлайн энциклопедия Мифы народов мира. [Сайт]. URL: <https://www.peoplesmyths.com/ladya.html> (дата обращения: 30.10.2021).

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)¹. Изображения солнечной ладьи были обнаружены в памятниках искусства многих народов. Модели солнечной ладьи найдены в Болгарии и Румынии², 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 искусства³. 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.⁴. Образ солнечной ладьи был распространен и на языческих амулетах славян, которые мы можем условно поделить на две группы. Первая,

¹ Шаповалов Г. И. Корабли веры: Судходство в духовной жизни древней Украины. Запорожье: Дикое поле, 1997. С. 48.

² Там же. С. 39–41.

³ Там же. С. 47–48.

⁴ Там же. С. 53.

амулеты с традиционно-символическим изображением ладьи, в виде удлиненного 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 удлиненным корпусом, загнутыми внутрь носами и украшенные солярными знаками (например, лунницы из городища Плисненска в Львовской области).

Наряду с солнечной ладьей в некоторых культурах получила распространение погребальная ладья, в других – корабль мертвых. 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.

Для многих народов характерны поверья о том, что загробный мир отделен от реального водами реки или моря смерти. Так, в Древнем Египте считалось, что мертвые 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 мертвых) 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 распространенной практикой была отправка умершего на корабле мертвых 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 Уппланде, в Вендельском могильнике, в Вальсърде; погребение в ладье короля Редвальда в кургане Саттон-Ху (Восточная Англия), датируемое 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 зажигалось и пускалось в море.

Погребальные ладьи получили свое 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 почетом внесли в княжеский двор и вместе с ладьей бросили в заранее подготовленную яму, тем самым похоронив заживо¹. 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 мнѣозѣми, и съ кандилы, и съ чѣстїю 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 пречѣстьнѣ». 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 преблаженного Бориса; раскопав землю, тут и Глеба положили с подобающим почетом»².

Согласно археологическим источникам, славяне обряд погребения в ладье сопровождали сожжением. Так, например, останки сожженных судов обнаружены в погребениях в Михайловском, Петровском и Тимеровском могильниках Ярославского Поволжья³; в курганах неподалеку от Костромы⁴; в языческих погребениях X–XI вв. в кургане №9 большого славянского могильника в с. Шестовица Черниговской области Украины⁵; погребение X в. в Белгороде-Киевском и др. Иногда, во время обряда сожжения, использовалась не погребальная ладья, а сооружения, имитирующую судовую погребальную надстройку. Такой обряд подробно был расписан 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

¹ Повесть временных лет / Перевод Д. С. Лихачева и О. В. Творогова. СПб., Вита Нова. 2012.

² Сказание о Борисе и Глебе. [Сайт]. URL: http://lib2.pushkinskijdom.ru/tabid-4871#_ednref45 (дата обращения: 30.10.2021).

³ Дубов И. В. Северо-Восточная Русь в эпоху раннего средневековья. Л. : Изд-во ЛГУ, 1982. С. 52–53.

⁴ Воронин Н. Н. Средства и пути сообщения // История культуры Древней Руси. Домонгольский период. Т. 1.: Материальная культура. М. Л., 1948. С. 280–314.

⁵ Блифельд Д. И. Древнерусские памятники Шестовицы. К., 1997. С. 117–118.

своих записях он отметил, что представителей знати хоронили в кораблях, а людей незнатных – в лодках¹. Символ погребальной ладьи нашёл свое отражение и при конструировании славянами гробов, выдолбленных в форме ладьи (например, женское захоронение № 6 славянского Белгородского могильника XI–XII вв.²) и погребальных саркофагов с крышками, имитирующими челн (киевские саркофаги XI в.³).

Ещё одним свидетельством культового значения образа корабля в обрядах погребения многих народов являются модели судов и погребальные сосуды с изображениями кораблей, помещенные в захоронения. Изображение кораблей на погребальных сосудах получило распространение в Греции в архаический период. К таким сосудам можно отнести аргосский кратер из мастерского Аристофана VII в. до н. э. С одной стороны, такие изображения являлись культовым символом погребального транспорта, с другой – могли отражать реальные события из жизни погребенного. Модели судов, использованные в погребальном обряде, были найдены при раскопках пирамиды Хеопса, а так же в погребениях бадарийского периода Древнего Египта⁴. 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 в погребениях некрополей Никония, Ольвия, Пантикапее, Илурате, при раскопках Донзуланского городища⁵.

Обычай использовать при погребении лодки известен и для народов Океании. Среди островного народа бытовало мнение, что загробный мир

¹ Херман Йоахим. Славяне и норманны в ранней истории Балтийского региона // Славяне и скандинавы. М.: Прогресс, 1986.

² Мезенцева Г. Г., Прилипко Я. П. Давньоруський могильник Белгорода Київського (дослідження 1974—1976 гг.) // Археологія. 1980. № 35. С. 98–110.

³ Сальникова А.Г. Итоги полевых исследований у с. Пивденное (1960–1962 гг.) // Материалы по археологии Северного Причерноморья. Одесса, 1966. С. 176–225.

⁴ Дженкинс Н. Ладья под пирамидой. М.: Наука, 1986. С. 89.

⁵ Шаповалов Г. И. Корабли веры: Судходство в духовной жизни древней Украины. Запорожье: Дикое поле, 1997. С. 38–41.

находится на острове смерти, и, чтобы туда попасть, необходимо совершить последний путь на «корабле мертвых». Для этого усопшего клали в лодку и отправляли в открытое море (Фиджи, Самоа, Новая Зеландия и др.)¹. 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 устойчивость². В большинстве своём корабли использовались для похоронного обряда знати. Например, у ряда племен Полинезии и Микронезии тела вождей водружались на лодки и отправлялись в море, тогда как тела общинников просто топились в море³. Корабль в ритуале играл определенную 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 племен 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 мертвых» нашел отражение в форме гробов, напоминающих лодку⁴.

В верованиях некоторых народов «корабль мёртвых» выполнял не только функцию переправки души в иной мир, но и осуществлял связь со

¹ Moss R. *The Life after death in Oceania and the Malay archipelago*. Oxford, 1925. P. 15–16.

² Народы Австралии и Океании / С. А. Токарева, С. П. Толстова. М.: Издательство Академии наук СССР, 1956. С. 620–621.

³ Moss R. *The Life after death in Oceania and the Malay archipelago*. Oxford, 1925. P. 15–16.

⁴ 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.

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 еще 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 мертвых раз в сутки, с восходом солнца, по аналогии с солнечной ладьей.¹ Корабль мертвых с кормчим Темпон-телоном служил посредником между загробным миром предков и миром живых.

В Индонезии, Малайзии и частично в Меланезии кроме обычая помещения умерших в лодки с целью транспортировки души в загробный мир, небольшие суденышки 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 ее 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 свое отражение в древних мифологиях в образе ковчега. Так ковчег жизни,

¹ Петрухин В. Я. Загробный мир. Мифы о загробном мире: мифы разных народов. М.: АСТ: Астрель, 2010. С. 205.

как символ спасения, встречается в шумеро-аккадской мифологии в «Мифе о Зиусудре» или в его аккадском варианте «Мифе об Утнапишти/Утнапиштим». Тема потопа и спасения в ковчеге получила свое продолжение в вавилонском мифе «Предание 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. Еще одна версия вавилонской легенды о Всемирном потопе была представлена историком Беросом в составленной им в первой половине III в. до н.э. истории Месопотамии¹. 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 свое отражение и в греческой мифологии в сказаниях о Девкалиновом потопе. В древнеиндийской литературе миф о потопе излагается в Шатапатха-брахмане и в Махабхарате². 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 трехъярусный 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

¹ Фрэйзер Дж. Дж. Фольклор в Ветхом Завете / пер. Д. Вольпина. М.: Политиздат, 1989. С. 69–70.

² Там же. С. 93.

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)¹.

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 тяжелое 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 посвященных в таинства христианского учения. Впоследствии с развитием символического языка христиане внедряют и символические изображения. К первым разрешенным христианам символам, перечисленным Св. Климентом, относятся: голубь, рыба, корабль, лира, якорь². 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 плывет 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, проведенной или прожитой»³.

¹ Королев К. М. Энциклопедия символов, знаков, эмблем. СПб.: Мидгард, 2005. С. 304.

² Уваров А. С. Христианская символика. Символика древнехристианского периода. М.; СПб. 2001.

³ Там же.

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 кораблю нашло своё отражение и в архитектуре храмов. Как у православных, так и 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 линию¹. К наиболее примечательным храмам данного типа можно отнести Церковь Знамения Божией Матери и святых Жен-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.

¹ Панасенко Ю. Шамаро А. Нартекс // Наука и религия. 1992. №4–5. С. 61.

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 чловѣцы; во срединѣ же корабль Церкви есть пространен, занеже премножеством людей всяческих родов и языков исполнися, от него же времени, 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.)»¹. Автор сочинения сравнивает периоды развития христианства с носом, средней частью и кормой корабля.

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...»². Этот стих служит напоминанием о том, что надежда на Божьи обетования дает чувство стабильности и защищенности в тяжелые 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

¹ 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.

² Послание Евреям, 6:19.

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»¹.

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,

¹ Огороков А. В., Кулагин А. В. Древние якоря : историко-культурное наследие Северного Причерноморья. Судак : Музей-заповедник «Судакская крепость» ; Феодосия : Арт Лайф, 2016. 343 с.

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»¹.

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 несет лодку, но вода может и опрокинуть ее»². В даосской практике символического освоения пространства Фэн-шуй на сегодняшний день распространен символ «корабля богатства». Так, корабль считается мощным символом процветания и финансового достатка. Данный символ появился в еще 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.

Образ корабля нашёл своё отражение и в японской мифологии. Так, существует предание, что бог О-кунинуси (или Тори-но 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

¹ Макарова И. С. Образ корабля в германо-скандинавской мифологии // Известия Российского Государственного Педагогического Университета им. А. И. Герцена. 2015. №175. С. 16–22.

² Бидерманн Г. Энциклопедия символов. М.: Республика, 1996. С. 126.

является фреска на внутренней стене могильника в городе Есии (префектура Фукуока) с изображением лодки, на носу которой стоит большая птица¹.

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 Ниги-хаяхи-но Микото на корабле «Ама-но ива-фунэ», что переводится как «небесный камень корабль из Ама». В Кисаити (город Катано, префектура Осака) находится посвященное 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 упустит 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 пересечем мы трудности» или «как лодкой через воду переправь

¹ Торино ивакусубунэ. [Сайт]. URL: <https://slovaronline.com/browse/e09efa7f-40d6-3d4e-bcfeb0724f0270c/торино-ивакусубунэ> (дата обращения: 28.10.2021)

нас через беды»¹. 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»².

В буддизме корабль олицетворяет собой Сосуд Закона, позволяющий человеку пересечь океан существования и перевоплощений и достигнуть другого берега³.

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 мертвых Аида⁴. 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 Аполлоном 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 вставлен кусок от священного дуба Додоны. Образ Арго – это образ могучего корабля,

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

² Там же. С. 172.

³ Купер Дж. Энциклопедия символов. М., 1995. С. 148.

⁴ Образ Харона лег в основу сформулированного Г. Башляром такого архетипического культурного образца, как «комплекс Харона». Согласно Г. Башляру, все корабли призраков в литературе пронизаны символикой Харона, как перевозчика людских душ и представителя мира мертвых. 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.).

наделенного 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 совершенные 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 бога.¹

Образ рокового корабля получил свое распространение и в кельтской мифологии. Роковое судно, исход плавания на котором полностью в руках провидения, встречается в сказании о Мельдуне, 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 плавание на корабле, построенном из трех слоев бычьих шкур. Компанию ему составляют три сводных брата и семнадцать воинами. 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

¹ Макарова И. С. Образное поле «корабль» в западноевропейской литературе: дисс. ... доктора филологических наук: 10.01.03. РГПУ им. А. И. Герцена, Москва, 2018. С. 135.

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 бога моря Мананнана, минуют остров Веселья и пристает 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 мореходец 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 удается отыскать остров духов-птиц, после чего он благополучно возвращается в Ирландию.

В кельтском предание 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, нанесенных Морхольтом, Тристан плывет на ладье в открытом море, в следующем эпизоде Тристан с командой оказывается в эпицентре бури, а пристав к берегам Дублина узнает, что его ожидает сражение с драконом. Корабль становится темницей для Изольды, когда ее везут к королю Марку. В последнем эпизоде роковой корабль, являясь воплощением высших сил, не дает 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, окруженное тяжелыми испытаниями и драматическими событиями.¹

¹ 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.

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 одноименной опере Рихарда Вагнера, премьеры которой состоялась 2 января 1843 г. в Дрездене.

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 распространен этот обычай был в Германии. Французский философ Мишель Фуко в сочинение «История безумия в классическую эпоху» приводит следующую статистику: «В Нюрнберге в первую половину XV в. было зарегистрировано 62 умалишенных; 31 человек был изгнан из города; за следующие пятьдесят лет, судя по дошедшим до нас свидетельствам, еще 21 человек не по своей воле покинул город – причем речь идет 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 невменяемого 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»¹.

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 разума².

Корабль дураков стал знаковым культурологическим явлением эпохи Возрождения. Художественное осмысление его получило 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 поэмы Себастьяна Бранта и картина Иеронимуса Босха.

В поэме Себастьяна Бранта «дурацкая флотилия» с пассажирами, предающимися семи смертным грехам на борту, направляется из Дуроштадта в Глупландию. По мнению исследователей, это плавание можно трактовать «как пребывание души грешника в чистилище, из которого он либо отправится в рай, либо попадет прямиком в ад»³. 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 разношёрстная компания предаётся порокам. Здесь корабль с пассажирами выступает как «обобщенный 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»⁴. Корабль

¹ Фуко М. История безумия в классическую эпоху // пер. И.К. Стаф. М.: АСТ, 2010. С. 18.

² Там же. С. 19.

³ Макарова И. С. Образное поле «корабль» в западноевропейской литературе: дисс. ... доктора филологических наук: 10.01.03. РГПУ им. А. И. Герцена, Москва, 2018. С. 176.

⁴ Фомин Г. И. Иероним Босх. М.: Искусство, 1974. С. 18.

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 Ад¹.

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. – 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.), древнеримский поэт.), 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 которой он сравнил управление государством с командованием кораблем, 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 распространенные трактовки семантики корабля. Образ корабля имеет богатые исторические

¹ 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.

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 свое 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 распространен в древние века в Египте, в Северной Европе, на Древней Руси и других культурах; лодка Харона в древнегреческой культуре; корабль мертвых, получивший свое 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 шумеро-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 Шатапатха-брахмане и в Махабхарате, в ветхозаветной притче о Ноевом ковчеге.

4. Христианский символ, олицетворяющий собой образ христианской жизни и церкви.

6. Символ плодородия, изобилия и богатства: Скидбладнир из германо-скандинавской мифологии; «корабль богатства» в даосской практике; японский корабль сокровищ – Такарабунэ.

7. 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 странствии Ясона и Одиссея и в кельтской мифологии (легенды о Мельдуне, Бране, Брендане, Тристане и Изольде).

8. 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 и менялись технологии и методы строительства кораблей и лодок. Для исследования развития судостроительных традиций необходимо использовать разнообразные визуальные, графические и текстовые источники, объединенные в целостный комплекс:

1. частично или полностью сохранившиеся 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, что необходимо брать во внимание при работе с ними. Так, воспринимаемая нами информация может не совпадать с той, что была вложена создателями. В таких источниках может прослеживаться 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»¹.

При анализе кораблей, представленных на изобразительных источниках, следует учитывать культурный уровень художника и его мировоззрение, а также распространенные 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»².

Так, с учетом 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 распространяется как на территории России (в Сибири, Чукотке, Карелии, Забайкалье, на Амуре), так и по всему миру (в Норвегии, Швеции, Финляндии, Италии, Египте, Азербайджане и др.). При исследовании и интерпретировании лодок на петроглифах ученые разделились во мнении: одни полагают, что нарисованные суда – это условный, символический знак; другие – что это изображения реально

¹ Тарасов Д. А. Историческая реконструкция, проблемы развития // Журнал «Самиздат». 2012. [Сайт]. URL: http://samlib.ru/t/tarasow_d/recon_problem.shtml (дата обращения: 28.06.2021).

² Генриот Э. Краткая иллюстрированная история судостроения / перевод с нем. Л. Ф. Маковкина. Л.: Судостроение, 1974. 192 с.

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 еще в первой половине XX в. А. Я. Брюсовым¹ и А. М. Линевским². Позднее утверждение, что на наскальных рисунках представлены реальные водные транспортные средства, была поддержана Ю. А. Саватеевым³, А. В. Огороковым⁴, А. С. Куликовой⁵ и другими отечественными исследователями. По мнению А. П. Окладникова⁶, изображения судов на петроглифах можно интерпретировать как реальные лодки, используемые не только для передвижения по воде и ведения хозяйственной деятельности, но и для так проведения ритуалов, связанных с принесением жертв водным духам. Согласно А. В. Огорокову, на наскальных рисунках могли быть изображены составные лодки с двумя соединенными корпусами (в виде катамарана при рассмотрении сбоку)⁷. Такие лодки известны как по археологическим, так и по этнографическим материалам.

В качестве аргумента против реального существования изображенных древними мастерами водных транспортных средств некоторые исследователи приводят чрезмерно большие размеры, присущие лодкам на наскальных рисунках. Считается, что в ту давнюю эпоху мастера еще 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

¹ Брюсов А. Я. История древней Карелии // Труды ГИМ. Вып. IX. М., 1940. С. 21.

² Линевский А. М. Очерки по истории древней Карелии. Петрозаводск, 1940. 132 с.

³ 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.

⁴ Огороков А. В. Древнейшие средства передвижения по воде. Калининград, 1994. 218 с.

⁵ Куликова А. С. Изображения лодок Северной Евразии / Вестник Кемеровского государственного университета. 2014. № 2(58). Т. 2. С. 58–69.

⁶ Окладников А. П. Петроглифы Нижнего Амура. Л.: Наука, 1971. С. 99–100.

⁷ Огороков А. В. Древнейшие средства передвижения по воде. Калининград, 1994. С. 29.

художественное решение мастера и проявление изобразительной манеры, характерной для данного региона. Да и современные этнографические примеры свидетельствуют о том, что долбленки вполне могут достигать очень больших размеров и вмещать десятки гребцов, как, например, у тлинкитов Северной Америки.¹ А. Я. Брюсов, дискутируя на тему, относительно лодок на онежских петроглифах и наскальных рисунках Бесовы Следки, отмечал, что «едва ли можно думать, что первобытные охотники Карелии изображали на петроглифах лодки или копья, 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 копьем вряд ли могут быть истолкованы только как мифические приемы охоты, фантастически измышленные авторами петроглифов, которые сами к таким приемам не прибегали»². 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 определенному 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, пришел к выводу, что они имеют долбленную основу, нашивные борта, и нос

¹ 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-долбленки. Технология изготовления такого судна заключалась в следующем: сначала выжигали сердцевину ствола кедра, затем выдалбливали и распаривали ствол. После этого в распаренный ствол вставляли деревянные распорки и обтесывали корпус. Борта и корму наращивали досками. В финале на наружную поверхность лодки наносили символические фигуры тотемных животных.

² Брюсов А. Я. История древней Карелии // Труды ГИМ. – Вып. IX. М., 1940. [Сайт] URL: https://kareliya.ru/useful/petroglif/petroglify_brusov.html (Дата обращения: 5.11.2021).

их украшен головой лося¹. 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. Челн был выдолблен 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 см.²

В ходе изучения беломорских петроглифов Ю. А. Саватеевым также была предпринята попытка реконструировать древние суда. Согласно его утверждениям, среди беломорских петроглифов был распространен 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 шкурой³.

Еще одну реконструкцию судов, но уже на основе петроглифов Канозера, провели Е. М. Колпаков и В. Я. Шумкин. Ими установлено, что на

¹ Линевский А. М. Очерки по истории древней Карелии. Петрозаводск, 1940. С. 30–31.

² Огороков А. В. Древнейшие средства передвижения по воде. Калининград, 1994. С. 160.

³ 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.

всех канозерских петроглифах изображен один конструктивный тип судна, в основе которого лежит широкая килевая доска с прикрепленными к ней бортами, носом и кормой. Эта доска выступает вперед за пределы носа и назад за корму, тем самым образуя силуэт.¹

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 моря². В ходе раскопок установлено, что большинство умерших погребены в сшитых из досок лодках-кережках. Судя по обнаруженным остаткам, 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, изображенные на канозерских петроглифах, могли существовать.

К еще 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 веслами, 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 которому 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

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

² 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.

судна данного типа отчетливо выступают штевни, украшенные звериными головами и другими символами. Отсутствие парусов свидетельствует о том, что в движение лодки приводились веслами. 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 средства получают свое 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 судостроительной 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)¹, 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 закругленные 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

¹ 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.

Древнего Рима вплоть до IV в.н.э. пока в результате изменения русла реки не утратила свое значение.

Множество кораблей разных моделей изображено и на Нильской мозаике I в. до н.э. в Палестрине (Италия). Мозаика размером 585 x 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).

На напольных мозаиках III–IV вв., обнаруженных в городе Лод (Израиль), представлены два плывущих 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 тонн¹. В ходе анализа морских судов на данной мозаике исследователи получили дополнительную информацию о судостроении позднеимперского периода, включая данные о конструкции палуб, мачт и такелажа. А сравнив их с «Амстердамом» – Голландским Ост-Индским кораблем XVIII в., пришли к выводу – что конструкция корпуса не претерпела сильных 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» (Kyrenia II) и «Мааган Михаэль» («Ma'agan Michael»). «Кирения II» – реплика торгового корабля IV в. до н.э., останки которого

¹ Parker A. J. Cargos, Containers and Stowage: the Ancient Mediterranean // IntJNautA. 1992. №21(2). P. 89.

были обнаружены в 1967 г. на Кипре¹. 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-Михаэль². Здесь также сохранилась только часть корпуса длиной 11,25 м и шириной 4 м, что было не достаточно для полноценной реконструкции. Реплика была спущена на воду в 2016 г. Отмечено, что она обладала хорошими мореходными качествами³.

Не меньший интерес в изучении судостроения представляют собой *фрески*. Разберем наиболее яркие примеры. Так, большим потенциалом 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 «Миноа», проведенные 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

¹ Огороков А. В., Мадикова Л. В. Энциклопедия подводного культурного наследия // М.: Институт Наследия, 2020. С. 53.

² Там же. С. 409.

³ Grossmann Eva. Iconography of Marine Vessels Depicted in Mosaics and Its Importance to Marine Archaeology // Journal of Mosaic Research. №12. 2019. Pp. 63–73.

руководством Н. Л. Грач¹. 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 многовесельного 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 нем отсутствуют надпалубные сооружения, мачты, паруса, снасти бегучего и стоячего такелажа, нет прорисовки бортовой обшивки и других деталей судовой оснастки.

В научный оборот памятник был введен Н. Л. Грач. Судно было интерпретировано как триера² длиной 60 м, которая могла базироваться в Александрии и выполнять дипломатическую миссию царя 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

¹ Грач Н. Л. Нимфейская археологическая экспедиция (основные итоги исследований за 1973–1987 гг.). Итоги работ археологических экспедиций Государственного Эрмитажа. Л.: Гос. Эрмитаж. С. 68.

² Триера (от греч. «treis» «три», «eres» – «гребец») – древне-греческое боевое судно с тремя рядами весел. Оснащена деревянным, обшитым бронзой тараном, метательными машинами и специальными бортовыми щитами. Римское наименование – трирема.

эллинистической пентеры¹, либо октэры², и его измерения соответствуют данным, полученным при исследовании размеров корабельных эллингов в гавани Пирея Зее и в морском порту Карфагена³.

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.⁴. 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 такелажа. Детальное изучение изображенных на граффити крепости Каламит судов позволит провести достаточно точную реконструкцию судов, совершавших в XV в. плавание в Черном море⁵.

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 также и в родовой геральдике.

¹ Пентера (от греч. penta «пять», eges «гребец») – древне-греческое боевое гребное судно с пятью рядами расположенных один над другим или в шахматном порядке вёсел в Греции и Рима эпохи эллинизма. Римское наименование – квинквирема.

² Октэра – древне-греческое боевое гребное судно с восемью гребцами в одном полусечении.

³ 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.

⁴ Романчук А. И., Быков М. Я. Рисунки средневековых кораблей из крепости Каламита // *ВВ.* № 43. 1981. С. 143–146.

⁵ Мыщ В. Л. Каффа и Феодоро в XV в. Контакты и конфликты. [Сайт]. URL: <http://www.krimoved-library.ru/books/kaffa-i-feodoro-kontakti-i-konflikti33.html> (дата обращения: 5.11.2021).

Чаще всего корабль на гербах символизирует стремление к движению вперед, новым открытиям, путешествию и противостоянию трудностям. Изображение корабля наносилось на герб также в ознаменовании морских побед и для обозначения географического расположения населенного 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, abordажные гранаты, багры, якоря и якорные цепи и т.д.). В Средневековье морская атрибутика в большинстве своем 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 веслами. 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 времен правления Петра I. Проводимая им новая государственная политика привела к тому, что корабль стал значимым государственным символом, сопряженным 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 просуществовала 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-референдарию 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 др.¹ 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. Приведем 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 скрещенных «рогов» якорей. Дворянский герб маркиза И. де Траверсе также содержал изображение якорей. Адмирал С. Макаров за свою службу был награжден 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 Тобаго, Маршалловы острова, Эквадор². В России, например, корабли изображены на гербах городов Алупка, Балаково,

¹ Корабль – гербы дворянских родов всероссийской империи. [Сайт]. URL: <https://gerbovnik.ru/search/search.html?query=корабль&w=b&v=t> (дата обращения: 6.11.2021).

² Официальные гербы всех стран мира в фото и картинках. [Сайт]. URL: <http://www.fast-travel.ru/emblems-of-the-world> (дата обращения: 8.11.2021).

Зеленодольск, Калининград, Кимры, (Каспийск), Кораблино, Кострома, Мытищи, Поронайск, Чусовой¹. 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 отнесем изображения на *монетах*. Первые монеты с образом корабля чеканились еще 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.

Приведем несколько примеров таких монет. К одним из самых старых монет с изображением корабля относят тетрадрахму с греческого острова Самос, датированную примерно 494 г. до н. э. На ее аверсе мы видим богиню Геру, а на реверсе – судно на 50 весел. 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) прикрепленным 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 изображен Посейдон, бросающий свой трезубец. Во время правления царя Антигона III Досона также была выпущена серебряная монета (229 – 221

¹ Герба городов России. [Сайт]. URL: https://orgsprav.com/gerba_gorodov_rossii.html (дата обращения: 8.11.2021).

гг. до н.э.) с изображением проры корабля. На реверсе этой монеты 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 пол шекеля 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, выпущенная при правлении Геростарте (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. Среди предназначений таранного выступа было не только разрушения корпуса атакуемого судна, но и улучшение обтекаемости

обводов.¹ На сестерации Нерона (около 64 г. 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 монеты с либурной: денарий императора Адриана (117–138 гг.), денарий императора Каракалла (202 г.), антонинин императора Постума (260–265 гг.).

Монеты с кораблями печатались и в Пантикапее, и в Фанагории. Так исследователями были обнаружены Тетрахалки с бюстом Аполлона на аверсе и с пророй корабля на реверсе, выпущенные в третьей четверти I в. до н.э.²

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 исследователей³, данное изображение имеет близкие черты с находками останков судов, найденных около Галтабека (XII–XIII вв.) или рядом с Калмаром (XIII в.). Еще 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.

¹ Детализация кораблей на старинных монетах. [Сайт]. URL: <https://www.habarolog.ru/2018/05/03/detalizatsiya-korablej-na-starinny-h-monetah/> (дата обращения: 2.11.2021).

² Чорев М. М. Монеты Пантикапея и Фанагории третьей четверти I в. до н.э. как источник исторической информации // МАИАСП. 2020. №12. С. 710–733.

³ Дмитренко С. Г. Морские тайны древних славян. М. : АСТ; СПб. : Полигон, 2004. 413 с; Генриот Э. Краткая иллюстрированная история судостроения / перевод с нем. Л. Ф. Маковкина. Л.: Судостроение, 1974. С. 41.

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. Произведенные 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, грузоподъемность – 120 т. Судно имело 40 шпангоутов, обшивка была выполнена из дуба: по бортам – внакрой, по днищу почти – 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 печати.¹

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», изображающей морской пейзаж или сцены морских сражений. Как самостоятельный жанр, маринистика берет свое 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 Клод-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», «Зелена волна», «Регата в Аржатей»). В Голландии образ корабля возникает в творчестве Якоба ван Рейсдала («Радуга в штормовом море», «Волнорез»), в Англии – в работах Джозефа Уильяма

¹ Генриот Э. Краткая иллюстрированная история судостроения / перевод с нем. Л. Ф. Маковкина. Л.: Судостроение, 1974. С. 41.

Тёрнера («Последний рейс корабля «Отважный», «Невольничий корабль», «Рыбаки в море»).

В России жанр маринистики берет свое начало в XVIII в., когда Петр 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, запечатлевший 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. Бегровым («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 отставным офицером, боевую морскую технику он знал в совершенстве и старался не допускать малейших неточностей в изображении судов.

Серия картин, посвященных 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. Борисова. 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.)¹. 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.

Перечисленные выше художники обладали определенным морским опытом или специальными знаниями из морской практики, а также высокой наблюдательностью. Все 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. Изучения водных транспортных средств, представленных в изобразительном искусстве, позволяет получить данные о внешнем облике, интерьерном решении и оформлении судов, о техническом развитии и модернизации

¹ Терещенко Е. Ю. Искусство в системе морской культуры // Общество: философия, история, культура. 2016. №2. С. 108–111.

флота, об истории флота (начиная от древних галер и до современных парусных судов).

Начиная с 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, посвященной жизни и быту народа, на открытках-репродукциях и т.д. В первой половине XX в. на почтовых открытках преобладали изображения боевых кораблей, например, на 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 съемках 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, представленное на открытке, но и изучив внешний вид водоема, причала, берега. От особенностей акватории и условий, в котором 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 водоема отличаются размером, толщиной киля, шпангоутов, штевней, бортовых досок и т.д.¹ Например, речные или озерные 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. Ордына-Нащёкина. Работу осуществляла команда зарубежных специалистов в области строительства и эксплуатации морских судов. Совместно с зарубежными мастерами строить корабль и перенимать иностранные приемы судостроения было возложено на российских мастеров Я. Полуэктова и С. Петрова.

¹ Наумов Ю. М. «Veneh» – лодка по-карельски. [Сайт]. URL: <http://kizhi.karelia.ru/library/veneh-naumov/1873.html> (дата обращения: 11.07.21).

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

7 мая 1669 г. судно отправилось в свое 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 сожжен 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 полукорабелье», присланные Алексеем Михайловичем. В документе нет названия судов, но исследователи полагают, что это были «Орел» и сопровождавшая его яхта. В таком случае, последнее упоминание об «Орле» относится к 1680 г. Тогда по указу царя Федора 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 ученым 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.¹

Резюмируя все вышесказанное в данном параграфе, мы можем сказать, что изображения судов обладают колоссальным информационным потенциалом, тем самым обуславливая 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 различных эпох и регионов. Полученные в ходе их исследования данные могут быть применимы для реконструкции моделей древних судов, реконструкции культурно-исторических процессов и также выявления общих закономерностей развития систем духовно-мировоззренческих ценностей в древности.

¹ Краснощёков Е., Жихарь А. «Орёл» первенец российского флота. [Сайт]. URL: <https://modelist-konstruktor.com/morskaya-kollekcziya/oryol-pervenecz-rosijskogo-flota> (дата обращения: 6.11.2021).

ГЛАВА 2

КОРАБЛЬ КАК АРТЕФАКТ РУССКОЙ ИСТОРИИ И КУЛЬТУРЫ

2.1 Культурная семантика

корабельных мотивов в иконографии XV–XVII вв.

С древних времен корабли и лодки, являясь безопасными и удобнейшими средствами для перевозки людей и грузов, занимали важное место в жизни русского народа. Кораблестроение, навигационные практики и обусловленные ими возможности внешних и внутренних контактов явились одними из факторов формирования русской культуры.

Согласно летописям, еще до крещения Руси наши предки совершали речные и морские плавания, на своих ладьях киевские дружины спускались вниз по Днепру и выходили в Черное 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 Черному, 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 ее пределами. Так, в историю вошел «великий путь из варяг в греки» на торговых судах.

Изддревле судостроение и судоходство было частью русской культуры. Корабельные мотивы получили распространение практически 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 легкие ладьи, так и судна большого водоизмещения с надстройками на палубе. Некоторые изображения обладают определенной 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 определенной период времени, и непосредственно от типов судов, получивших свое распространение в данной местности.

Первая иконописная школа, на которой мы остановимся – **Новгородская**. Новгородская земля – один из крупнейших исторических территориально-государственных образований на Руси, расположенный в природных условиях Северо-Запада Русской равнины, характеризующийся разветвленной и густой речной сетью, обилием озер 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*, *ушкуй* и иноземные – *галея*, *буса* и *лойва*¹.

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 вообще². В XVI–XVII вв.

¹Загоскин 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.

²Загоскин 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. 391.

струи использовались для перевозки грузов и транспортировки войск. Широкое распространение на Новгородской земле, в бассейне Балтийского моря и на реке Волга получили *учаны* – небольшие плоскодонные речные суда с наклонными штевнями на килевой доске и бортами, сшитыми из досок как встык, так и внахлест 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»¹. К распространенным в Новгороде судам также относятся *ушкуи* – легкие суда северорусского происхождения, имеющие небольшой размер и мелкую осадку. Такие лодки фигурируют в исторических источниках, начиная с XIV в. Ушкуи могли ходить по неглубоким рекам и были распространены на Балтийском море, Волге, Каме и Вятке.

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, упрощенными формами, простыми, лаконичными и статическими композиционными схемами. Некогда объемная 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 неуловимо тонких оттенков, но больше яркости. В колорите преобладает огненная киноварь. Сдержанность при работе над сюжетом и композицией является характерной чертой новгородских икон XV в.²

Простота и лаконичность наблюдались и в отношении лодок, изображенных на иконах. Так, например, достаточно упрощенно

¹ Там же. С. 394.

² Очерки истории русской иконы от Крещения Руси до наших дней / Сост. и отв. ред. О. А. Платонов. М.: Институт русской цивилизации, 2011. С. 208.

представлены суда на клеймах иконы первой половины XV в. «Святой Николай Чудотворец, с житием в 18 клеймах» (прил. 1, рис. 1) из собрания Государственного Русского музея (Инв. ДРЖ-2091)¹.

Судно, изображенное 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» – перевернутая лодка с углубленной седловатостью, в поле зрения только один мощный и закругленный 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 Ладogi, а во-вторых – пригодная для больших озер форма корпуса. От особенностей акватории и условий, в которых эксплуатируется судно, напрямую зависит форма корпуса, его размеры и другие конструктивные характеристики. За многолетнюю историю судостроения в разных водных бассейнах выработались свои оптимальные формы корпусов судов и их конструкций. Так, на крупных озерах распространены килевые лодки, имеющие высокие борта с высоким носом и кормой, способные с легкостью подняться на волну. Такое судно и изображено на клеймах иконы.

В XVI в. Новгородская иконопись претерпевает изменения. Усложняются архитектурные фоны, некогда совсем простые одеяния все чаще начинают украшаться орнаментами. То же касается и изображений судов, появляется более детальная прорисовка конструктивных элементов: рангоута и такелажа, рулевых и гребных весел, обшивки судна, вплоть до шляпок гвоздей и заклепок, что дает нам возможность определить метод крепления. На некоторых иконах изображения судов позволяют сделать предположение о его типе. Так, например, на клеймах иконы второй

¹ Ростово-суздальская живопись XII–XVI веков = Rostov-Suzdal painting of the 12th–16th centuries. М.: Изобразительное искусство, 1970. С. 49–51.

половины XVI в. «Святой Николай Зарайский, с житием» (Новгородский государственный историко-архитектурный и художественный музей-заповедник, Инв. КП 2823, ДРЖ 929)¹ иконописцем запечатлены суда, схожие с ушкуями и ладьями (прил. 1, рис. 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 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.

На новгородских иконах XVI в. получили свое распространение и речные суда, характерными чертами которых являются невысокие борта 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).² На клеймах №15 «Чудо о трех друзьях: разбойники бросают трех друзей в море» и №18 «Никола спасает корабль от потопа» (прил. 1, рис. 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. «Петр и Павел с житием», происходящей из церкви Петра и Павла в Кожевниках в Новгороде (Новгородский государственный историко-архитектурный и художественный музей-заповедник, инв. № 10917)³ также

¹ Новгородская икона XII–XVII веков. Л.: Аврора, 1983. №№ 209–212, С. 328.

² Иконы XIII–XVI веков в собрании Музея имени Андрея Рублева. М.: Северный Паломник, 2007. Кат. № 75, С. 409–421.

³ Новгородская икона XII–XVII веков. Л.: Аврора, 1983. № 208. С. 327–328.

изображены речные суда. Форштвень лодки, изображенной на клейме №2, сильно погружен 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 (прил. 1. рис. 4).

Образцами для судов, представленных на иконе XVI в. «Святитель Николай Чудотворец (Никола Зарайский), с житием», происходящей из Троицкой церкви в селе Ручейки Боровичского района Новгородской области (хранится в Новгородском государственном историко-архитектурном и художественном музее-заповеднике), вероятно, послужили речные суда, либо суда с небольших озер.¹ На клейме №7 показано судно с пятью рядами обшивки. На бортовых досках имеется «строчка» темных точек, возможно, отображающих способ их крепления с помощью гвоздей или клепок с широкой шляпкой. Такие корабельные гвозди и клепки характерны для северо-западной судостроительной традиции при соединении досок «внахлест». 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 перевернутая лодка, корпус которой имеет углубленную седловатость, дугообразные штевни и четыре пояса обшивки. Здесь также изображены два весла с лопастями треугольной формы (прил. 1, рис. 5).

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 свое косвенное влияние и на изображение судов на иконах: количество икон с изображением судов в XVII в. значительно сократилось, а на рассмотренных нами образцах

¹ Иконы Великого Новгорода XI – начала XVI веков. М.: Северный паломник, 2008. Кат. № 95. С. 459–467.

представлены лодки, имеющие несложную конструкцию. Например, на иконе конца XVI – начала XVII вв. «Видение пономаря Тарасия», происходящего из Спасо-Преображенского собора Хутынского монастыря под Новгородом (хранится в Новгородском государственном историко-архитектурном и художественном музея-заповедника, Инв. 7632) ¹ представлены пять речных лодок (прил. 1, рис. 6). Корпуса трех судов имеют небольшую седловатость и планширь по краю борта (две из них – рыбацкие, имеется сеть). Еще две лодки имеют глубокую седловатость, планширь по краю борта и высокие штевни. Все лодки оснащены веслами.

Лодки несложной конструкции представлены и на иконе начала XVII в. «Видение пономаря Тарасия» (из собрания Государственного Русского музея, Инв. 2048)². На ней изображены шесть небольших однотипных лодок, имеющих небольшие свесы и по три пояса обшивки, выполненные из отдельных планок «встык» (прил. 1, рис. 7). 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 свое 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 весла, шляпки гвоздей и заклепок. Это дает 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., ее специфические черты во многом связаны с историей Псковской земли, находящейся на

¹ Новгородская икона XII–XVII веков. Л.: Аврора, 1983. № 239. С. 334.

² Там же. № 240. С. 334.

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, желтая и красно-коричневая охра. Псковские мастера наделяют цвета чрезвычайной интенсивностью. Живописно-экспрессивная линия в псковском искусстве оставалась ведущей на протяжении всего XV в.¹

В XVI в. стиль псковской живописи видоизменяется: палитра высветляется, усиливается плоскостное начало и значение силуэта, смягчается напряженность образного строя. Иконописцы начинают стремиться к предельной достоверности и историчности в передаче легендарных событий². 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. 97/1,2-1; КП 2356-А, 2356-Б.)³. 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 наклонен вперед. 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

¹ Очерки истории русской иконы от Крещения Руси до наших дней / Сост. и отв. ред. О. А. Платонов. М.: Институт русской цивилизации, 2011. С. 226.

² Там же. С. 238.

³ Иконы XIII–XVI веков в собрании Музея имени Андрея Рублева. М.: Северный Паломник, 2007. Кат. № 84. С. 462–469.

умеренную седловатость, два пояса обшивки и широкий планширь (прил. 1. рис. 8).

Характерный для XVI в. интерес к действительности нашел дальнейшее развитие в иконописи XVII в.: для нее присущи подробная повествовательность и достоверность при написании архитектурных построек, одежды, деталей быта, пейзажа, а также тщательно прорисованные клейма¹. Однако отследить влияние данной тенденции на изображении 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, привносили 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»². Согласно сохранившимся свидетельствам второй половины XVI в. Дженкинсона, насады, ходившие в XVI–XVII вв. по рекам Сухон и Северной Двине между Вологдой и Архангельском, представляли собою плоскодонные, длинные и широкие суда, покрытые сверху, с корпусом, возвышающимся над поверхностью воды

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

² 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. 405

примерно на четыре фута. Насады использовали гребной ход, а при попутном ветре паруса, против течения насады ходили бечевою¹.

Наравне с насадами между Вологдою и Архангельском и в бассейне р. Онеги ходили *дощаники* – крупные речные суда длиною свыше десяти сажень. Также широкое распространение получили *паузики* – легкие 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-Бруин, каюки имели большой размер и принимали 3–5 пассажиров при 12–14 гребцах.

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»².

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 трехмачтовое 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,

¹ Костомаров Н. И. Очерк торговли Московского государства в XVI и XVII столетиях. СПб.: Н. Тиблен, 1862. С. 79–80.

² Яковлев И. И. Корабли и верфи: Очерки истории отечеств. судостроения. Л.: Судостроение, 1970.

а прямой наклонный форштевень помогал вытаскивать судно на лед. 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 весел. 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 кг¹.

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, разделенным 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 трех мачт с прямыми парусами, общая площадь которых достигала 460 м. На больших лодьях было по два якоря весом до полутонны каждый и один запасной якорь.

Ещё одним широко распространенным 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 рулем и веслами. 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. Вместительность составила 10–15 человек команды и до 30 промысловиков. Кочи для

¹ Яковлев И. И. Корабли и верфи: Очерки истории отечеств. судостроения. Л.: Судостроение, 1970.

«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 трехмачтовые кочи. На этих судах для управления рулем применялся штурвал, появилась «казенка» – небольшая каюта для кормщика¹.

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*².

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

Северная живопись ведет 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 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.

¹ Дмитренко С. Г. Морские тайны древних славян. М. : АСТ; СПб. : Полигон, 2004. С. 47.

² Заголкин Н. П. Русские водные пути и судовое дело в допетровской России : Историко-геогр. исследование Н.П. Заголкина. Казань : Упр. внутр. вод. путей и шоссейн. дорог, 1910. С. 407.

Одной из особенностей возникновения традиций северного письма является наличие разрозненных и небольших очагов иконописания, обладающих самобытными чертами и большой консервативностью. Иконописцы из отдаленных 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)¹ на клеймах №6. «Избавление корабельщиков от потопления» и №14 «Спасение Дмитрия со дна моря» (прил. 1, рис. 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 известны по археологическим находкам в Ладоге и Великом Новгороде и характерны для северо-западной судостроительной традиции при соединении

¹ Государственная Третьяковская галерея. Каталог собрания. Древнерусское искусство X – начала XV века. Том I. М.: Красная площадь, 1995. С. 127.

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 темным цветом и напоминает долблѣную основу, к которому пришиты два набоя. По внешнему виду судно напоминает лодью, форма корпуса предназначена как для плавания на больших озерах, так и в беспокойных водах Белого моря.

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 Великорецкий)» (прил. 1, рис. 10), происходящей из церкви Рождества Богоматери в деревне Луды Приморского района Архангельской области (Архангельский музей изобразительных искусств, Инв. 1275-држ)¹. На клейме №5 показано судно с большой седловатостью корпуса, имеющее одну мачту в носовой части с прямым декорированным парусом на рее. Судно украшает высокий мощный закруглѣнный форштевень с возможным декоративным элементом сверху и высокий, прямой, вертикальный ахтерштевень.

Судно, изображенное на клейме №5 «Спасение патриарха Афанасия от потопления» (прил. 1, рис. 11) на створках складня «Житие святителя Николая Чудотворца», написанного в XVII в. в Сольвычегодске (Архангельский музей изобразительных искусств, Инв. 879/1,2-држ)², напоминает поморскую лодью. Данное судно имеет одну мачту с прямоугольным парусом, высокий, наклонѣнный вперѣд форштевень,

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

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

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 трех купцов во время бури» и №10 «Спасение Димитрия со дна моря» (прил. 1, рис. 12) иконы конца XVI в. «Никола, с житием», происходящей из Вологодских земель (Центральный музей древнерусской культуры и искусства им. Андрея Рублева, Инв. 1680-I; КП 182)¹ изображены долбленные 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.

Судно типа карбас мы можем увидеть на клейме №13 «Зосима и Герман плывут на карбасе на Соловецкий остров» (прил. 1, рис. 13) иконы «Богоматерь Боголюбская, с житием свв. Зосимы и Савватия Соловецких», написанной в 1545 г. в Соловецком монастыре (хранится в Успенском соборе Московского Кремля, Инв. Ж-789)². 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.

Суда, представленные на иконах северного письма, отличаются большим разнообразием. Это, прежде всего, объясняется наличием разрозненных и небольших очагов иконописания. Мастера, работающие в

¹ Иконы XIII–XVI веков в собрании Музея имени Андрея Рублева. М.: Северный Паломник, 2007. Кат. № 112. С. 590–595.

² 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.

удаленных центрах, в большинстве своем писали реальные суда, бытовавшие в той конкретной местности, поэтому многие суда с икон северного письма обладают уникальными, присущими только им чертами. Рассмотрим некоторые примеры.

На клеймах №5 «Поездка за мощами святого Иоанна», №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)¹ 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 (прил. 1, рис. 14).

Стилизованное судно, изображенное на клейме №3 «Спасение Димитрия от потопления» иконы «Святитель Николай Чудотворец, с житием» (Никола Великорецкий) (прил. 1, рис. 15), написанной Андреем Васильевым в 1558 г. в Сольвычегодске (Архангельский музей изобразительных искусств, Инв. 810-држ),² имеет прямоугольную транцевую корму и вытянутый форштевень, завершающийся носовой фигурой с раздваивающимся в виде рогов окончанием. Судно, изображённое 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.

На клейме №5 «Святитель Николай утишает бурю» (прил. 1, рис. 16) иконы середины XVI в. «Святитель Николай Чудотворец, с житием (Никола Великорецкий)» (Кирилло-Белозерский историко-архитектурный и

¹ Кольцова Т. Икона с надписями: святые праведные Иоанн и Логгин Яренгские // Русское искусство. 2007. № 4 (16). С. 46–49.

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

художественный музей-заповедник, Инв. КП 1857, ДЖ 163) показано судно с высоким форштевнем, оканчивающийся 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)¹ помещено изображение подплывающего к берегу на корабле Св. Германа (прил. 1, рис. 17). Корпус судна имеет одинаковые дугообразные штевни с мощными окончаниями, три пояса обшивки и планширь. Корабль оснащен 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 объем 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.

Изображённое на клейме №16 «Чудо о Василии, укравшем монастырские вещи» судно также имеет корпус с выраженной седловатостью 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». Икона происходит из Никольской церкви с. Нёнокса Архангельской области, хранится в

¹ Комашко Н., Саенкова Е. Русская житийная икона. М.: Книги WAM, 2007. С. 316–319.

Архангельском музее изобразительных искусств (Инв. 1110-ДРЖ)¹. 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 удлиненной лопастью. Штевни судна изогнуты, их верхние части имеют декоративные элементы (прил. 1, рис. 18).

На клеймах №9 «Строительство Ноева ковчега», №10 «Всемирный потоп» иконы XVII в. «Святая Троица, в деяниях», происходящей из церкви Воскресения с. Верхние Матигоры Холмогорского района Архангельской области (хранится в Архангельском музее изобразительных искусств, Инв. 2731-ДРЖ)² 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. Весла или паруса не показаны (прил. 1, рис. 19).

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, изображенные на них, различались широким разнообразием форм и конструкций. Были представлены как килевые лодки с высокими бортами и штевнями, способные ходить по бурным водам больших озер и Белого моря, так и плоскодонные суда с

¹ Иконы Русского Севера: Шедевры древнерусской живописи Архангельского музея изобразительных искусств. Т. 2. М.: Северный паломник, 2007. С. 227.

² Там же. С. 7.

невысокими бортами, пригодные для использования на небольших реках. Многообразие представленных судов также позволяет нам полагать, что мастера в качестве образцов использовали реальные суда.

Корабельные мотивы получили свое 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, лодьи* и др.¹

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 перекаты»².

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 Китай Эбергарда Избраннедеса³ «соленая» кладь имела 16–18 сажений в длину и грузоподъемность 100 000 – 120 000 пудов. Данное судно строилось исключительно из дерева, без использования железных гвоздей и креплений,

¹ 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. 424.

² Там же. С. 426.

³ Эбергард Избраннедес – выходец из Глюкштадта в Голштинии, торговец, путешественник, глава посольства в Китай. В разных источниках встречается разные варианты его имени: Эверт Избрант (Избрантзоон) Идес, Эбергард Избранд Идес, Эбергард Избрантидес. В российских государственных документах упоминается как Елизарий Елизариевич Избрант.

и имело мачту с огромным парусом, хотя обыкновенно приводилось в движение с помощью вёсел.¹

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 сажень в длины. *Белозерки* также имели плоское дно и могли достигать до 14 сажень в длину, 6,5 сажень в ширину.

В XVII в. распространение получили *каюки* и *коломенки*. Каюк представлял собой килевое судно, приспособленное для ходу греблюю (6–8 весел) и на парусах. На Волге каюк использовался для грузоперевозок, а на беломорском бассейне – для пассажирского передвижения.² Коломенки имели 12–22 сажень в длину и от 5 000 до 24 000 пудов грузоподъемности и использовались преимущественно для сплава леса, хлеба и металлов.³

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 *кладныя* и *товарныя*, использовавшиеся для перевозки грузов, *неводник* – рыбацкое судно, *стружок-однодеревка*, *лодка плавная*, *ботник* (однодеревный челн).⁴

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

¹ 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.

² Там же. С. 427.

³ Там же. С. 429.

⁴ Там же. С. 430.

иконописании в Москве относятся к XIV в. Ведущую роль в формировании и развитие 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 просветленными, 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 приемов.¹

Иконописцы Московской школы в XV в., также 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 Петр с житием» (написана в 1480-е гг. в мастерской Дионисия, находится в Успенском соборе Московского Кремля, Инв. 3228 соб/ж-258)² 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 (прил 1, рис. 20). Такой тип корпусов характерен для речных судов, распространенных на Волге, его притоках и других реках центральной части России. Речные суда традиционно изготавливаются с плоским дном во избежание посадки на мель или увязания

¹ Очерки истории русской иконы от Крещения Руси до наших дней / Сост. и отв. ред. О. А. Платонов. М.: Институт русской цивилизации, 2011. С. 322.

² 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.

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 нем были обсуждены вопросы, касающиеся церковного искусства, включающие основы иконописи и морали иконописцев. Принятые на Соборе постановления также регламентировали взаимоотношения между мастерами 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»¹, 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 святыи 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 себе 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,

¹ Успенский Л. А. Богословие иконы Православной Церкви. [Сайт]. URL: https://azbyka.ru/otechnik/Leonid_Uspenskij/bogoslovie-ikony-pravoslavnoj-tserkvi/13 (дата обращения: 10.05.2023).

суда, представленные на клеймах житийных икон начала XVI в. «Иоанн Богослов на острове Патмосе, с житием» (из собрания Государственной Третьяковской галереи, Инв. 12027)¹, «Никола Зарайский с житием» (из собрания Центрального музея древнерусской культуры и искусства им. Андрея Рублева, Инв. КП 827)², «Иоанн Богослов на острове Патмос, с житием» (из собрания Государственной Третьяковской галереи, Инв. 20874)³, «Святые Владимир, Борис и Глеб, с житием Бориса и Глеба» (из собрания Государственной Третьяковской галереи, Инв. 14247)⁴, имеют весьма скромную прорисовку деталей (прил. 1., рис 21, 22, 23, 24) и схожую форму корпусов, характерную для речных судов (плоское дно, невысокие, наклоненные штевни, небольшие свесы), что говорит о следовании тенденциям на усиление каноничности художественного мышления и стандартизации живописных приемов.

Несмотря на схожесть, каждый иконописец все же пытался внести свое 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 (прил. 1, рис. 21). В центральной части судна, представленного на клейме №6 «Спасение корабля от потопа» иконы «Никола Зарайский с житием», также имеется мачта с парусом (прил. 1, рис. 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 свернутым парусом (прил. 1, рис. 23). Судно с иконы «Святые Владимир, Борис и Глеб, с житием Бориса и Глеба» (из собрания Государственной Третьяковской галереи, Инв. 14247)

¹ 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.

² Иконы XIII–XVI веков в собрании Музея имени Андрея Рублева. М.: Северный Паломник, 2007. Кат. № 46. С. 294–299.

³ Лазарев В. Н. Русская иконопись от истоков до начала XVI века. М.: Искусство, 2000. С. 122, 145.

⁴ Антонова В. И., Мнева Н. Е. Каталог древнерусской живописи XI – начала XVIII в.в. Опыт историко-художественной классификации. В 2-х томах. М.: Искусство, 1963. Т. 2. Кат. № 410. С. 60–61.

имеет четыре пояса обшивки и два гребных весла, каждая из которых обладает Т-образной ручкой и широкой лопастью (прил. 1, рис. 24).

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 легких и светлых красок появляются плотные землистые оттенки. Возникают стремление к сложности и перегруженности деталями. Догматический смысл иконы перестает осознаваться как основной, доминирующее значение часто приобретает повествовательный момент.¹

На клейме №6 «Путешествие по морю» иконы «Преподобная Ксения, с житием» (написана в 1551 г., находится в Свято-Троицкой Сергиева Лавре, Инв. 2750)² мы можем наглядно увидеть, как стремление к сложным композициям отразилось на изображении судов. На клейме показан трехмачтовый корабль. Корпус имеет высокую седловатость, мощные штевни, кормовую надстройку и украшен декоративными элементами. По-видимому, автор писал изображение с иностранного судна (прил. 1, рис. 25).

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 данный феномен следующим образом: «"живоподобие" – стремление к созданию иллюзорного сходства с внешним видом оригинала (как правило, воображаемого, идеализированного)»³. Большое значение начинает придаваться объемной 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

¹ Лазарев В. Н. Московская школа иконописи. М.: Искусство, 1971. С. 56.

² Комашко Н., Саенкова Е. Русская житийная икона. М.: Книги WAM, 2007. С. 240–243.

³ Бычков В.В. Эстетика в России XVII века. М.: Знание, 1989. С. 53.

на московских иконах XVII в., можно отметить появление объемности, достигнутого за счет умелого сочетания света и тени, в результате чего суда больше не кажутся плоскими.

Так, явно выраженным объемом обладают суда, представленные на иконах «Святая Мария Египетская, с житием» (из собрания Государственной Третьяковской галереи, Инв. 29551)¹, «Богоматерь Тихвинская, с 24 клеймами» (из собрания Центрального музея древнерусской культуры и искусства им. Андрея Рублева, Инв. КП 756)².

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 показана темные точки – шляпки гвоздей или клепки, 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 клепками, о чем также свидетельствуют темные точки. В центре судна размещена мачта с парусом на рее (прил. 1, рис. 26). Судно подобной конструкции могло совершать плавание на морях и больших озерах.

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 веслами с прямоугольной лопастью (прил. 1, рис. 27).

Суда, изображенные 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

¹ Комашко Н., Саенкова Е. Русская житийная икона. М.: Книги WAM, 2007. С. 238–239.

² 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.

на сдержанность в написании архитектурных фонов и бытовых предметов. Тенденция на усиление каноничности художественного мышления и стандартизации живописных приемов, 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 объемности в изображении судов.

К иконописным школам, в иконографии которых представлены корабельные мотивы, относится и **Ярославская иконописная школа**, сложившаяся в XIII–XVII вв. Особенности ее во многом связаны с историей Ярославской земли. Так, разорение его татарами Батыя 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 миру.¹

Работы ярославских художников второй половины XVI в.² часто несут в себе черты глубокой архаики. На их иконах нередко сложные композиции, строй которых отягощен всевозможными «бытейскими» нововведениями, соседствует со сценами, которые отличаются крайней примитивностью решения³. 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

¹ Очерки истории русской иконы от Крещения Руси до наших дней / Сост. и отв. ред. О. А. Платонов. М.: Институт русской цивилизации, 2011. С 356.

² Более ранние произведения Ярославской иконописной школы, содержащие корабельные мотивы, не были исследованы в силу того, что не были обнаружены сохранившиеся образцы.

³ Там же. С. 358.

Соловецкие, с житием в 16 клеймах» (из собраний Ярославского художественном музее, Инв. И-239; КП-53403/219)¹ показано довольно архаичное изображение долбленной лодки с дугообразным корпусом и умеренной седловатостью, в руках гребцов – два весла с лопастью прямоугольной формы (прил. 1, рис. 28).

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 прорисовкой.² Данная тенденция напрямую затронула и образы лодок и кораблей, написанных на иконах. Приведем 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)³ 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 (прил. 1, рис. 29).

На иконе середины XVII в. «Воскресение Христово – Сошествие во ад» (из собрания Ярославского художественного музея, Инв. И-528, КП-53403/466)⁴ в сцене с апостолом Петром в правом нижнем углу изображен корабль с крестообразной мачтой – символ Церкви Христовой. Судно имеет

¹ 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.

² Очерки истории русской иконы от Крещения Руси до наших дней / Сост. и отв. ред. О. А. Платонов. М.: Институт русской цивилизации, 2011. С. 369.

³ 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. № 102. С. 546–551.

⁴ 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. II. Кат. № 184. С. 366–373.

глубокую седловатость, прямые высокие штевни, широкий планширь и три ряда обшивки, выполненные из отдельных планок (прил. 1, рис. 30).

Старательно вырисованы различные типы иностранных и русских морских и речных судов на иконе знаменитого ярославского иконописца XVII в. Семена Спиридонова «Николай Чудотворец с житием» (1685 г., из собрания в Ярославском художественном музее, Инв. И-432, КП-53403/377)¹. Так, например, на клейме «Приведение корабля итальянского купца в Мир (Чудо о купце)» он изобразил западноевропейские корабли с высокой резной кормой, точеной балюстрадой и сложной системой парусов на высоких мачтах (прил. 1, рис. 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 воссоздавал на иконных клеймах.²

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)³ изображена лодка с дугообразным корпусом умеренной седловатости. Лодка имеет четыре пояса обшивки, состоящих из отдельных планок. Доски обшивки скреплены при помощи клепок (прил. 1, рис. 32).

Архаичное судно написано на клейме №9 «Спасение Димитрия со дна моря» иконы «Святитель Николай Чудотворец, с житием» (хранится в

¹ Брюсова В. Г. Русская живопись 17 века. М.: Искусство, 1984. Цв. ил. 77.

² Масленицын С. И. Ярославская иконопись. М.: Искусство, 1973. С. 36–37.

³ 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. II. Кат. № 150. С. 244–255.

Ярославском художественном музее, Инв. И-1226, КП-53403/1094)¹. На клейме изображена дугообразная лодка с четырьмя рядами обшивки, мачтой и парусом (прил. 1, рис. 33).

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 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, Ростова.² Большое влияние на развитие данной школы оказали исторические события. Так, произведения живописи времен 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 его жития. На подобных житийных иконах с клеймами и получили свое 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)³ изображено плоскодонное судно с углубленной

¹ 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. II. Кат. № 150. 454–461.

² В отечественной науке исследователи разделились во мнении как правильно наименовать иконописную школу, расположенную на данной территории. Помимо Ростово-Суздальской школы встречаются следующие названия – Владимиро-Суздальская школа, Ростовская школа.

³ Ростово-суздальская живопись XII–XVI веков = Rostov-Suzdal painting of the 12th–16th centuries. М.: Изобразительное искусство, 1970. Табл. 20–23.

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 перевернутая лодка с четырьмя поясами обшивки и весло с Т-образной ручкой и ромбовидной лопастью (прил. 1, рис. 34).

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).¹ Судно, представленное на клейме № 13 «Чудо о корабельниках», имеет корпус с небольшой седловатостью. В носовой части – наклоненная мачта с прямоугольным парусом на рее. Корпус имеет два пояса бортовой обшивки, выполненных из отдельных планок. В кормовой части имеется рулевое весло (прил. 1, рис. 35).

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)². На клейме показано судно с глубокой седловатостью 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

¹ Иконы Владимира и Суздаля. М.: Северный паломник, 2006. Кат. № 16. С. 118–125.

² Там же. Кат. № 32. С. 186–193.

такелажем, на вершине мачты имеется конструкция в виде вороньего гнезда, парус прямоугольной формы (прил. 1, рис. 36).

В целом, ростово-суздальская иконопись в XV–XVII вв. была подвержена тем же тенденциям, направленным на усложнение композиций и предание объемности фигурам, лицам, окружающей среды, 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 определенный 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. было характерно наличие иконографических схем со строгим набором композиций, обостренная 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 нашло свое отражение в большинстве рассмотренных нами икон. Например, на иконах, посвященных 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. Еще один важный смысл, распространенный в христианстве, это отождествление

корабля 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 отстраненной 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 своеобразным 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 определенных рекомендаций для них 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, оснащенного парусом и веслом, но и в некоторых случаях

смогли определить тип лодки, характер обшивки, метод ее крепления, разглядеть носовые 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 все более светский характер. К концу XVII в. укрепляется тенденция «документально-исторического» понимания иконописи. На иконах XVII в. появляются богато украшенные западноевропейские суда, что не характерно для более ранней иконографии. В иконописи наблюдается усиление динамизма, роста вариативности и изощренности форм, развитие декоративности, многоцветности, роскоши, а также «живоподобие». В написании судов эти изменения проявляются в появлении объемности 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 повлияла 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 свое влияние оказало наличие разрозненных центров иконописания, что выразилось в изображении на иконах большого разнообразия судов различных типов.

Свое влияние на изображение кораблей и лодок на иконах оказывали и реальные суда, распространенные на 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 озер и морского судоходства. Для плавания на водоемах данного типа судостроители в основном изготавливали килевые лодки, с высокими бортами и высоким носом и кормой, способные с легкостью 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.

Настенные росписи храмов имели существенное отличие от иконописи, они не являлись предметом молитвенного поклонения, а имели назидательное значение для священнослужителей и мирян, и предназначались для рассматривания находящимися в церкви людьми. Корабли и лодки, представленные на них, являлись частью композиции, иллюстрирующей сюжеты Священного Писания.

Иконографические схемы храмовых росписей, также как и икон, сложились еще в Византии, и в ранние времена, вплоть до XV в., художниками часто выступали византийские или греческие 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 объединенные 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 (Кремлевские 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 заказчиком 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 распространенной 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 определенным 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, изображенные на фресках Спасо-Преображенского собора Мирожского монастыря, построенного в XII в. по заказу новгородского архиепископа Нифонта.

Среди научного сообщества возникли разные точки зрения относительно художников, работавших над фресками монастыря. Некоторые исследователи полагают, что внутреннюю отделку и роспись стен осуществляли греческие мастера¹, другие придерживаются теории, что собор расписан византийскими художниками². Изображенные на данных фресках суда обладают средиземноморскими и византийскими чертами. Так, например, на фреске «Явление Христа апостолам на Тивериадском море» (прил. 2, рис. 37) мы можем видеть дощатую лодку с двумя гребными

¹ Лазарев В. Н. Искусство Древней Руси. Мозаики и фрески. М.: Искусство, 2000. С. 107.

² Сорокин П. Е. Об изображениях судов в древнерусской художественной традиции // *In situ*: к 85-летию профессора А.Д. Столяра. СПб. 2006. С. 310.

веслами с фигурными лопастями. На фреске «Укрощение бури» (прил. 2, рис. 38) художник изобразил схожее весло в кормовой части судна и два рулевых весла с широкой лопастью ближе к носу. Такие весла, согласно П. Е. Сорокину, являлись характерной чертой средиземноморских судов. В свою очередь, влияние византийской изобразительной традиции на изображение судов мы можем увидеть на фреске «Путешествие Николая Мирликийского» (прил. 2, рис. 39). На нем изображено судно с треугольным парусом, располагающимся симметрично относительно мачты, нижний угол его обращен вниз. Подобный парус изображен и на фреске «Море возвращает своих покойников» в Соборе Рождества Богородицы Снетогорского монастыря, построенного в 1311 г. (прил. 2, рис. 40). За образец при строительстве и расписывании которого был взят облик Спасо-Преображенского собора Мирожского монастыря.

Процесс «индивидуализации» и отход от византийского влияния, характерный для фресок XV–XVII вв., отразился на корабельных сюжетах в виде определенной 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 ее 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, украшавшие Успенский собор, сохранились 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 отдает своих мертвецов» представлено судно (прил. 2, рис. 41), корпус которого состоит из шести рядов обшивки, нос и корма имеют небольшие свесы. Судно имеет кормовую надстройку, которое ранее наименовалась как «чердак», бушпрехт, две мачты. На передней мачте развивается прямоугольный парус. Несмотря на плохую сохранность фрески, изображение корабля считается достаточно хорошо.

– *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 персонажей¹.

Изображение корабля мы можем увидеть в медальоне с Праотцом Ноем, расположенном под куполом (прил. 2, рис. 42). 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 разделен шестью переборками. Ковчег в руках Ноя символизирует прообраз Церкви Христовой. Как этот ковчег явился спасением от волн потопа, так и Церковь, водимая Духом

¹ Музей фресок Дионисия. [Сайт]. URL: <http://www.dionisy.com/museum/> (дата обращения: 01.02.2022).

Святым по волнам житейского моря, является спасительным прибежищем для христиан¹.

– *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 поддерживает и 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 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 ученые 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. Сафоновым².

Изображения 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.

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

² Квливидзе. Н. В. Иконография Смоленского собора Новодевичьего монастыря. [Сайт]. URL: <https://mosmit.ru/library/vedomosti/50/780/> (дата обращения: 02.02.2022).

В правом нижнем углу фрески показаны тонущие в море перевернутые корабли неприятелей (прил. 2, рис. 43). 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.

– *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.¹

Изображение судна встречается на фреске центральной апсиды алтаря (прил. 2, рис. 44). 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. К сожалению, фреска плохо сохранилась, что затрудняет изучение представленного на нем судна.

– *Успенский собор Московского Кремля*. (адрес: г. Москва, Кремлёвская набережная, 1, стр. 12). Собор был возведен 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 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.

¹ Благовещенский собор. Стенопись. [Сайт]. URL: <https://annunciation-cathedral.kreml.ru/wall-painting/view/altarnye-pomeshcheniya-blagoveshchenskogo-sobora/#mobile-jump> (дата обращения: 01.04.2023).

В 1642–1643 гг. по указу царя Михаила Федоровича 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 фигур¹.

Изображение корабля присутствует на фреске XVII в. «Взбранной воеводе победительная...» цикла Акафиста Богородицы, размещенной на южной стене (прил. 2, рис. 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.

– *Церковь Ризоположения Московского кремля.* (адрес: г. Москва, Кремлёвская набережная, 1, стр. 13). Роспись стен церкви была выполнена в 1644 г. иконописцами Сидором Поспеевым, Иваном 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», запечатленные 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

¹ Музей Московского Кремля: Успенский собор. [Сайт]. URL: Стенопись <https://assumption-cathedral.kreml.ru/wall-painting/view/> (дата обращения: 01.02.2022).

композиций всей росписи – иллюстрацией к первому, вводному кондаку («Взбранной воеводе...») – «Чудесное спасение Константинополя от нашествия неприятеля»¹. В представленной батальной сцене изображены военный корабль и небольшая лодка с треугольным парусом (прил. 2, рис. 46). Корпус военного судна имеет четыре ряда обшивки, высокие борта, удлиненный и мощный форштевень, а ахтерштевень не просматривается. Корабль имеет одну мачту с парусами на рее.

– *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 Богоматери. На фреске проиллюстрирован первый кондак «Взбранной Воеводе победительная», рассказывающий о спасении осажденного Константинополя: патриарх Фотий опускает в море ризу Богородицы, и поднявшаяся буря уничтожает корабли Аскольда и Дира.

На фреске изображены два судна (прил. 2, рис. 47). Первый – 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.

– *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, Костроме, Суздале, Ярославле. В

¹ Музеи Московского Кремля: Церковь Ризположения [Сайт]. URL: <https://holy-robe-deposition-church.kreml.ru/wall-painting/view/stenopis-tserkvi-rizpolozheniya/> (дата обращения: 01.02.2022).

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, Петр Дунаев, Леонтий Пушкарицин¹.

Изображения судов представлены на западной стене, посвященной 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)» (прил. 2, рис. 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, соединенных при помощи нагелей или клепок. Вторая лодка также имеет четыре пояса обшивки из отдельных планок, соединенных при помощи нагелей или клепок. Третья – спрятана в волнах, имеет мощный киль, на поверхности воды можно увидеть два пояса обшивки из отдельных планок, также соединенных при помощи нагелей или клепок. На носу судна размещена мачта с прямоугольным парусом. На фреске «Народ Божий исходи из Вавилона (Откр XVIII)» представлено судно с глубокой седловатостью, 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, освящен в 1585 г. Фресковая живопись нанесена в 1684 г. артелью из 25 ярославских и троицких иконописцев под руководством известного мастера Дмитрия Григорьева².

На южной стене, где располагается Успенский цикл, мы можем увидеть изображение судна с глубокой седловатостью (прил. 2, рис. 49). Корпус имеет 4 пояса обшивки, широкий киль и мощную мачту с двумя

¹ Фрески Троицкого собора. [Сайт]. URL: <https://p-danilov.ru/фрески-троицкого-собора/> (дата обращения: 01.04.2023)

² Некоторые особенности росписи Успенского собора Троице-Сергиевой Лавры. [Сайт]. URL: <https://stsl.ru/news/all/nekotorye-osobennosti-rospisi-sobora> (дата обращения: 01.04.2023).

украшенными парусами на реях. В руках гребцов – три весла с вытянутой, прямоугольной лопастью.

В ходе исследования установлено, что фрески второй половины XVI–XVII в. обладают значимой источниковой ценностью. В отличие от более ранних работ, в большинстве своем повторявших 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 определенного региона. Миниатюра, являясь важной структурной частью книг, имела особое назначение. Через них художник давал свое истолкование ключевым смысловым моментам, заложенным в книге.

Роль миниатюры в составе книги определялась в большинстве случаев ее 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 свое 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 подчиненными 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, также как и любой средневековый художник, работавший в сфере церковного искусства, был обязан подчиняться канону, утвержденному 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 события, задача же иконы – проникновение во внутренний смысл данного действия и духовное прозрение¹.

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 ведется повествование в летописном тексте².

Русская средневековая миниатюра представляет собой сложное явление отечественной культуры, значимость которой в процессе исторического развития возрастала. Менялась и техника выполнения 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 бумагу³. 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.

¹ Попова О. С. Русская книжная миниатюра XI–XV вв. [Сайт]. URL: <http://www.redkayakniga.ru/biblioteki/item/f00/s00/z0000010/st002.shtml> (дата обращения: 04.03.2022).

² Подобедова О. И. Миниатюры русских исторических рукописей. К истории русского лицевого летописания. [Сайт]. URL: http://macedonia.kroraina.com/tschilingirov/rus/podobedova_1965.htm (дата обращения: 07.03.2022).

³ Дианова Т. В. Древнерусская миниатюра в Государственном Историческом музее. Вып. I. Труд и быт. М., 1979. [Сайт]. URL: <http://www.raruss.ru/rus-christian-painting/1765-dianova-old-miniature.html> (дата обращения: 10.03.2022).

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 объем, 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 и плоты и т.д. При сравнении иллюстраций, выполненных средневековыми миниатюристами, которые работали в разное время и в разных регионах, можно заметить, что изображенные 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 судов часто рисовались детали и подробности, присутствие которых понятны только специалистам, и маловероятно, что они были бы представлены на рисунке, если бы художник сам непосредственно не встречал судно.

Одной из средневековых летописей, на которых с большим размахом представлены корабельные мотивы, является Кенигсбергская (Радзивилловская) 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 свода¹. 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 происхождения². 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, четвертый мастер работал черной краской, а пятый – вишневой.³ М. И. Артамонов полагал, что летопись иллюстрировали два мастера, причем один исправлял работу другого, а рисунки подражали несохранившимся миниатюрным изображениям XIII в.⁴ А. В. Арциховский считал, что миниатюры Радзивилловской летописи созданы двумя мастерами–ремесленниками из Новгорода, и могут являться копиями миниатюр XII в.⁵ Согласно А. А. Шахматову, рукопись создана в Смоленске, который на тот момент входил в состав Великого княжества Литовского⁶. Мнения о том, что родиной рукописи является Смоленск, придерживался и Б. А. Рыбаков, согласно его исследованиям, летопись написана в конце XV в., а рисунки

¹ Радзивилловская летопись : текст : исследование : описание миниатюр : [Факсимильное воспроизведение рукописи, хранящейся в Б-ке Российской Академии наук]. М.: Искусство; СПб.: Глаголь, 1994. 415 с.

² 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.

³ 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.

⁴ Артамонов М.И. Миниатюры Кенигсбергского списка летописи. М.: Огиз, 1931. 28 с.

⁵ Арциховский А. В. Древнерусские миниатюры как исторический источник. М.: МГУ, 1944. С. 17.

⁶ Шахматов А. А. Заметка о месте составления Радзивилловского (Кенигсбергского) списка летописи // Сборник в честь семидесятилетия Д.Н. Анучина. М., 1913. С. 74

являются копиями миниатюр шестнадцати лицевых сводов X–XII вв.¹ В свою очередь О. И. Подобедова при помощи современных технологий (ультрафиолетовых лучей) установила, что над миниатюрами трудились три мастера, причем второй и третий подвергли кардинальной переработке первоначальные изображения. Согласно О. И. Подобедовой, третий мастер работал гораздо позднее, чем первые два художника². 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. Еще раз к миниатюрам вернулись уже при епископе Ионе II, рисунки снова подверглись исправлениям³.

Вопрос о количестве мастеров, иллюстрировавших рукопись, до сих пор остается 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 долбленной основой и наращенными бортами, дощатые суда и долбленные суда. В большинстве своем корпуса судов имели умеренную седловатость, слегка приподнятые 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.

¹ Рыбаков Б.А. Миниатюры Радзивилловской летописи и русские лицевые рукописи X–XII вв. // Из истории культуры Древней Руси. М., 1984. С. 188–239.

² Подобедова О. И. Миниатюры русских исторических рукописей: к истории русского лицевого летописания. М.: Наука, 1965. С.53.

³ Никитин А.Л. О Радзивилловской летописи // Герменевтика Древнерусской литературы. М., 2004. Вып. 11. С. 542.

Некоторые отечественные исследователи также указывают на наличие западноевропейского влияния на миниатюры Радзивилловской летописи. Так, А. Л. Никитин отмечает присутствие западноевропейской архитектуры, орудий, одежды¹. В. В. Сизов, в свою очередь, указывает на наличии немецких элементов и находит сходство в написании предметов быта, одежды, вооружений с иллюстрациями из Нюрнбергской хроники 1493 г.² П. Е. Сорокин, рассматривая изображения судов на миниатюрах Радзивилловской летописи, также отметил наличие западноевропейского влияния на написание судов.³

Рассмотрим изображения судов, представленные в Радзивилловской летописи. Чаще всего на данных миниатюрах встречаются суда с долбленной основой и наращенными набоями. Такие суда были довольно распространенными на Руси в XV в., они изображены на миниатюрах, иллюстрирующие 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»⁴ (БАН, 34.5.30; л. 9). Изображена лодка с умеренной седловатостью, долбленной основной и двумя набоями, имеются мощные штевни и два весла с широкими гребными лопастями (прил. 3, рис. 50);

– «Тайное прибытие военной дружины Олега в Угорское под Киевом; провозглашение малолетнего Игоря наследником киевского престола; убийство Аскольда и Дира по приказу Олега»⁵ (БАН, 34.5.30; л. 11). Изображено судно с умеренной седловатостью, долбленной основой и двумя набоями. Имеется также кормовое весло с вытянутой лопастью (прил. 3, рис. 51);

¹ Никитин А.Л. О Радзивилловской летописи // Герменевтика Древнерусской литературы. М., 2004. Вып. 11. С. 548.

² 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.

³ Сорокин П. Е. Водные пути и судостроение на Северо-Западе Руси в средневековье. СПб.: Изд-во СПбГУ, 1997. С. 63–79.

⁴ 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. 34.

⁵ Рыбаков Б. А. Слово о полку Игореве и его современники. М.: Наука, 1971. С. 198.

– «Временное примирение печенежского князя с русским воеводой Претичем»¹ (БАН, 34.5.30; л. 35 об.). Изображено судно с умеренной седловатостью, долбленной основой и двумя набоями. Имеется кормовое весло с т-образной ручкой (прил. 3, рис. 52);

– «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 долбленную основу, три набоя и весло с т-образной ручкой (прил. 3, рис. 53);

– «Попытка печенегов захватить гонца, пробиравшегося в стан к русским из осажденного Киева»² (БАН, 34.5.30; л. 35). Изображено судно с умеренной седловатостью, долбленной основой и двумя набоями. Имеется кормовое весло (прил. 3, рис. 54);

– «Стояние войск Юрия Владимировича Долгорукого с союзниками в шатрах напротив Киева; стычки войск Юрия с киевскими судовыми дружинами, не подпускающими противника к Днепру» (БАН, 34.5.30; л. 189 об.). Вероятно, мастер изобразил судно с умеренной седловатостью, долбленной основой и двумя набоями. Имеется четыре гребных весла. Форштевень оканчивается носовой фигурой в виде головы птицы (прил. 3, рис. 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; прил. 1, рис. 2);

– «Олег и его воины на кораблях с колесами у Царьграда; предложение греков через послов платить дань Руси»³ (БАН, 34.5.30; л. 15). Изображены два судна на колесах, имеющие долбленную основу, три пояса обшивки из отдельных планок, соединенных при помощи клепок. Форштевни судов

¹ Сизов В. И. Миниатюры Кенигсбергской летописи // ИОРЯС. СПб.: тип. Акад. наук, 1905. С. 18.

² Там же. С. 15–16.

³ Там же. С. 45.

оканчиваются носовой фигурой в виде головы птицы. В носовой части установлена мачта с парусом на рее (прил. 3, рис. 56);

– «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 набоя, рулевое весло с т-образной ручкой и трапецевидной лопастью (прил. 3, рис. 57);

– «Поход Олега с дружиной на Царьград»¹ (БАН, 34.5.30; л. 14 об.). Изображено судно с умеренной седловатостью и долбленной основой, борта нарощены двумя набоями, обшивка судна состоит из отдельных планок, также имеется кормовое весло с т-образной ручкой и овальной лопастью (прил. 3, рис. 58);

– «Возвращение Олега из Царьграда в Киев с дарами; прозвание Олега вещим»² (БАН, 34.5.30; л. 16 об.). Изображено судно с умеренной седловатостью, долбленной основой и двумя набоями. Пояса обшивки состоят из отдельных планок, соединенных при помощи клепок. В центре судна размещена мачта с прямоугольным парусом на рее. На вершине мачты помещена конструкция в виде вороньего гнезда (прил. 3, рис. 59);

– «Морской поход Игоря на Царьград силами 10 тысяч кораблей»³ (БАН, 34.5.30; л. 11 об.). Представлено три разновидности судна: первая – лодка с умеренной седловатостью, долбленной основой и тремя набоями. Вторая – судно с умеренной седловатостью, с тремя поясами обшивки, состоящими из отдельных планок, способ соединения не установлен. Третья – судно с долбленной основой и четырьмя рядами обшивки соединенных при помощи клепок. Все три судна имеют кормовое весло (прил. 3, рис. 60);

¹ Повесть временных лет / Подг. текста Д. С. Лихачева. Пер. Д. С. Лихачева и Б. А. Романова. М.; Л., 1950. С. 24.

² Подобедова О. И. Миниатюры русских исторических рукописей. К истории русского лицевого летописания. [Сайт]. URL: http://macedonia.kroraina.com/tschilingirov/rus/podobedova_1965.htm (дата обращения: 07.03.2022).

³ Чернецов А. В. Сцена пахоты на миниатюре Радзивилловской летописи // Краткие сообщения института археологии АН СССР. М., 1977. № 150. Средневековые древности. С. 282.

– «Захват подосланными Святополком Владимировичем убийцами ладьи Глеба Владимировича; убийство поваром Торчином Глеба ножом»¹ (БАН, 34.5.30; л. 77 об.). Изображены два однотипных судна с умеренной седловатостью, долбленной основой и четырьмя набоями. Штевни изогнуты, форштевень оканчивается носовой фигурой в виде головы животного. Одна из лодок имеет кормовое весло (прил. 3, рис. 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; прил. 1, рис. 9).

Дощатые 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»² (БАН, 34.5.30; л. 10). Изображены два судна с умеренной седловатостью. Первое – долбленное; второе – дощатое, с тремя рядами обшивки и кормовым веслом (прил. 3, рис. 62);

– «Сражение русских с греками и союзными им войсками; поражение русских и их отплытие на кораблях ночью от Царьграда»³ (БАН, 34.5.30; л. 22). Изображено судно с умеренной седловатостью и четырьмя поясами обшивки. Имеется рулевое весло с т-образной ручкой (прил. 3, рис. 63);

– «Сожжение части русских кораблей; попытки русских воинов спастись в воде; отплытие уцелевшей дружины в родные края»⁴ (БАН, 34.5.30; л. 22 об). Представлено два судна: первое – с умеренной седловатостью, с долбленной основой и двумя набоями, второе – судно с умеренной седловатостью и тремя поясами обшивки, состоящими из отдельных планок, соединенных при помощи клепок. Также на втором судне

¹ 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.

² Сизов В. И. Миниатюры Кенигсбергской летописи // ИОРЯС. СПб., 1905. Т. 10. Кн. 1. С. 35.

³ Подобедова О. И. Миниатюры русских исторических рукописей. К истории русского лицевого летописания. М., 1965. С. 88.

⁴ Руниверс. Радзивилловская летопись. [Сайт]. URL: https://runivers.ru/gal/gallery-all.php?SECTION_ID=19638&ELEMENT_ID=585587 (дата обращения: 25.01.2022).

имеется кормовое весло с широкой лопастью (прил. 3, рис. 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; прил. 1, рис. 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 трех поясов обшивки из отдельных планок (прил. 3, рис. 65);

– «Поход Игоря с воинами союзных Руси народов на греков»¹ (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 (прил. 3, рис. 66);

– «Первая месть Ольги за убийство Игоря: погребение сидевших в ладье древлянских послов живыми в глубокой яме»² (БАН, 34.5.30; л. 28 об.). Изображены два судна с умеренной седловатостью и несколькими поясами обшивки (прил. 3, рис. 67);

– «Благословение Ольги византийским патриархом; отплытие Ольги из Царьграда в Киев»³ (БАН, 34.5.30; л. 32 об.) Изображено судно с умеренной седловатостью и тремя поясами обшивки. Имеется рулевое и гребное весла (прил. 3, рис. 68);

– «Возвращение Святослава Игоревича с дружиной из Переяславца к Киеву после заключения мирного договора с греками»⁴ (БАН, 34.5.30; л. 40). Изображены три судна с умеренной седловатостью, имеющие долбленные

¹ Руниверс. Радзивилловская летопись. [Сайт]. URL: https://runivers.ru/gal/gallery-all.php?SECTION_ID=19638&ELEMENT_ID=585589 (дата обращения: 25.01.2022).

² Подобедова О. И. Миниатюры русских исторических рукописей. К истории русского лицевого летописания. М., 1965. С. 70.

³ Сизов В. И. Миниатюры Кенигсбергской летописи // ИОРЯС. СПб., 1905. Т. 10. Кн. 1. С. 22.

⁴ Мирзоев В. Г. Былины и летописи. М., 1978. С. 43

основы и по три набоя. Два судна имеют по одному веслу, а третье – два. Весла длинные, имеют т-образную ручку и круглую лопасть (прил. 3, рис. 69);

– «Убийство Святослава Игоревича печенегами у Днепровских порогов»¹ (БАН, 34.5.30; л. 40 об.). Изображено судно с умеренной седловатостью, которое имеет долбленную основу, три набоя, кормовое весло с т-образной ручкой и расширяющейся к окончанию лопастью (прил. 3, рис. 70);

– «Поход против болгар, завершившийся победой Владимира Святославича, со своим дядей Добрыней на кораблях и на конях»² (БАН, 34.5.30; л. 47 об.). Изображены суда дугообразной формы с умеренной седловатостью и изогнутыми штевнями. Корпуса имеют по три пояса обшивки из отдельных планок (прил. 3, рис. 71);

– «Прибытие царевны Анны в Корсунь и приветствие с князем Владимиром Святославичем и населением города»³ (БАН, 34.5.30; л. 62). Изображено судно с умеренной седловатостью, пятью поясами обшивки и двумя веслами (прил. 3, рис. 72);

– «Высадка Ярослава Владимировича с воинами на берег и отталкивание ладей от берега; сражение войск Ярослава с войсками Святополка Владимировича»⁴ (БАН, 34.5.30; л. 80 об.). Представлены суда с умеренной седловатостью и четырьмя поясами обшивки (прил. 3, рис. 73);

– «Поход Владимира Ярославича Новгородского в ладьях на Царьград; гибель кораблей в бурю и спасение Владимира на ладье воеводы Ивана Творимича»⁵ (БАН, 34.5.30; л. 89). Изображены три судна с умеренной

¹ Рыбаков Б. А. Слово о полку Игореве и его современники. М., 1971. С. 200.

² Руниверс. Радзивилловская летопись. [Сайт]. URL: https://runivers.ru/gallery_new/?SECTION_ID=19640&ELEMENT_ID=588002 (дата обращения: 25.01.2022).

³ Руниверс. Радзивилловская летопись. [Сайт]. URL: https://runivers.ru/gal/gallery-all.php?SECTION_ID=19638&ELEMENT_ID=585672 (дата обращения: 25.01.2022).

⁴ Руниверс. Радзивилловская летопись. [Сайт]. URL: https://runivers.ru/gal/gallery-all.php?SECTION_ID=19638&ELEMENT_ID=585709 (дата обращения: 25.01.2022).

⁵ Подобедова О. И. Миниатюры русских исторических рукописей. К истории русского лицевого летописания. М., 1965. С. 60.

седловатостью, четырьмя поясами обшивки. Имеются весла с т-образной ручкой и ромбовидными лопастями (прил. 3, рис. 74);

– «Победа русских над греками; возвращение Владимира Ярославича Новгородского с дружиной в ладьях на Русь»¹ (БАН, 34.5.30; л. 89). Изображены суда с умеренной седловатостью, изогнутым форштевнем и тремя поясами обшивки и веслом с вытянутой лопастью (прил. 3, рис. 75);

– «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»² (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 (прил. 3, рис. 76);

– «Переправа Всеслава Брючиславича Полоцкого в лодке через Днепр; захват и заключение в тюрьму (поруб) Всеслава с двумя сыновьями»³ (БАН, 34.5.30; л. 97 об.). Изображено судно с умеренной седловатостью, изогнутыми штевнями и пятью поясами обшивки. Имеется весло с т-образной ручкой и овальной лопастью (прил. 3, рис. 77).

– «Совместный конный и в ладьях поход Владимира Всеволодовича Мономаха (Переяславского), Святополка Изяславича Киевского, Давыда Святославича Черниговского, Давыда Всеславича Полоцкого (?), Мстислава Всеволодовича (внука Игоря) Смоленского (?)»⁴ (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 (прил. 3, рис. 78).

¹ Сизов В. И. Миниатюры Кенигсбергской летописи // ИОРЯС. СПб., 1905. С. 12.

² Руниверс. Радзивилловская летопись. [Сайт]. URL: https://runivers.ru/doc/rusland/letopisi/?SECTION_ID=19639&ELEMENT_ID=587026 (дата обращения: 25.01.2022).

³ Сизов В. И. Миниатюры Кенигсбергской летописи // ИОРЯС. СПб., 1905. С. 20, 28.

⁴ Руниверс. Радзивилловская летопись. [Сайт]. URL: https://runivers.ru/gal/gallery-all.php?SECTION_ID=19638&ELEMENT_ID=585868 (дата обращения: 25.01.2022).

Долбленое судно с умеренной седловатостью представлено на миниатюре «Привоз тела Изяслава Ярославича Киевского в ладье к Городцу; встреча его киевлянами»¹ (БАН, 34.5.30; л. 117). Лодка имеет изогнутые штевни, в руках гребцов весла с т-образной ручкой и лопастью ромбовидной формы (прил. 3, рис. 79). Подобные архаичные изображения судов характерны и для средневековой иконографии, 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 остатки судов подобного типа. Например, долбленая лодка XI–XIII вв. (р. Дон, хутор Пухляковский Ростовской области); лодка второй половины XIII в. (Брянская область); остатки долбленных лодок середины XIV – начала XV в. (р. Ока, Алексинский район Тульской области, пансионат «Шахтер» и д. Щукино); 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); остатки двух лодок XVI в. (р. Сейм, Курская область); остатки лодки XVII в. (р. Матыра, Липецкая область) и др.²

В надписях к миниатюрам Кенигсбергской (Радзивилловской) 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 разветвленные речные сети.

¹ Рыбаков Б. А. Слово о полку Игореве и его современники. М., 1971. С. 195, 226.

² Кашина Е.А., Огороков А.В., Гак Е.И. Археологические находки долбленных лодок на территории Восточной Европы (иллюстрированный каталог) // Традиционное судостроение как часть культурного наследия народов России. Т. 1 / под общ. ред. А.В. Огорокова. М. : Институт Наследия, 2021. С. 61–109.

К важным историческим и художественным памятником 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 объема памятника¹. Рисунки-миниатюры не только иллюстрируют текст, но и дополняют, некоторые события не написаны, а только нарисованы.

Первые три тома Лицевого сборника 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,

¹ 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.

уровне культуры различных эпох, начиная от дружинной Руси и кончая сложением единого централизованного государства»¹.

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. Амосов², С. О. Шмидт³, В. Н. Щепкин⁴ 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.⁵

Анализ судов, изображенных 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, посвященные 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

¹ Подобедова О. И. Миниатюры русских исторических рукописей: к истории русского лицевого летописания. М.: Наука, 1965. С. 317.

² Амосов А. А. Лицевой летописный свод Ивана Грозного: комплекс. кодикол. исслед. М.: Эдиториал УРСС, 1998. 387 с.

³ Шмидт С. О. Памятники письменности в культуре познания истории России. Т. 1, кн. 1: Допетровская Русь. М.: Языки славянских культур, 2007. 475 с.

⁴ Щепкин В. Н. Лицевой сборник Императорского Российского исторического музея: I–II. СПб.: Тип. Имп. Акад. наук, 1900. 41 с.

⁵ 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.

судами западноевропейского типа из Нюрнбергской хроники представлены на миниатюре «Бывшие же в городе люди, греки и фряги, выезжая из города, бились 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 (прил. 3, рис. 80). Изображенное 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.

На миниатюре, иллюстрирующей следующий текст «Того же лета приходи свенский князь с пискупом своим, в шестидесят шнеках...»¹ (РНБ, F.IV.225; Голицынский том л. 118 об.) представлены порядка семи-девяти однотипных древнерусских судов (прил. 3, рис. 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 (в левой части рисунка), именуемых в тексте лодьями, 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 Мстиславичь и князь велики Вячаслав Владимерич Маномашь стаща крепко против их, и не дающе им въбрести в Днепр реку, и биахуся с ними на воде, в лодях ездящее...»² (РНБ, F.IV.233; Лаптевский том, л. 25). Представленные суда имеют умеренную седловатость и два пояса обшивки,

¹ Руниверс. Лицевой летописный свод Ивана Грозного. [Сайт]. URL: <https://runivers.ru/lib/book6958/> (дата обращения: 10.02.2022).

² Там же.

состоящие из отдельных планок, соединенных гвоздями. Суда имеют широкий планширь по краю борта, закрытую верхнюю палубу и два весла (прил. 3, рис. 82).

На миниатюре, иллюстрирующем следующее событие: «В том же году месяца июля в 20 день великий князь Иван Михайлович Тверской пошел в Орду на кораблях по Волге к царю Шадибеку»¹ (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 – весла с т-образной ручкой (прил. 3, рис. 83).

На миниатюре «Придя на Крещение взяли Кострому, Плес и Лух и отошли на Низ по Волге»² (РНБ, F.IV.225; Голицынский том, л. 397 об) представлены два однотипных судна с небольшой седловатостью, корпус состоит из двух поясов обшивки, состоящих из отдельных планок. В центре судна установлена мощная мачта с парусом на рее, на носу – носовая надстройка (прил. 3, рис. 84).

Шесть однотипных судов с умеренной седловатостью представлены на миниатюре с текстом «Увидев их, татары выскочили на берег»³ (РНБ, F.IV.225; Голицынский том, л. 921). Лодки имеют по три-четыре пояса обшивки, состоящие из отдельных планок, фальшборт, кормовые и носовые надстройки. (прил. 3, рис. 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

¹ Руниверс. Лицевой летописный свод Ивана Грозного. [Сайт]. URL: <https://runivers.ru/lib/book6958/> (дата обращения: 10.02.2022).

² Там же.

³ Там же.

(Никола Великорецкий)» (из собрания Ярославского художественного музея, Инв. И-585; КП-53403/519; прил. 1, рис. 29).

Помимо судов сложной конструкции на миниатюрах летописи встречаются и более простые средства передвижения по воде – плоты. Так, на миниатюре с текстом «оттуда пошел на плотах и с конями; и, приплыв под город Анфаловский»¹ (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 (прил. 3, рис. 86).

На миниатюре следующего содержания «И дьяк Федор с Бигичем в ту же пору отправились из Мурома на судне, а коней повели берегом»² (РНБ, F.IV.225; Голицынский том, л. 659 об.) представлено изображение судна с глубокой седловатостью, высокими, изогнутыми штевнями и четырьмя поясами обшивки, состоящие из отдельных планок, скрепленных клепками. Об этом свидетельствует наличие на каждой планке обшивки кругов, являющих собой шляпки клепок. Судно имеет декорированный фальшборт и мачту с рангоутами, установленную в центре. Парус не представлен, вероятно, убран (прил. 3, рис. 87).

Описанные выше шляпки клепок довольно часто встречаются на судах, иллюстрирующих данную летопись, планки обшивки некоторых судов имеют по одной клепки, 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 великий князь Ралевых детей, Дмитрия и Мануила в Рим, Венецию и Медиолам»³ (РНБ, F.IV.232; Шумиловский том, л. 411) судно имеет два ряда обшивки, на которых нарисованы строчки темных точек, которые можно трактовать как гвозди. Судно имеет фальшборт, носовую надстройку и расположенную ближе к носовой части мачту с парусом на рее (прил. 3, рис. 88).

¹ Руниверс. Лицевой летописный свод Ивана Грозного. [Сайт]. URL: <https://runivers.ru/lib/book6958/> (дата обращения: 10.02.2022).

² Там же.

³ Там же.

На отдельных миниатюрах встречаются суда, обшивка которых была соединена методом шитья. Так на миниатюре «Да сверху по Волге государь прислал многих казаков и велел им расположиться по всем перевозам по Каме, Волге и реке Вятке...»¹ (ГИМ, Син. №149; Царственная книга, л. 355 об.) представлены килевые суда с тремя поясами обшивки, состоящие из отдельных планок. На одной из лодок нарисованы тонкие, похожие на стежки линии, что говорит нам о шитье как способе крепления обшивки (прил. 3, рис. 89).

Крепление обшивки с помощью шитья вицей было распространенной практикой на Руси, особенно это характерно для северного судостроения XVI–XVII вв. Так, в ходе археологических раскопок были обнаружены остатки 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 учеными 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 внахлест две обшивочные доски с сечением около 1,5 см, и шириной каждой из досок более 20 см. Вторым фрагмент являл собой сшитые внахлест две доски, на наружной поверхности внутренней доски сохранилось два утопленных в пазах стежка из лыковой веревки с фиксирующими их деревянными клинышками. Согласно А. В. Огорокову, данные фрагменты могли быть останками дощатого шитого судна с клинкерной обшивкой.

¹ Руниверс. Лицевой летописный свод Ивана Грозного. [Сайт]. URL: <https://runivers.ru/lib/book6958/> (дата обращения: 10.02.2022).

Еще 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 см¹.

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») ². В разных источниках летопись датирована по-разному: начиная от конца XVII в. и до 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 летописей³.

¹ О कोरोков 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. О कोरोкова. М.: Институт Наследия, 2021. С. 133–202.

² Краткая сибирская летопись (Кунгурская) со 154 рисунками. С.-Петербург. 1880.: Типография Ф.Г. Елвонского и-Ко.

³ Катаргина М. Н. Литературная история Кунгурской летописи. [Сайт]. URL.: <https://elar.urfu.ru/bitstream/10995/49736/1/dc-1996-014.pdf> (дата обращения: 18.11.2021).

Из 154 миниатюр Кунгурской летописи изображения судов представлены на 38. Суда Кунгурской летописи отличаются более условным, схематичным изображением, чем на рассмотренных ранее миниатюрах Кенигсбергской (Радзивилловской) 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 весел в виде вырезов в бортах (полупортики) и гребные весла. Количество весел 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.¹ изображены суда как с не прорисованной обшивкой (возможно, это могут быть долбленные суда) (статья 45), так и с обшивкой, состоящей из отдельных планок (статья 46) (прил. 3, рис. 90).

Суда подобного типа изображены и на миниатюре, представленной на листе 3 об. (статья 11)² (прил. 3, рис. 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

¹ Краткая сибирская летопись (Кунгурская) со 154 рисунками. С.-Петербург. 1880.: Типография Ф.Г. Елвонского и-Ко. Л. 12 об.

² Там же. Л. 3 об.

разными способами: волочили по мелководью, несли на руках, катили на брёвнах, часто в качестве тягловой силы использовались лошади и олени. Данная миниатюра является одним из свидетельств данного процесса. Здесь судно катят по Тагильскому волоку при помощи бревен, 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 дошедъ Орла городка, и ту многіе запасы у Строгановыхъ, ружье и вожей взялъ, и бежа по Чюсовой и рекою Серебреною до волоку, и переволокли суды, на Тагиль волоку бе 2 дни ходу; иніи жь суды на волоку покинуша»¹.

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 летописи² (прил. 3, рис. 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 весел в виде вырезов в бортах (полупортики) (прил. 3, рис.93). Художник при написании судов особое внимание уделил прорисовке мачт, парусов, рангоута и такелажа. Первый корабль имеет четыре мачты, паруса свернуты и он стоит на якоре. Художник нарисовал два крупных якоря: один с двумя лапами, второй с четырьмя. Второе судно представляет собой трехмачтовый корабль, плывущий на всех парусах.

Данные суда являются частью иллюстрации к наставлению автора, размещенному на последних страницах летописи: «Истинная и пригодная

¹ Краткая сибирская летопись (Кунгурская) со 154 рисунками. С.-Петербург. 1880.: Типография Ф.Г. Елвонского и-Ко. Л. 3 об.

² Там же. Л. 13.

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 житий¹, произведений биографического характера, в которых рассказывается о жизни христианских подвижников, причисленных к лику святых, о совершенных 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., посвященный 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 ушел 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 создает 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 (прил. 3. рис. 94) представлено изображение корабля, в описании к миниатюре судно значится 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

¹ В отечественной науке встречается следующий синоним слова Житие – «агиография», в XIX в. в качестве синонима более был распространен термин «агиология».

на рее в передней части корабля. На вершине мачты размещен 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 распространенности 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) (прил. 1, рис. 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» (прил. 3. рис. 95), которая служит иллюстрацией к «Житию и подвизи преподобного отца нашего князя Иосафа, Каменного монастыря, новаго чюдотворца»¹. 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.

¹ Шульгина Э. В. Лицевой сборник Житий вологодских святых XVII в. (ГИМ, Увар. 107-1°) // Хризограф. Выпуск 2. М.: Сканрус, 2005. С. 242–261.

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 озерах.¹ 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) (прил. 1, рис. 17).

В данном разделе нашего исследования мы рассмотрели миниатюры Кенигсбергской (Радзивилловской) 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., Жизнеописании Антония Сийского XVII в., содержащие изображения судов разного типа. Тем самым расширив круг миниатюр, привлекаемых в науке для реконструкции истории древнерусского судостроения. Анализ этих изображений показал, что они обладают колоссальным информационным потенциалом. Сопоставление изображенных 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

¹ 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. Окурова. М.: Институт Наследия, 2021. С. 505.

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 и лодок и их конструктивных элементов различается в зависимости от авторства и местности, где был произведен 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

Предпринятое автором исследование было направлено на проведение комплексного историко-культурологического анализа корабельных мотивов, представленных на средневековых иконах, фресках и миниатюрах.

В рамках исследования была проделана следующая работа:

1. Проведен анализ и сравнение символических особенностей образа корабля, представленного в мировой культуре.

2. Изучен информационный потенциал корабельных сюжетов для использования их в качестве источника по истории судостроения, источника информации о различных культурно-исторических процессах, а также для реконструкции модели судна как артефакта, раскрывающего искусство кораблестроения и его эволюцию.

3. Проанализирована культурная семантика корабельных мотивов, представленных на иконах, фресках и миниатюрах XV–XVII вв. Подготовлены прориси судов, изображенных на иконах и фресках XV–XVII вв.

4. Рассмотрено влияние историко-культурных, социально-экономических, территориальных факторов на изображение судов на иконах, фресках и миниатюрах. Раскрыта историческая траектория опосредствования образа корабля перечисленными неравнозначными факторами.

Материалом исследования явились образцы живописи XV–XVII вв.: 36 икон; фрески, украшающие собой Успенский собор во Владимире, собор Рождества Богородицы Ферапонтова монастыря, Смоленский собор Новодевичьего монастыря, церковь Ризоположения Московского кремля, Успенский собор Московского Кремля, Благовещенский собор Московского Кремля, Успенский собор Кирилло-Белозерского монастыря, Свято-Троицкий собор Данилова монастыря, Успенский собор Свято-Троицкой Сергиевой Лавры; а также миниатюры, иллюстрирующие Кенигсбергскую (Радзивилловскую) летопись, Лицевой летописный свод, Кунгурскую

летопись, Лицевой сборника житий вологодских святых XVII в., Жизнеописание Антония Сийского XVII в.

Большой пласт произведений искусства, тщательно отобранный для всестороннего анализа образа корабля, и хронологический принцип представления материала, применяемый в данном исследовании, позволил проследить основные тенденции в репрезентации образа корабля в русской средневековой культуре, а также получить данные о технологиях и методах строительства судов на территории Средневековой Руси.

За многовековую историю судостроения и мореплавания образ корабля приобрел сакральное значение для всего мирового сообщества. На протяжении столетий под влиянием культурных особенностей разных народов его символическое значение трансформировалось и обростало новыми нюансами. Наиболее распространенными стали следующие символические значения образа корабля:

1. Средство перемещения небесных тел и символ возрождения.
2. Средство перемещения душ умерших в загробный мир.
3. Символ спасения.
4. Христианский символ, олицетворяющий собой образ христианской жизни и церкви.
5. Символ плодородия, изобилия и богатства.
6. Символ несчастий, наказания и смерти.
7. Корабль как модель общества и образ государства.

Для русской средневековой культуры, носивший 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 (формы корпуса и штевней, метода крепления обшивки к корпусу, системы парусной оснастки судна, рулевого устройства, декоративных элементов и т.д.). 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, 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» проявилась в изображении судов с простейшими конструкциями. В XV в. лодки и корабли изображались, прежде всего, чтобы подчеркнуть сакральный характер иконы.

Усложнение форм и традиционных композиций, появление в устоявшихся иконографических схемах новых сцен, а также желание художников изображать святых среди современной архитектуры и пейзажа, присущие 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, оснащенного парусом и веслом, можно увидеть суда различных типов с хорошо прорисованной обшивкой, позволяющей определить метод ее 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 изощренности форм, развитие декоративности,

многоцветности, «живоподобия» в иконописи. Эволюции изображения корабля в контексте становления иконографии «живоподобия» привело к появлению объемности и еще более точной детализации конструктивных элементов (хорошо прорисованный рангоут, такелаж и различные декоративные элементы). Усиления западноевропейского влияния на иконографию XVII в. отразилось в появлении на иконах богато украшенных западноевропейских судов, что было не характерно 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 изображения 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. Например, на ярославских иконах XV–XVI вв. в связи с тем, что данная земля на протяжении долгого времени испытывала последствия монголо-татарского разорения, иконография развивалась медленнее, чем на других русских территориях, и суда изображались с простейшей конструкцией. Если произведениям других иконописных школ XVI в. (например, Новгородской и Московской школ) уже была присуща детальная прорисовка конструкций судов, то в работах Ярославской школы еще наблюдались черты глубокой архаики.

Еще одним примером влияния перечисленных факторов на эволюцию изображения корабля является развитие иконографии Северного письма. Так, наличие разрозненных центров иконописания, характерное для северного региона, отразилось в воспроизведении на иконах большого разнообразия судов различных типов по сравнению с другими иконописными школами. На

северных иконах можно увидеть корабли похожие на лодью, коч, карбас и т.д.

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 изображенные суда обладают своими уникальными характеристиками. Например, на новгородских и северных иконах, распространены суда с высокими бортами и штевнями, подходящие для хождения на крупных озерах и море. Для водоемов данного типа судостроители обычно изготавливали килевые лодки с высокими бортами, высоким носом и кормой, способные с легкостью 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 избегать 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, изображенных на миниатюрах Кенигсбергской (Радзивилловской) 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.

Исследование также показало, что в зависимости от разновидности живописи роль корабельных мотивов в русской средневековой культуре различается. Так, корабли и лодки на иконах носят сакральный характер, на фресках – изобразительно-декоративный, а на миниатюрах – документально-исторический и иллюстративный характеры.

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. Данное исследование способствует получению новых, не изученных ранее данных и создаст более полную картину о традиционном судостроении.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Амосов, А. А. Лицевой летописный свод Ивана Грозного: Комплекс. кодикол. Исслед. / А. А. Амосов. – М.: Эдиториал УРСС, 1998. – 387 с.
2. Антонова, В. И. Древнерусское искусство в собрании Павла Корина / В. И. Антонова. – М.: Искусство, 1966. – 187 с.
3. Антонова, В. И. Каталог древнерусской живописи XI – начала XVIII вв. Опыт историко-художественной классификации. В 2-х томах / В. И. Антонова, Н. Е. Мнева. – М.: Искусство, 1963.
4. Анучин, Д. Н. Сани, ладья и кони как принадлежности похоронного обряда. Археолого-этнографический этюд / Д. Н. Анучин. – М., 1890. – 146 с.
5. Артамонов, М. И. Миниатюры Кенигсбергской летописи / М. И. Артамонов. – Л., 1931. – Т. 10.
6. Арциховский, А. В. Древнерусские миниатюры как исторический источник / А. В. Арциховский. – М.: МГУ, 1944. – 213 с.
7. Арциховский, А. В. Средства передвижения / А. В. Арциховский // Очерки русской культуры XIII–XV веков. Ч. 1. Материальная культура. – М.: Издательство МГУ, 1969.
8. Балаян, К. Парусник «Киликия» – реплика корабля XIII века / К. Балаян – Текст : электронный // 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 / А. Л. Баталов // 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 / А. Л. Баталов – М.: Мейкер, 1996. – 433 с.
11. Баттистини, М. Символы и аллегории: Визуальные коды понятий в произведениях изобразительного искусства / М. Баттистини; пер. с ит. В. Ю. Траскин. – М.: Омега, 2008. – 382 с.
12. Башляр, Г. Вода и Грёзы / Г. Башляр. – М.: Издательство гуманитарной литературы, 1998. – 268 с.
13. Белов, А. А. Обзор основных конструктивных особенностей древнеегипетских кораблей / А. А. Белов – Текст : электронный // 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 / Г. Бидерманн. – М.: Республика, 1996. – 335 с.
15. Благовещенский собор. Стенопись. – Текст: электронный. – URL: <https://annunciation-cathedral.kreml.ru/wall-painting/view/altarnye-promeshcheniya-blagoveshchenskogo-sobora/#mobile-jump> (дата обращения: 01.04.2023).
16. Блифельд, Д. И. Древнерусские памятники Шестовицы / Д. И. Блифельд. – Киев, 1997.
17. Богославский, П. А. О купеческом судостроении в России, речном и прибрежном / П. А. Богославский. – СПб.: Морской ученый комитет : в типографии Морского министерства, 1859–1863.
18. Богоявленский, Н. А. Древнерусская миниатюра как источник для изучения истории медицины / Н. А. Богоявленский. // Советское здравоохранение. – 1950. – С. 53–58.
19. Боярский, П. В. Коч – русское полярное судно: проблемы, исследования и реконструкции / П. В. Боярский. – М., 2000.

20. Братухин, А. Ю. Генезис образа лодки-Церкви у Тертуллиана / А. Ю. Братухин // Вестник Пермского университета. – 2012. – №2 (18). – С. 86–92.
21. Брюсов, А. Я. История древней Карелии / А. Я. Брюсов. – Текст : электронный // 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 / В. В. Бычков. – М.: Мысль, 1992. – 640 с.
24. Бычков, В. В. Феномен иконы: История. Богословие. Эстетика. Искусство / В. В. Бычков. – М.: Ладомир, 2009. – 634 с.
25. Воронин, Н. Н. Средства и пути сообщения / Н. Н. Воронин // История культуры Древней Руси. Домонгольский период. Т. 1.: Материальная культура. – М., Л. – 1948. – С. 280–314.
26. Генриот, Э. Краткая иллюстрированная история судостроения / Э. Генриот, перевод с нем. Л. Ф. Маковкина. – Л.: Судостроение, 1974. – 192 с.
27. Герба городов России: – Текст : электронный. – 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. / А. Д. Горский // 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 / Н. Л. Грач. – Л.: Гос. Эрмитаж, 1989. – С. 61–79.

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

32. Гурова, Е. П. Образ корабля в Житии протопопа Аввакума / Е. П. Гурова // Ученые записки Орловского Государственного Университета. – 2016. – №2 (71). – С. 110–112.

33. Данилова, И. Е. Живопись XVII века / И. Е. Данилова, Н. Е. Мнева // 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. – Текст : электронный. – URL: <https://www.habarolog.ru/2018/05/03/detalizatsiya-korablej-na-starinny-h-monetah/> (дата обращения: 2.11.2021).

35. Дженкинс, Н. Ладья под пирамидой / Н. Дженкинс. – М.: Наука, 1986. – С. 125.

36. Дианова, Т. В. Древнерусская миниатюра в Государственном Историческом музее. Вып. I. Труд и быт. – Текст: электронный / Т. В. Дианова. – 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 / С. Г. Дмитренко. – М.: АСТ; СПб.: Полигон, 2004. – 413 с.

38. Дубов, И. В. Северо-Восточная Русь в эпоху раннего средневековья / И. В. Дубов. – Л.: Изд-во ЛГУ, 1982. – 248 с.

39. Емельянова, Л. С. Развитие символики раннехристианских храмов / Л. С. Емельянов // Культурология. – 2016. – 3 (78). – С. 128–135.

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

41. Ерофеева, Н. Н. Ладья. – Текст : электронный / Н. Н. Ерофеева // 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 древнерус. Зодчестве / И. Е. Забелин. – 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 / Н. П. Загоскин. – 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. Егазаров. – М.: Астрель: АСТ, 2007. – 728 с.

53. Кавельмахер, В. В. Некоторые вопросы изучения архитектуры Благовещенского собора / В. В. Кавельмахер // Уникальному памятнику русской культуры Благовещенскому собору Московского Кремля 500 лет. – 1989.

54. Кавельмахер, В. В. Памятники архитектуры древней Александровой Слободы / В. В. Кавельмахер. – Владимир : Золотые ворота, 1995. – 112 с.

55. Катаргина, М. Н. Литературная история Кунгурской летописи. – Текст : электронный. / М. Н. Катаргина. – URL: <https://elar.urfu.ru/bitstream/10995/49736/1/dc-1996-014.pdf> (дата обращения: 18.11.2021).

56. Кашина, Е. А. Археологические находки долбленых лодок на территории Восточной Европы (иллюстрированный каталог) / Е. А. Кашина, А. В. Огороков, Е. И. Гак. – Текст : электронный // Традиционное судостроение как часть культурного наследия народов России. Т. 1 / Под общей редакцией А. В. Огорокова. – 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. Долбленая лодка с дона в экспозиции Государственного Исторического музея: история находки и проблема датировки / Е. А. Кашина // Археология, этнография и антропология Евразии. – 2017. – №1. – Т.45. – С. 76–82.

58. Кашина, Е. А. Долбленные лодки Центрального Черноземья: историографический аспект / Е. А. Кашина, Е. И. Гак, А. В. Огороков //

Верхнедонской археологический сборник. – Липецк: ЛГПУ имени П. П. Семенова-Тян-Шанского, 2019. – Вып. 11. – С. 532–540.

59. Кашина, Е. А. Ископаемые долбленые лодки из Лискинского района Воронежской области. – Текст: электронный / Е. А. Кашина, А. В. Огороков // Журнал Института Наследия. – 2019. – № 1 (16). – URL: <http://nasledie-journal.ru/ru/journals/31/270.html> (дата обращения: 09.09.2020).

60. Кирпичников, А. Н. Военное дело на Руси в XIII–XV вв. / А. Н. Кирпичников. – 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 / Т. М. Кольцова // Русское искусство. – 2007. – № 4 (16). – С. 46–49.

63. Кольцова, Т. М. Иконы Каргополя: из собрания Каргопольского государственного историко-архитектурного и художественного музея / Т. М. Кольцова. – М., 2014. – 134 с.

64. Кольцова, Т. М. Иконы Северного Поонежья / Т. М. Кольцова. – 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 / Татьяна Михайловна Кольцова; Гос. ин-т искусствознания. – СПб., 2007. – 333 с.

66. Комашко, Н. И. Русская житийная икона / Н. Н. Комашко, Е. Саенкова – М.: Книги WAM, 2007. – 351 с.

67. Кондаков, Н. П. Заметка о миниатюрах Кенигсбергского списка начальной летописи / Н. П. Кондаков // 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 / Н. П. Кондаков. – СПб.: Ком. попечительства о рус. иконописи. – 1905. – 97 с.

69. Кондаков, Н. П. О научных задачах истории древнерусского искусства / Н. П. Кондаков // Памятники древней письменности и искусства, СХХХII. – СПб., 1899.

70. Корабль – гербы дворянских родов всероссийской империи. – Текст : электронный. – 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 / К. М. Корлев. – М.: ЭКСМО; СПб.: Terra Fantastica, 2003. – 524 с.

72. Королёв, С. П. Народное судостроение Карелии. Часть 1. / С. П. Королёв, Ю. М. Наумов, А. А. Талых. – Петрозаводск: изд. ПетрГУ, 2014. – 87 с.

73. Королёв, С. П. Народное судостроение Карелии. Часть 2. / С. П. Королёв, Ю. М. Наумов, А. А. Талых. – Петрозаводск: изд. ПетрГУ, 2015. – 64 с.

74. Костомаров, Н. И. Очерк торговли Московского государства в XVI и XVII столетиях / Н. И. Костомаров. – СПб.: Н. Тиблен, 1862. – 299 с.

75. Краснощёков, Е. «Орёл» первенец российского флота. – Текст : электронный./ Е. Краснощёков – URL: <https://modelist-konstruktor.com/morskaya-kollekziya/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 / Е. Р. Крючкова // 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 / В. В. Кулаков // Вестник МГУП имени Ивана Федорова. – 2012. – №6. – С. 226–235.

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

80. Кухтерин, С. А. Реконструкция коча XVII века / С. А. Кухтерин, М. Л. Неймарк, П. А. Филин // Катера и яхты. – 2013. – № 4. – С.148–152.

81. Лазарев, В. Н. Древнерусские мозаики и фрески / В. Н. Лазарев. – М.: Искусство, 1973. – 112 с.

82. Лазарев, В. Н. Живопись и скульптура великокняжеской Москвы / В. Н. Лазарев // 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 / В. Н. Лазарев // 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 / В. Н. Лазарев // Византийское и древнерусское искусство. Статьи и материалы. – М.: Наука, 1978. – С. 306–308.

85. Лазарев, В. Н. Искусство Древней Руси. Мозаики и фрески / В. Н. Лазарев. – М.: Искусство, 2000. – 304 с.

86. Лазарев, В. Н. Московская школа иконописи / В. Н. Лазарев. – М.: Искусство, 1971. – 235 с.

87. Лазарев, В. Н. Новгородская иконопись = Novgorodian icon-painting / В. Н. Лазарев. – М.: Искусство, 1969. – 200 с.

88. Лазарев, В. Н. Русская иконопись от истоков до начала XVI века / В. Н. Лазарев. – М.: Искусство, 2000. – 540 с.

89. Лазарев, В. Н. Фрески Старой Ладogi / В. Н. Лазарев. – М.: Искусство, 1960. – 216 с.

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

91. Лидов, А. М. Создание сакральных пространств как вид творчества и предмет исторического исследования / А. М. Лидов // 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 / Елена Николаевна Лиманская; Юж. федер. ун-т. – Ростов-на-Дону, 2009. – 130 с.

93. Линевский, А. М. Очерки по истории древней Карелии. Ч. 1. / А. М. Линевский. – Петрозаводск : Госиздат Карело-Фин. ССР, 1940. – 132 с.

94. Линевский, А. М. Петроглифы Карелии. Ч. 1. / А. М. Линевский. – Петрозаводск : Каргосиздат, 1939.– 194 с.

95. Лихачев, Д. С. Сравнительное изучение литературы и искусства Древней Руси / Д. С. Лихачев// ТОДРЛ. – М.; Л., 1966. – Т. XXII. – С. 3–10.

96. Лихачев, Д. С. Сущность спора о реалистичности в древнерусской литературе / Д. С. Лихачев // Русская литература. – 1965. – № 2. – С. 59–69.

97. Лихачев, Д. С. Человек в литературе Древней Руси / Д. С. Лихачев. – М.; Л.: Наука, 1958.

98. Лицевой летописный свод Ивана Грозного. – Текст : электронный. – 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) / Я. С. Лурье // Культурное наследие Древней Руси. Истоки, становление, традиции. – М., 1976. – С. 105–111.

100. Мадикова, Л. В. Суда Русского Севера по изобразительным источникам. – Текст : электронный / Л. В. Мадикова, В. В. Тепляков // Традиционное судостроение как часть культурного наследия народов России. Т. 1. / под общей редакцией А. В. Огорокова. – 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) / И. С. Макарова // 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 / И. С. Макарова // 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: / Инна Сергеевна Макарова; 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 / Н. Д. Мансветов // Труды 5 Археологического съезда в Тифлисе. 1881. – М., 1887. – С. 161–169.

105. Масленицын, С. И. Ярославская иконопись / С. И. Масленицын. – М.: Искусство, 1973. – 45 с.

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

107. Мельник, И. К. История древнейшего кораблестроения и мореплавания. Опыт реконструкции / И. К. Мельник. – Одесса; Кишинев: Фенікс, 2003. – 230 с.

108. Мельник, И. К. Зарождение и эволюция транспортных средств и путей сообщения. Опыт реконструкции / И. К. Мельник. – Киев; Одесса: Фенікс, 2010. – 624 с.

109. Мирзоев, В. Г. Былины и летописи – памятники русской исторической мысли / В. Г. Мирзоев. – 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. / Г. Е. Миронов. – «Новая Реальность», 2013.

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

112. Мосалева, Г. В. Образ России как храма-корабля и его модификации в романной поэтике И. А. Гончарова / Г. В. Мосалева // 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 / Г. В. Мосалева // Вестник Удмуртского университета. Сер. История и филология. – 2017. – Т. 27. – Вып. 5. – С. 658–664.

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

115. Музеи Московского Кремля: Церковь Ризположения.). – Текст : электронный. – URL: <https://holy-robe-deposition-church.kreml.ru/wall-painting/view/stenopis-tserkvi-rizpolozheniya/> (дата обращения: 01.02.2022).

116. Музей фресок Дионисия. – Текст : электронный. – URL: <http://www.dionisy.com/museum/> (дата обращения: 01.02.2022).

117. Мыц, В. Л. Каффа и Феодоро в XV в. Контакты и конфликты / В. Л. Мыц. – Текст : электронный – 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. – Текст : электронный / М. Л. Наймарк // 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. / М. Л. Наймарк // Соловецкое море. – М.; Архангельск, 2007. – Вып. 6. – С. 26–30.

120. Наймарк, М. Л. Несколько проектов по реконструкции традиционных шитых судов Русского Севера. – Текст : электронный / М. Л. Наймарк // 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. – Текст : непосредственный.

122. Наумов, Ю. М. «Veneh» – лодка по-карельски: О народном судостроении и судоходстве карел в районах их традиционного проживания и ведения хозяйства / Ю. М. Наумов. – Петрозаводск : Карельский НЦ РАН, 2017. – 255 с.

123. Наумов, Ю. М. «Кижанка» – лодка Онежского озера / Ю. М. Наумов – Петрозаводск : Карельский науч. центр РАН, 2011. – 184 с.

124. Наумов, Ю. М. История и современное состояние традиционного судостроения и судоходства Кижской волости / Ю. М. Наумов // Изучение памятников морской археологии. – СПб.: Наследие, 2009. – Выпуск 6. – С. 130–152.

125. Наумов, Ю. М. К вопросу о методике изучения народного лодкостроения / Ю. М. Наумов // 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 / Ю. А. Неволин // 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. – Текст : электронный. – URL: <https://stsl.ru/news/all/nekotorye-osobennosti-rospisi-sobora> (дата обращения: 01.04.2023).

128. Никитин, А. Л. О Радзивилловской летописи / А. Л. Никитин // Герменевтика Древнерусской литературы. – М., 2004. – Вып. 11. – С. 526–557.

129. Николов, П. Богословие иконы (опыт исторического изложения догмата иконопочитания) : дис. ... канд. богословия / Петр Николов; 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) / М. А. Новикова // 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 / А. П. Окладников. – Л. : Наука, 1971. – 343 с.

134. Огороков, А. В. Древнейшие средства передвижения по воде / А. В. Огороков. – Калининград, 1994. – 218 с.

135. Огороков, А. В. Древние якоря: историко-культурное наследие Северного Причерноморья / А. В. Огороков, А. В. Кулагин. – Судак : Музей-заповедник "Судакская крепость" ; Феодосия : Арт Лайф, 2016. – 343 с.

136. Огороков, А. В. Исследование шитого деревянного судна XVII в., затонувшего в Онежском Озере. – Текст : электронный / А. В. Огороков //

Традиционное судостроение как часть культурного наследия народов России. Т. 1 / под общей редакцией А. В. Огорокова. – М.: Институт Наследия, 2021. – С. 133–202. – URL: <http://heritage-institute.ru/wp-content/uploads/2021/03/traditsionnoe-sudostroenie-2.pdf> (дата обращения: 21.08.2021).

137. Огороков, А. В. Находки деревянных судов на реке Ветлуге. – Текст : электронный / А. В. Огороков, Ю. В. Филиппов // Культурологический журнал. – 2021. – №4 (46). – URL: http://cr-journal.ru/files/file/12_2021_17_29_11_1638714551.pdf (дата обращения: 25.03.2021).

138. Огороков, А. В. Однодеревые и блочно-однодеревые суда / А. В. Огороков // Исторический журнал: исторические исследования. – 2012. – № 1. – С 27–40.

139. Огороков, А. В. Ока и окское судоходство / А. В. Огороков. – М.: Вече, 2017. – 542 с.

140. Огороков, А. В. Энциклопедия подводного культурного наследия / А. В. Огороков, Л. В. Мадикова. – М.: Институт Наследия, 2020. – 516 с.

141. Огороков, А. В. Материалы по истории деревянного судостроения XVIII–XIX вв. (на основе археологических исследований) / А. В. Огороков. – М.: НИИК, 1991. – 48 с.

142. Официальные гербы всех стран мира в фото и картинках. – Текст : электронный. – 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 / А. М. Павлинов. – М., 1894. – 265 с.

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

146. Петраш, Е. В. Икона как феномен культуры XX века : 24.00.01: дис. ... канд. культурологи / Елена Вадимовна Петраш; Гос. акад. славян. культуры – Москва, 2006. – 176 с.

147. Писаревский, Н. П. Октэра «Изида» (к исторической интерпретации иконографического памятника III в. до н. э. из боспорского города Нимфея) / Н. П. Писаревский // *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 / О. И. Подобедова. – М.: Наука, 1965. – 334 с.

150. Попова, О. С. Русская книжная миниатюра XI–XV вв. – Текст : электронный / О. С. Попова. – 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 / Н. И. Привалов. – СПб., 1904. – 34 с.

152. Прохорова, Т. В. Сибирская икона XVI–XIX вв.: становление и развитие иконографической традиции : 17.00.04: дис. ... канд. искусствоведения / Татьяна Викторовна Прохорова; 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. – Текст : электронный. – URL: <https://www.egyptopedia.info/r/1260-ra> (дата обращения: 30.10.2021).

155. Равдоникас, В. И. Наскальные изображения Онежского озера и Белого моря / В. И. Равдоникас. – М., – Л.: Изд-во Акад. Наук СССР, 1936. – Ч. 1. – 205 с.

156. Радзивилловская летопись : текст : исследование : описание миниатюр : [Факсимильное воспроизведение рукописи, хранящейся в Б-ке Российской Академии наук] / Российская академия наук. – М.: Искусство ; – СПб.: Глаголь, 1994. – 415 с.

157. Ревуненкова, Е. В. «Корабль мертвых» у батаков Суматры (по коллекциям МАЭ) / Е. В. Ревуненкова // Индонезия и Малайзия – перекресток культур. – СПб.: Музей антропологии и этнографии им. Петра Великого (Кунсткамера) РАН, 2010. – С. 293–306.

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

159. Ревуненкова, Е. В. Народы Малайзии и Западной Индонезии: (Некоторые аспекты духов. культуры) / Е. В. Ревуненкова. – М.: Наука, 1980. – 274 с.

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

161. Романчук, А. И. Рисунки средневековых кораблей из крепости Каламита /А. И. Романчук, М. Я. Быков // ВВ. – № 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. – Текст : электронный. – URL: <https://runivers.ru/lib/book6958/> (дата обращения: 10.02.2022).

164. Руниверс. Радзивилловская летопись. – Текст : электронный.– 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. / Б. А. Рыбаков // Из истории культуры Древней Руси. – М., 1984. – С. 188–239.

166. Рыбаков, Б. А. Слово о полку Игореве и его современники /Б. А. Рыбаков. – М.: Наука, 1971. – 294 с.

167. Савватеев, Ю. А. Рыболовство и морской промысел в Карелии / Ю. А. Савватеев // 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 / Ю. А. Савватеев. – Петрозаводск : Карелия, 1983. – 216 с.

169. Салтыков, А. А. О пространственных отношениях в византийской и древнерусской живописи / А. А. Салтыков // 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.) / А. Г. Сальникова // Материалы по археологии Северного Причерноморья. – Одесса, 1966. – С. 176–225.

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

173. Сидорова, Т. А. Реалистические черты в архитектурных изображениях древнерусских миниатюр (материалы к исследованию) / Т. А. Сидорова // Архитектурное наследство. – М., 1958. – № 10. – С. 73–100.

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

175. Сказание о Борисе и Глебе. – Текст : электронный. – URL: http://lib2.pushkinskiydom.ru/tabid-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 / П. Е. Сорокин. – 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 / П. Е. Сорокин. – СПб.: СПбГУ, 2006. С.308–321.

179. Султанов, Н. В. Образцы древнерусского зодчества в миниатюрных изображениях. Исследование по рукописи XVI века "Житие Николая Чудотворца" / Н. В. Султанов // Памятники древней письменности и искусства. – СПб.: О-во любителей древ. письменности, 1881. – 41 с.

180. Суслов, В. В. Очерки по истории древнерусского зодчества / В. В. Суслов. – СПб., 1889.

181. Тарасов, Д. А. Историческая реконструкция, проблемы развития – Текст : электронный / Д. А. Тарасов // 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 / Е. Ю. Терещенко // Общество: философия, история, культура. – 2016. – №2. – С. 108–111.

183. Торино ивакусубунэ. – Текст : электронный – 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. Лисснера и Д. Собко, 1908.

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

186. Филин, П. А. Лодья Соловецкого монастыря «Преподобный Зосима» 1790 г. / П. А. Филин // Соловецкое море. – М.; Архангельск, 2003. – Вып. 2. – С. 21–34.

187. Филин, П. А. Народное судостроение в России: энциклопедический словарь судов народной постройки / П. А. Филин, С. П. Курноскин. – СПб.: Гангут, 2016. – 395 с.
188. Филин, П. А. Судостроение Соловецкого монастыря: лодья «Преподобный Зосима» / П. А. Филин. – М.: Институт Наследия, 2004. – 177 с.
189. Фомин, Г. И. Иероним Босх / Г. И. Фомин. – М.: Искусство, 1974. – 160 с.
190. Фрески Троицкого собора. – Текст : электронный. – URL: <https://p-danilov.ru/фрески-троицкого-собора/> (дата обращения: 01.04.2023).
191. Фрэзер, Дж. Дж. Фольклор в Ветхом завете / Дж. Дж. Фрэзер; пер. с англ. Д. Вольпина; предисл. и коммент. С. Токарева. – М.: АСТ: Ермак, 2003. – 650 с.
192. Фуко, М. История безумия в классическую эпоху / М. Фуко; пер. с фр. И.К. Стаф. – М.: АСТ: АСТ МОСКВА, 2010. – 698 с.
193. Херман, Й. Славяне и норманны в ранней истории Балтийского региона / Й Херман // Славяне и скандинавы. – М.: Прогресс, 1986.
194. Холдин, Ю. И. Фрески Руси. Дионисий. Золотой век иконописи, XIV–XV вв. / Ю. И. Холдин // Проспект-каталог выставки произведений фотографического искусства. – М.: Фонд «Фрески Руси», – 2006. – 173 с.
195. Холл, Дж. Словарь сюжетов и символов в искусстве / Дж. Холл, пер. с англ. и вступ. ст. А. Майкапара. – М.: Крон-пресс, 1999. – 656 с.
196. Худяков, М. Г. Татарская Казань в рисунках XVI столетия / М. Г. Худяков // 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. Обеспечение водных промыслов и путей сообщения. Средства сообщения / П. Ю. Черносветов, А. В. Огороков //

Культура русских поморов: опыт системного исследования / Под общей редакцией П. Ю. Черносвитова. – 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 / М. М. Чореф // МАИАСП. – 2020. – №12 – С. 710–733.

200. Шаблин, А. А. Дединовские судовые мастера. Из истории окского судостроения XVII – начала XIX вв. / А. А. Шаблин, С. А. Кочетков. – Рязань: Русское слово, 2017. – 143 с.

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

202. Шахматов, А. А. Заметка о месте составления Радзивиловского (Кёнингсбергского) списка летописи / А. А. Шахматов // Сборник в честь семидесятилетия Д. Н. Анучина. – М., 1913.

203. Швыдкая, Е. В. Смысл Православной иконы и ее содержание в храмовом континууме : 09.00.13: автореферат дис. ... кандидата философских наук / Швыдкая Елена Владимировна; 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 / К. В. Шмелев // АИППЗ. 1996–1999. 2000. – С. 202–205.

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

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

207. Шульгина, Э. В. Лицевой сборник Житий вологодских святых XVII в. (ГИМ, Увар. 107-1°) / Э. В. Шульгина // Хризограф. Выпуск 2. – М.: Сканрус, 2005. – С. 242–261.

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

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

210. Языкова, И. К. Золотой век русской иконописи. Искусство Дионисия. – Текст : электронный / И. К. Языкова – 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 / Ирина Константиновна Языкова; Моск. пед. гос. ун-т. – М., 2005. – 188 с.

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

213. Andree, R. Die Flutsagen ethnographisch betrachtet / R. Andree. – Braunschweig 1891.

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

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

216. Parker, A. J. Cargos, Containers and Stowage: the Ancient Mediterranean / A. J. Parker // IntJNautA. – 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 / S. Redaelli // Sylloge Epigraphica Barcinonensis (SEBarc). XII. – 2014. – Pp. 105–144.

ПРИЛОЖЕНИЕ

Прориси и изображения судов, представленных на русских иконах XV–XVII вв.

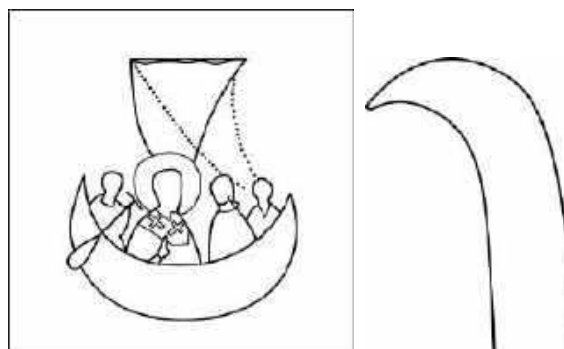


Рис. 1. Прориси судов, представленных на клеймах №9 «Спасение корабля от потопа» и №10 «Спасение Димитрия со дна моря» иконы «Святой Николай Чудотворец, с житием в 18 клеймах» (первая пол. XV в., Новгородская школа)



Рис. 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» (вторая пол. XVI в., Новгородская школа)

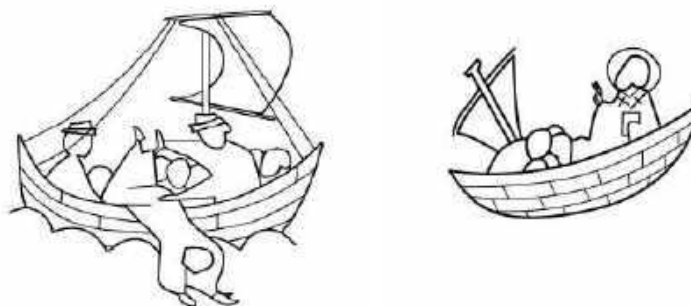


Рис. 3. Прориси судов, представленных на клеймах №15 «Чудо о трех друзьях: разбойники бросают трех друзей в море» и №18 «Никола спасает корабль от потопа» иконы «Никола Чудотворец с 20 клеймами жития» (1551–1552 гг., Новгородская школа)

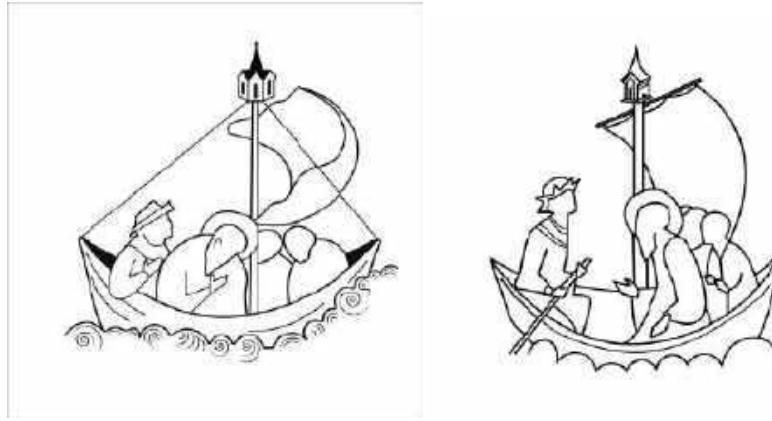


Рис. 4. Прориси судов, представленных на клеймах №2 «Путь в Сиракузы» и № 4 «Прибытие в Сиракузы» иконы «Петр и Павел с житием» иконы «Петр и Павел с житием» (XVI в., Новгородская школа)

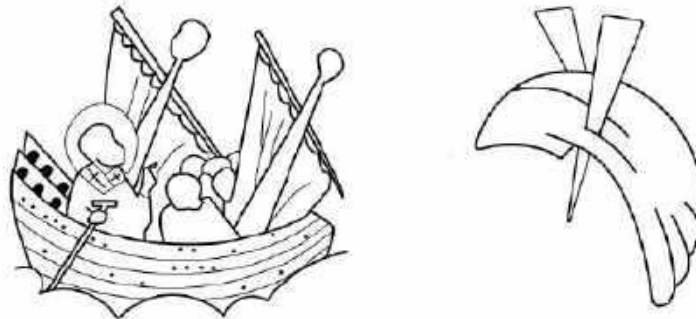


Рис. 5. Прориси судов, представленных на клеймах № 7 «Чудо о корабельниках» и № 8 «Спасение Димитрия от потопления» иконы «Святитель Николай Чудотворец (Никола Зарайский), с житием» (XVI в., Новгородская школа)

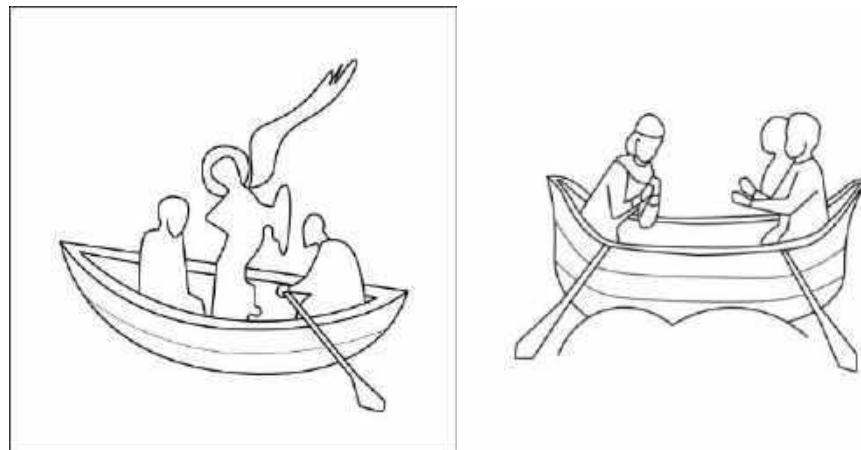


Рис. 6. Прориси судов с иконы «Видение пономаря Тарасия» (конец XVI – начала XVII вв., Новгородская школа)



Рис. 7. Прорись судна с иконы «Видение пономаря Тарасия»
(XVII в., Новгородская школа)

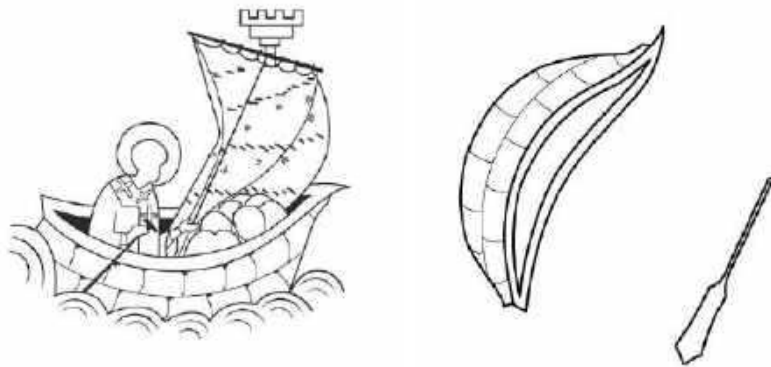


Рис. 8. Прориси судов, представленных на клеймах №3 «Избавление корабля от потопления» и №4 «Спасение Димитра со дна моря» киота с житием Николы Чудотворца
(XVI в., Псковская школа)

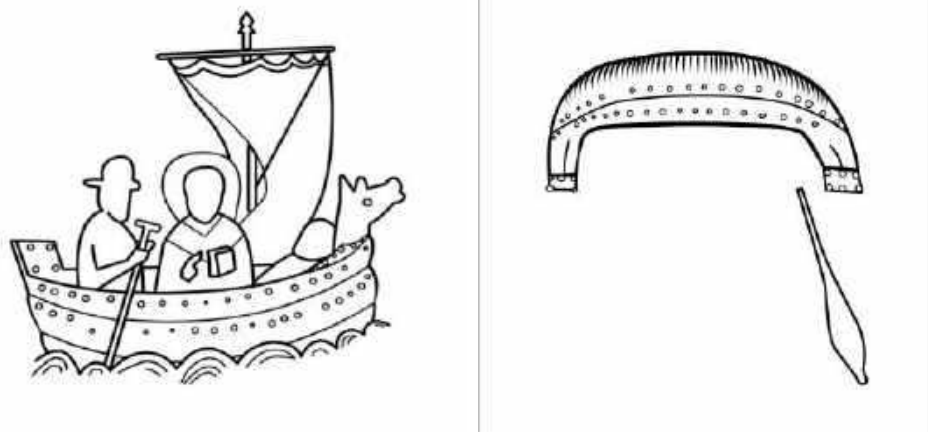


Рис. 9. Прориси судов, представленных на клеймах №6 «Избавление корабельщиков от потопления» №14 «Спасение Дмитрия со дна моря» иконы «Святитель Николай Чудотворец, с житием» (вторая пол. XIV в., Северное письмо)

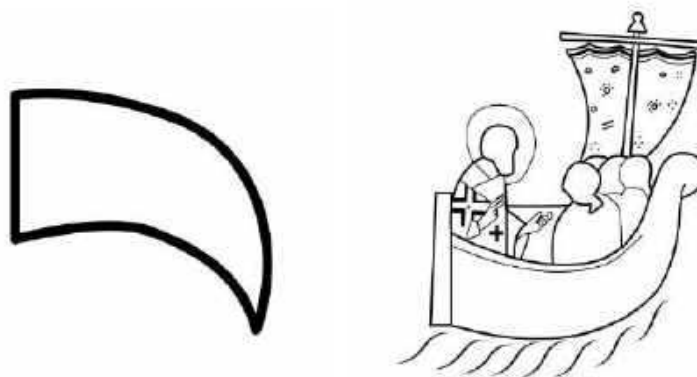


Рис. 10. Прориси судов, представленных на клеймах №3 «Спасение Димитрия от потопления» и №5 «Чудо о корабельниках» иконы «Святитель Николай Чудотворец, с житием (Никола Великорецкий)» (вторая пол. XVI в., Северное письмо)



Рис. 11. Прорись судна, представленного на клейме №5 «Спасение патриарха Афанасия от потопления» на створках складня «Житие святителя Николая Чудотворца» (XVII в., Северное письмо)

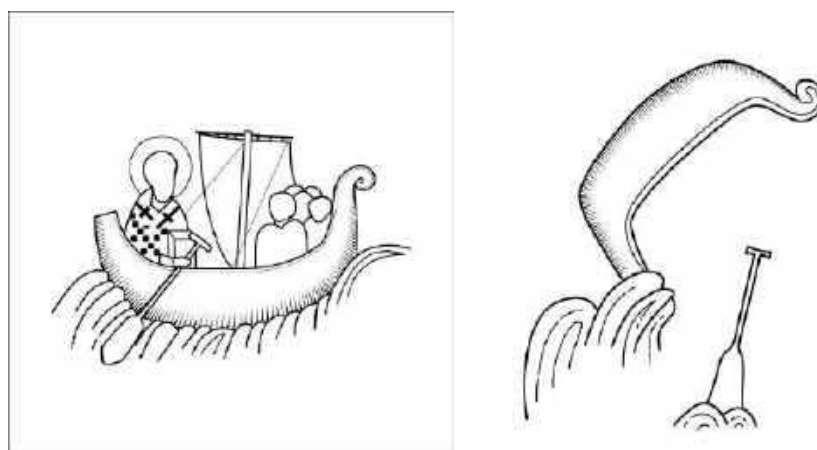


Рис. 12. Прориси судов, представленных на клеймах №9 «Спасение трех купцов во время бури» и №10 «Спасение Димитрия со дна моря» с иконы «Никола, с житием» (конец XVI в., Северное письмо)

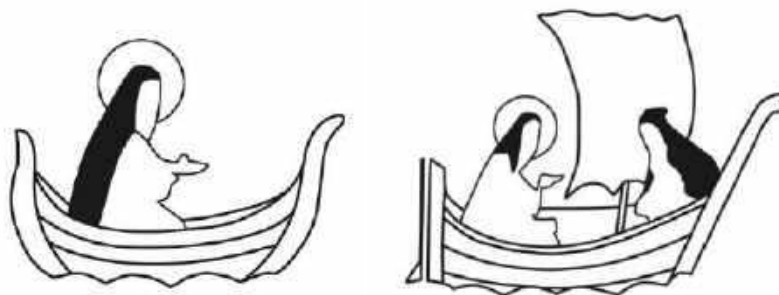


Рис. 13. Прориси судов, представленных на клеймах №8 «Савватий возвращается на материк, желая причаститься перед смертью» и №13 «Зосима и Герман плывут на карбасе на Соловецкий остров» иконы «Богоматерь Боголюбская, с житием свв. Зосимы и Савватия Соловецких» (1545 г., Северное письмо)



Рис. 14. Прорись судна, представленного на клейме №5 «Поездка за мощами святого Иоанна» иконы «Иоанн и Лонгин Яренгские, с житием» (1695 г., Северное письмо)

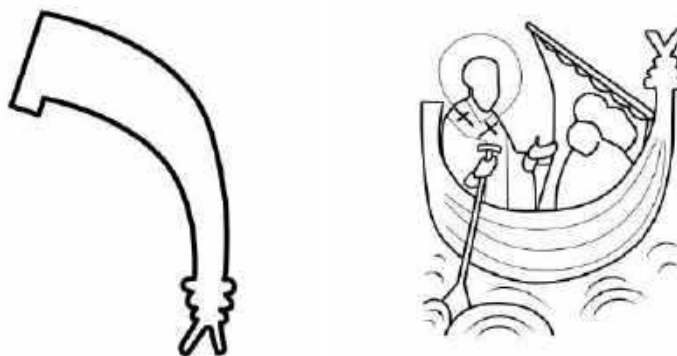


Рис. 15. Прориси судов, представленных на клеймах №3 «Спасение Димитрия от потопления» и №5 «Чудо о корабельниках» иконы «Святитель Николай Чудотворец, с житием (Никола Великорецкий)» (1558 г., Северное письмо)



Рис. 16. Прорись судна представленного на клейме №5 «Святитель Николай утишает бурю» иконы «Святитель Николай Чудотворец, с житием (Никола Великорецкий)» (середина XVI в., Северное письмо)

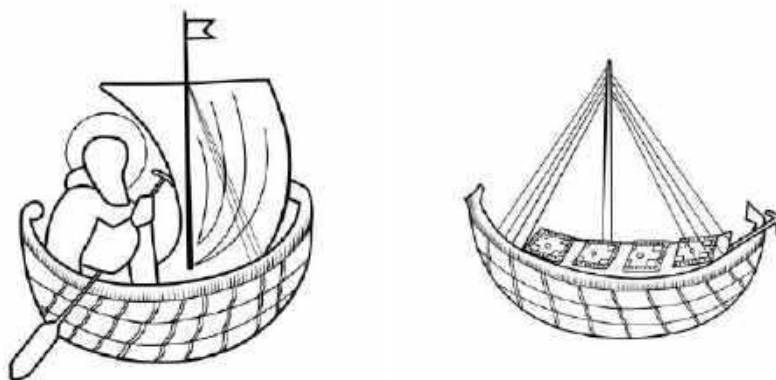


Рис. 17. Прориси судов, представленных на клеймах №9 «Возвращение св. Германа в обитель» и №16 «Чудо о Василии, укравшем монастырские вещи» иконы «Преподобные Зосима и Савватий Соловецкие» (XVII в., Северное письмо)

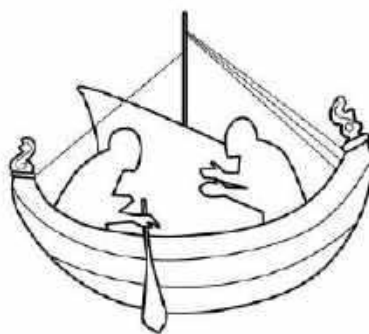


Рис. 18. Прорись клейма №11 «Низвержение св. Климента в море» иконы «Святитель Климент, папа Римский, с житием» (XVI в., Северное письмо)



Рис. 19. Прорись судна представленного на клейме №10 «Всемирный потоп» иконы «Святая Троица, в деяниях» (XVII в., Северное письмо)

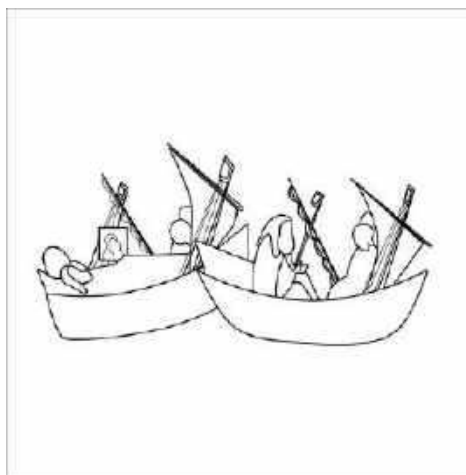


Рис. 20. Прорись судна, представленного на клейме №9 «Путешествие Петра и его соперника Геронтия в Константинополь на поставление в митрополиты и явление Геронтию Богоматери» иконы «Митрополит Петр с житием» (1480-е гг., Московская школа)



Рис. 21. Клеймо №2 «Иоанн и Прохор на корабле во время бури» иконы «Иоанн Богослов на острове Патмосе, с житием» (XVI в., Московская школа)



Рис. 22. Прорись судна, представленного на клейме №6 «Спасение корабля от потопа» иконы «Никола Зарайский с житием» (XVI в., Московская школа)



Рис. 23. Прорись судна, представленного на клейме №2 «Иоанн с Прохором, «единым от семидесяти», плывут на корабле» иконы «Иоанн Богослов на острове Патмос, с житием» (XVI в., Московская школа)



Рис. 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» (XVI в., Московская школа)

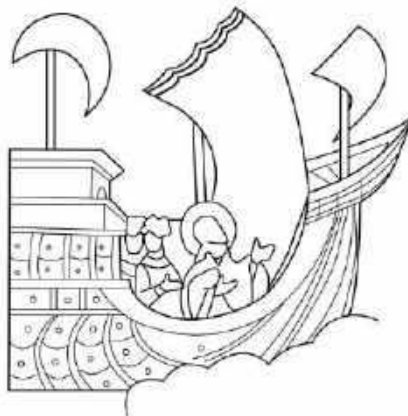


Рис. 25. Прорись судна, представленного на клейме №6 «Путешествие по морю» с иконы «Преподобная Ксения, с житием» (1551 г., Московская школа)

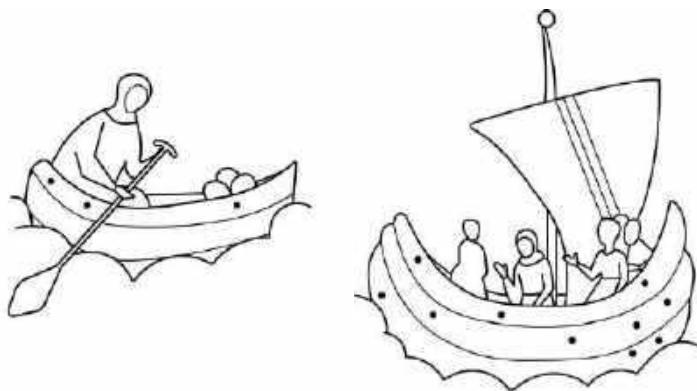


Рис. 26. Прориси судов, представленных на клеймах №6 «Св. Мария переправляется через Иордан» №3 «Путешествие на корабле в Иерусалим» иконы «Святая Мария Египетская, с житием» (последняя четверть XVII в., Московская школа)

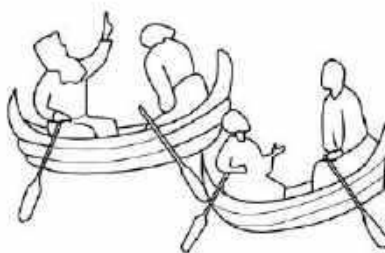


Рис. 27. Прорись судна, представленного на клейме №1 «Явление иконы над Ладожским озером» иконы «Богоматерь Тихвинская, с 24 клеймами» (1680 г., Московская школа)

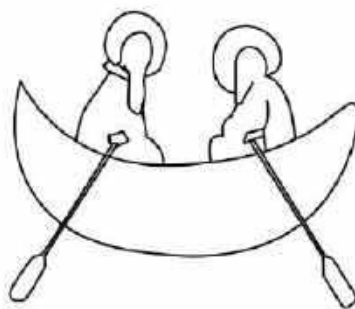


Рис. 28. Прорись судна, представленного на клейме №1 «Савватий и Герман плывут на Соловецкий остров» иконы «Преподобные Зосима и Савватий Соловецкие, с житием в 16 клеймах» (XVI в., Ярославская школа)

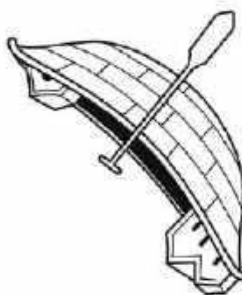


Рис. 29. Прорись судна, представленного на клейме №3 «Избавление Дмитрия от потопления» иконы «Святитель Николай Чудотворец, с житием (Никола Великорецкий)» (первая треть XVII в., Ярославская школа)



Рис. 30. Прорись судна, представленного на иконе «Воскресение Христово — Сошествие во ад» (середина XVII в., Ярославская школа)



Рис. 31. Клеймо №12 «Приведение корабля итальянского купца в Мир (Чудо о купце)»,
иконы «Николай Чудотворец с житием» (1685 г., Ярославская школа)

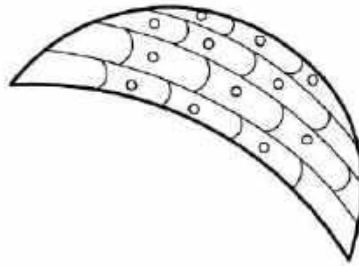


Рис. 32. Прорись судна, представленного на клейме №13 «Чудо о спасении
утонувшего человека» иконы «Варлаам Хутынский с житием в 18 клеймах»
(XVII в., Ярославская школа)



Рис. 33. Прорись судна, представленного на клейме №9 «Спасение Димитрия со
дна моря» иконы «Святитель Николай Чудотворец, с житием»
(середина XVII в., Ярославская школа)

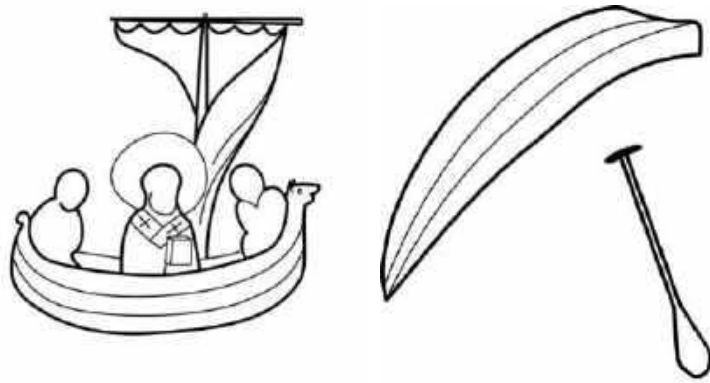


Рис. 34. Клейма №7 «Чудо о корабельниках» и №16 «Спасение Димитрия со дна моря» иконы «Свт. Николай Чудотворец, с житием в 20 клеймах»
(Начало XV в., Ростово-Суздальская школа)



Рис. 35. Прорись судна с клейма №13 «Чудо о корабельниках» иконы «Святитель Николай Чудотворец (Зарайский), с житием»
(конец XV в., Ростово-Суздальская школа)



Рис. 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» (середина XVI в., Ростово-Суздальская школа)

Прориси судов, представленных на фресках русских соборов

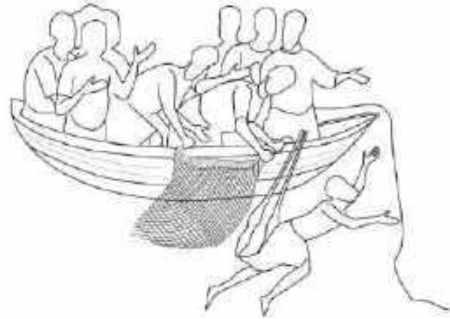


Рис. 37. Прорись судна с фрески «Явление Христа апостолам на Тивериадском море» Спасо-Преображенского собора Мирожского монастыря



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



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



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



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



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

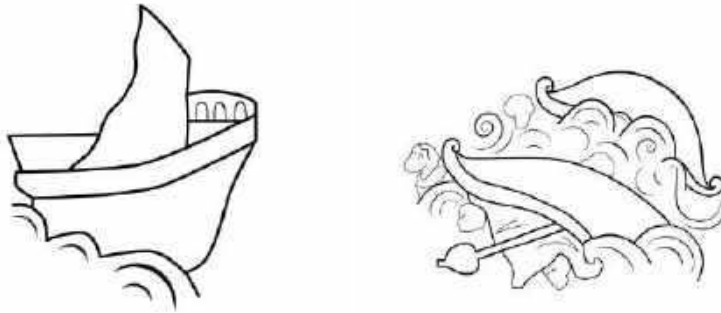


Рис. 43. Прориси судов с фрески «Осада Константинополя» Смоленского собора
Новодевичьего монастыря



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

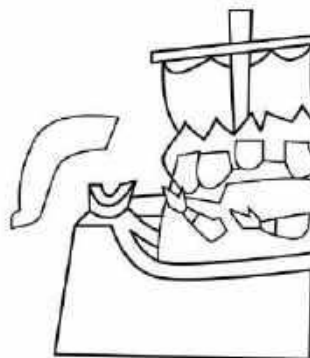


Рис. 45. Прорись судна с фрески XVII в. «Взбранной воеводе победительная...»
Успенского собора Московского Кремля



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



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

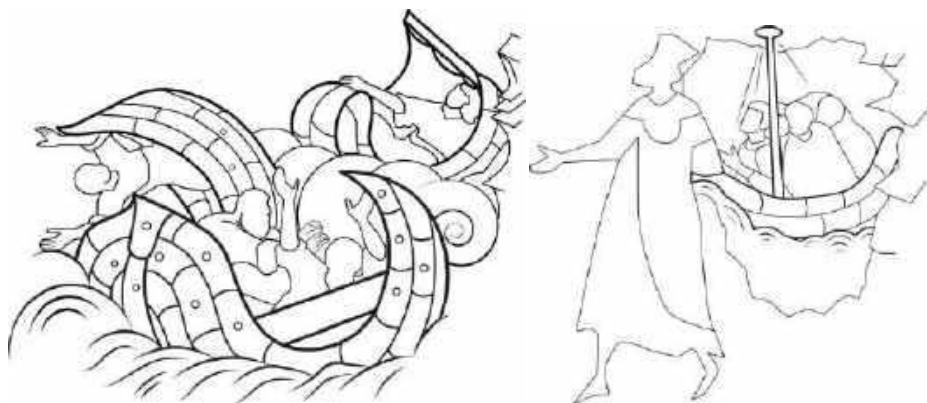


Рис. 48. Прориси судов с фресок «Второй ангел вострубил. Падение в море пылающей горы (Откр VIII, 8–9)» и «Народ Божий исходи из Вавилона (Откр XVIII)» из Свято-Троицкого собора Данилова монастыря (Переславль-Залесский)



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

Русские средневековые миниатюры с судами



Рис. 50. Миниатюра Кенигсбергской (Радзивилловской) летописи «Аскольд и Дир, просящие у Рюрика в Новгороде разрешения на поход в Царьград; прибытие Аскольда и Дира на кораблях с дружиной к Киеву» (БАН, 34.5.30; л. 9)



Рис. 51. Миниатюра Кенигсбергской (Радзивилловской) летописи «Тайное прибытие военной дружины Олега в Угорское под Киевом; провозглашение малолетнего Игоря наследником киевского престола; убийство Аскольда и Дира по приказу Олега» (БАН, 34.5.30; л. 11)



Рис. 52. Миниатюра Кенигсбергской (Радзивилловской) летописи «Временное примирение печенежского князя с русским воеводой Претичем» (БАН, 34.5.30; л. 35 об.)



Рис. 53. Миниатюра Кенигсбергской (Радзивилловской) летописи «Погружение в море патриархом Фотием ризы Св. Богородицы» (БАН, 34.5.30; л. 10)



Рис. 54. Миниатюра Кенигсбергской (Радзивилловской) летописи «Попытка печенегов захватить гонца, пробиравшегося в стан к русским из осажденного Киева» (БАН, 34.5.30; л. 35)



Рис. 55. Миниатюра Кенигсбергской (Радзивилловской) летописи «Стояние войск Юрия Владимировича Долгорукого с союзниками в шатрах напротив Киева; стычки войск Юрия с киевскими судовыми дружинами, не подпускающими противника к Днепру» (БАН, 34.5.30; л. 189 об.)



Рис. 56. Миниатюра Кенигсбергской (Радзивилловской) летописи «Олег и его воины на кораблях с колесами у Царьграда; предложение греков через послов платить дань Руси» (БАН, 34.5.30; л. 15)



Рис. 57. Миниатюра Кенигсбергской (Радзивилловской) летописи «Переволокивание ладей в Долобское озеро, затем в реку Золотчу и далее в Днепр» (БАН, 34.5.30; л. 190)



Рис. 58. Миниатюра Кенигсбергской (Радзивилловской) летописи «Поход Олега с дружиной на Царьград» (БАН, 34.5.30; л. 14 об.)



Рис. 59. Миниатюра Кенигсбергской (Радзивилловской) летописи «Возвращение Олега из Царьграда в Киев с дарами; прозвание Олега вещим» (БАН, 34.5.30; л. 16 об.)



Рис. 60. Миниатюра Кенигсбергской (Радзивилловской) летописи «Морской поход Игоря на Царьград силами 10 тысяч кораблей» (БАН, 34.5.30; л. 11 об.)



Рис. 61. Миниатюра Кенигсбергской (Радзивилловской) летописи «Захват подсланными Святополком Владимировичем убийцами ладьи Глеба Владимировича; убийство поваром Торчином Глеба ножом» (БАН, 34.5.30; л. 77 об.)



Рис. 62. Миниатюра Кенигсбергской (Радзивилловской) летописи «Проникновение русских военных дружин на кораблях в Суду и осада ими Царьграда; возвращение императора Михаила из похода на агарян для защиты Царьграда» (БАН, 34.5.30; л. 10)



Рис. 63. Миниатюра Кенигсбергской (Радзивилловской) летописи «Сражение русских с греками и союзными им войсками; поражение русских и их отплытие на кораблях ночью от Царьграда» (БАН, 34.5.30; л. 22)



Рис. 64. Миниатюра Кенигсбергской (Радзивилловской) летописи «Сожжение части русских кораблей; попытки русских воинов спастись в воде; отплытие уцелевшей дружины в родные края» (БАН, 34.5.30; л. 22 об)



Рис. 65. Миниатюра Кенигсбергской (Радзивилловской) летописи «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.)



Рис. 66. Миниатюра Кенигсбергской (Радзивилловской) летописи «Поход Игоря с воинами союзных Руси народов на греков» (БАН, 34.5.30; л. 23)



Рис. 67. Миниатюра Кенигсбергской (Радзивилловской) летописи «Первая месть Ольги за убийство Игоря: погребение сидевших в ладье древлянских послов живыми в глубокой яме» (БАН, 34.5.30; л. 28 об.)



Рис. 68. Миниатюра Кенигсбергской (Радзивилловской) летописи «Благословение Ольги византийским патриархом; отплытие Ольги из Царьграда в Киев» (БАН, 34.5.30; л. 32 об.)



Рис. 69. Миниатюра Кенигсбергской (Радзивилловской) летописи «Возвращение Святослава Игоревича с дружиной из Переяславца к Киеву после заключения мирного договора с греками» (БАН, 34.5.30; л. 40)



Рис. 70. Миниатюра Кенигсбергской (Радзивилловской) летописи «Убийство Святослава Игоревича печенегами у Днепровских порогов» (БАН, 34.5.30; л. 40 об.)



Рис. 71. Миниатюра Кенигсбергской (Радзивилловской) летописи «Поход против болгар, завершившийся победой Владимира Святославича, со своим дядей Добрыней на кораблях и на конях» (БАН, 34.5.30; л. 47 об.)



Рис. 72. Миниатюра Кенигсбергской (Радзивилловской) летописи «Прибытие царевны Анны в Корсунь и приветствие ее князем Владимиром Святославичем и населением города» (БАН, 34.5.30; л. 62)



Рис. 73. Миниатюра Кенигсбергской (Радзивилловской) летописи «Высадка Ярослава Владимировича с воинами на берег и отталкивание ладей от берега; сражение войск Ярослава с войсками Святополка Владимировича» (БАН, 34.5.30; л. 80 об.)



Рис. 74. Миниатюра Кенигсбергской (Радзивилловской) летописи «Поход Владимира Ярославича Новгородского в ладьях на Царьград; гибель кораблей в бурю и спасение Владимира на ладье воеводы Ивана Творимича» (БАН, 34.5.30; л. 89)



Рис. 75. Миниатюра Кенигсбергской (Радзивилловской) летописи «Победа русских над греками; возвращение Владимира Ярославича Новгородского с дружиной в ладьях на Русь» (БАН, 34.5.30; л. 89)



Рис. 76. Миниатюра Кенигсбергской (Радзивилловской) летописи «Совместный поход Изяслава Ярославича Киевского, Святослава Ярославича Черниговского, Всеволода Ярославича Переяславского и Всеслава Брючиславича Полоцкого на торков со множеством воинов на конях и в судах» (БАН, 34.5.30; л. 94 об.)



Рис. 77. Миниатюра Кенигсбергской (Радзивилловской) летописи «Переправа Всеслава Брючиславича Полоцкого в лодке через Днепр; захват и заключение в тюрьму (поруб) Всеслава с двумя сыновьями» (БАН, 34.5.30; л. 97 об.)



Рис. 78. Миниатюра Кенигсбергской (Радзивилловской) летописи «Совместный конный и в ладьях поход Владимира Всеволодовича Мономаха (Переяславского), Святополка Изяславича Киевского, Давыда Святославича Черниговского...» (БАН, 34.5.30; л. 150)



Рис. 79. Миниатюра Кенигсбергской (Радзивилловской) летописи «Привоз тела Изяслава Ярославича Киевского в ладье к Городцу; встреча его киевлянами» (БАН, 34.5.30; л. 117)



Рис. 80. Миниатюра Лицевого летописного свода «Бывшие же в городе люди, греки и фриги, выезжая из города, бились с турками, не давая им устанавливать стенобитные хитрости» (РНБ, F.IV.225; Голицынский том, л. 753)



Рис. 81. Миниатюра Лицевого летописного свода «Того же лета приходи свенский князь с пискупом своим, в шестидесят шнеках...» (РНБ, F.IV.225; Голицынский том л. 118 об.)



Рис. 82. Миниатюра Лицевого летописного свода «Князь велики же Киевский Изяслав Мстиславичъ и князь велики Вячаслав Владимерич Маномашъ сташа крепко против их...» (РНБ, F.IV.233; Лаптевский том, л. 25)



Рис. 83. Миниатюра Лицевого летописного свода «В том же году месяца июля в 20 день великий князь Иван Михайлович Тверской пошел в Орду на кораблях по Волге к царю Шадибеку» (БАН, 31.7.30-2, Остермановский второй том, л. 711)



Рис. 84. Миниатюра Лицевого летописного свода «Придя на Крещение взяли Кострому, Плес и Лух и отошли на Низ по Волге (РНБ, F.IV.225; Голицынский том, л. 397 об.)

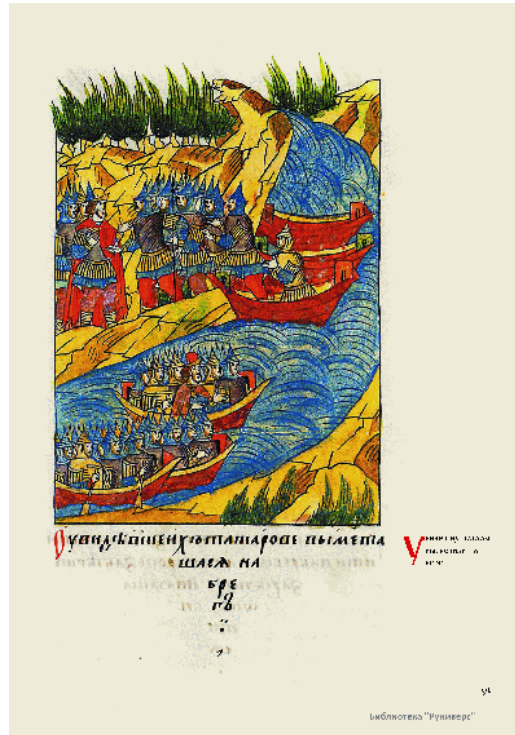


Рис. 85. Миниатюра Лицевого летописного свода «Увидев их, татары выскочили на берег» (РНБ, F.IV.225; Голицынский том, л. 921)



Рис.86. Миниатюра Лицевого летописного свода «И оттуда пошел на плотях и с конями; и, приплыв под город Анфаловский» (РНБ, F.IV.232; Шумиловский том, л. 51 об.)



Рис. 89. Миниатюра Лицевого летописного свода «Да сверху по Волге государь прислал многих казаков и велел им расположиться по всем перевозам по Каме, Волге и реке Вятке, чтобы воинские люди из Казани и в Казань не издили» (ГИМ, Син. №149; Царственная книга, л. 355 об.)

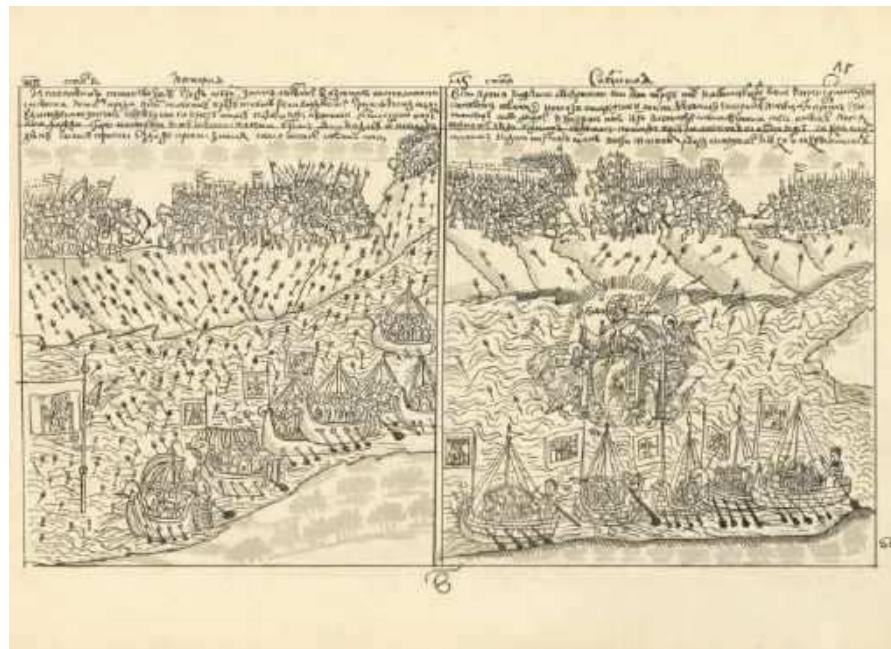


Рис. 90. Миниатюры Кунгурской летописи «Статья 45. И по явлению Спасителю, его жь образъ, знамя любезное казакомъ...» и «Статья 46. Бъ то время видеша бусурманы вси, яко по берегу тому на облацехъ царь велій и прекрасный зело во свете велице...» (РГБ, л. 12 об.)

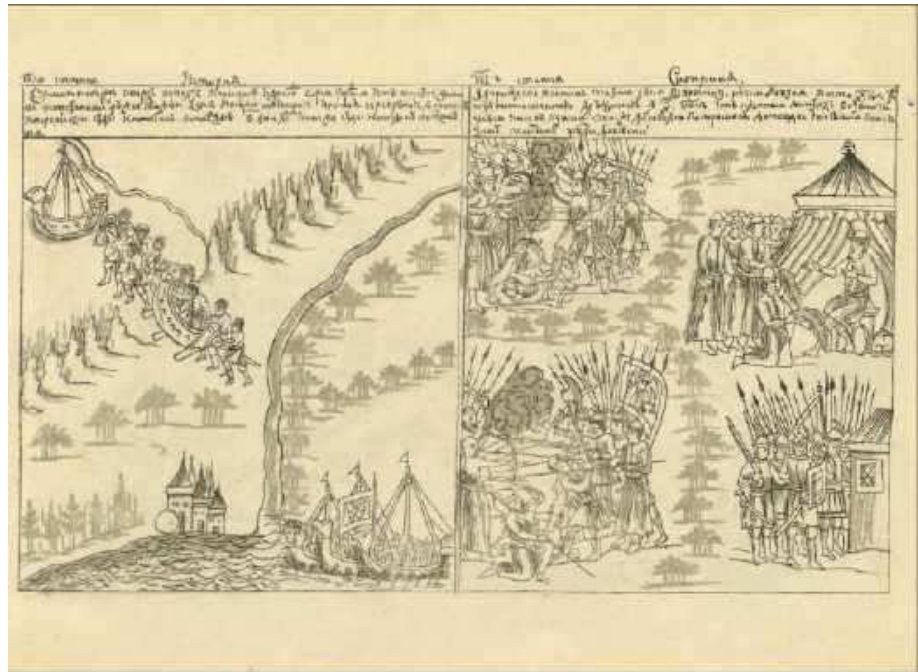


Рис. 91. Миниатюра на Кунгурской летописи «Статья 11. Ермакъ побеже вверх по Волге и по Каме...» (РГБ, л. 3. об.)



Рис. 92. Миниатюры Кунгурской летописи «Статья 49. 87 году, бывше Ермаку съ дружиною и виде многое собраніе Кучюмовское стояще на Карачине озере...» и «Статья 50. И оттоле погребоша вверхъ по Тавде, августа 6 день, въ Кошуні, придоша къ Кошуну, князю Ворлякову...» (РГБ, л. 13)

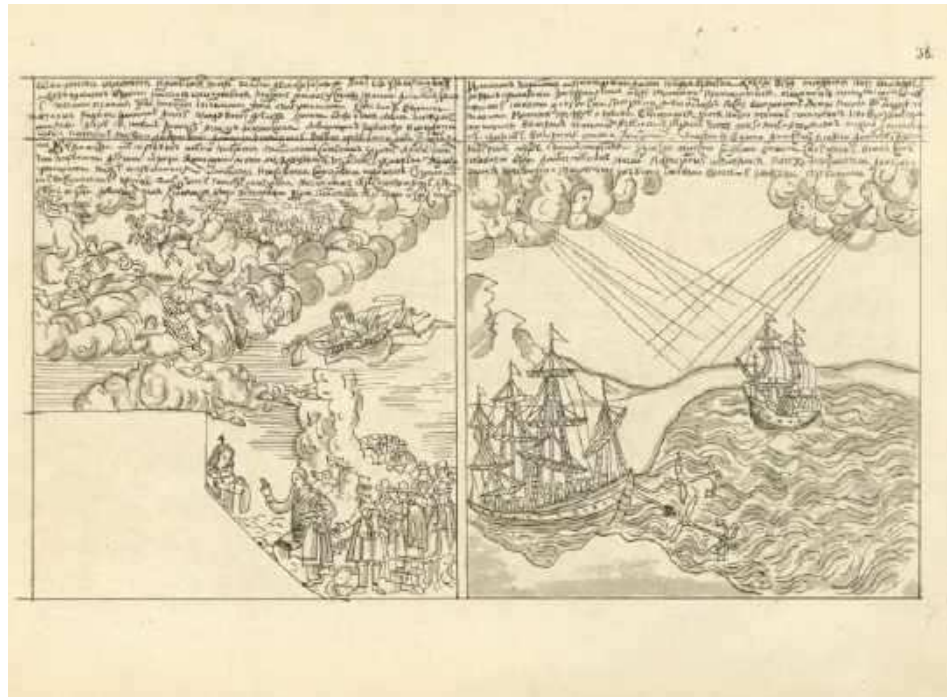


Рис. 93. Миниатюры Кунгурской летописи «Статья 153. Истинная и пригодная мудрость место дати иногда времени...» (РГБ, л. 38)



Рис. 94. Миниатюра из Жития Антония Сийского, 1648 г. (ГИМ, л. 402)



Рис. 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)

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 — поперечная балка, поддерживающая палубу, платформу, крышу надстройки. Часть набора корпуса корабля. Предназначен для придания жесткости перекрытиям, распределения нагрузки палубы на борт, конструкции и переборки, обеспечения поперечной прочности корабля.

Бушприт — горизонтальный или наклонный брус, выступающий вперед с носа судна (служит для вынесения вперед носовых парусов).

Верша — рыболовная снасть, сплетенная 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 — 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 – вертикально стоящая конструкция на судне для подъема 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 (гальюнная фигура) – украшение на носу судна.

Ошва – наружная обшивка деревянных речных судов.

Парус – ткань или пластина, прикрепляемая к судну и преобразующая энергию ветра в энергию поступательного движения.

Планишир – брус вдоль верхней кромки борта.

Рангоут – 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 подъем от середины корпуса к носу и корме. Седловатость улучшает мореходные качества корабля, т. к. способствует быстрому сходу воды с палубы и снижает ее заливаемость.

Способа соединения бортовых досок «внахлѣст», «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.

Способа соединения бортовых досок «встык» или «вгладь» – кромки досок плотно подходят друг к другу и крепятся к шпангоутам.

Стенс – 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 – прочный брус, образующий носовую оконечность судна. Является продолжением киля.

Шкоты – корабельные веревки, при помощи которых натягивают паруса.

Шпангоуты (опруги, ребра, ребцы) – двойные балки, имеющие форму поперечных сечений судна и составляющие его корпус.

Штевни – 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.