В.Г. Тур *(Симферополь)*

К ВОПРОСУ О ЧЕРНОМОРСКОМ СУДОХОДСТВЕ В XV – XVI вв.

Изучение истории генуэзских колоний в Черном море неразрывно связано с исследованиями в области кораблестроения и судоходства. В частности, Сугдея, крупнейший город и порт средневековья, обязана своим существованием и расцветом, в первую очередь, морской торговле. Тем не менее, мы до сих пор имеем очень скудное представление о морских судах, заходивших в бухту древнего города, и каждая, даже скромная информация в данной области, бесспорно, заинтересует историков.

В процессе исследований в Судакской крепости в одной из бойниц второго этажа башни Бернабо ди Франки ди Пагано, на сохранившихся фрагментах древней штукатурки были обнаружены граффити - прочерченные силуэты пятнадцати кораблей. Еще три аналогичных рисунка были найдены на штукатурке мечети. Обе постройки датируются XV в., а штукатурка, вне сомнений, первичная [Секиринский и др., 1980., - С. 55, 56, 72]. Поверх граффити в башне едва прослеживаются остатки надписи, выполненной темной краской характерной арабской вязью. К сожалению, надпись восстановлению не подлежит, но, вероятно, была сделана после захвата крепости турками. Кроме того, еще один рисунок корабля был обнаружен при раскопках в 1994 г. христианского храма XIV - XVII вв., расположенного около нижнего яруса обороны, между "Круглой башней" и башней Лукини де Флиско Лавани. Таким образом, можно предположить, что все девятнадцать рисунков относятся к XV - XVI вв.

"Очистив" после копирования граффити от дефектов позднего происхождения, мы получили примитивные схематичные изображения парусных судов. Проанализировав особенности корпуса, парусного вооружения и такелажа, корабли, прочерченные на штукатурке, по общим признакам можно разделить на несколько групп.

Группа 1. Малые суда, имеющие удлиненную форму, низкий борт и относительно ровную палубу без крупных надстроек. Парусное вооружение состоит из одной или двух мачт, несущих треугольный латинский парус (рис. 1.1, 3 - 4, 10; рис. 2. 13). У некоторых (рис. 1.1, 4) в носовой части прослеживается кливер. К этому же типу судов, вероятно, относится фрагмент изображения корабля на рис. 2. 16.

Группа 2. Малые суда с удлиненным низким корпусом, несущие грот-мачту с двумя реями, а значит, имеющие парусное вооружение, состоящее из прямоугольного грот-паруса и грот-марселя (рис. 2.12, 19). В носовой части имеется бушприт.

Группа 3. Суда с мощным корпусом и высокими бортами с закругленными и высоко поднятыми носовой и кормовой частями. Парусное вооружение состоит из грот-мачты с латинскими парусами (рис. 2.20) или грот-мачты, фок-мачты и бизань-мачты с латинскими парусами и кливером на бушприте (рис. 1.9). Во втором случае прослеживается кормовая надстройка и байоннский руль.

Группа 4. Суда с крупным корпусом, высоким бортом и закругленными носовой и кормовой частями (рис. 1. 2, 8; рис. 2. 14). Парусное вооружение здесь различается. Общим является наличие грот-мачты и фок-мачты, несущих прямоугольные паруса. Каким был парус на бизань-мачте, не ясно. Только на рис. 1. 5 едва прочерчена косая линия, возможно, указывающая на наличие латинского паруса. На этом же рисунке на топе прорисована марсовая площадка, а грот-парус несет изображение креста в круге. На всех кораблях данной группы имеется бушприт. На вантах одного из кораблей (рис. 1. 8) прослеживаются выбленки.

Группа 5 представлена одним судном (рис. 2. 15), имеющим также мощный корпус с высоким бортом, закругленными и приподнятыми носовой и кормовой частями, двумя надстройками в кормовой части и в центре палубы. Судя по горизонтальной рее, парусное вооружение состоит из грот-мачты, несущей прямоугольный парус. В носовой части - бушприт с кливером.

Судно на рис. 2. 17, очевидно, является фантазией автора, так как корабли с шестью мачтами, низким бортом и высоко поднятыми носовой и кормовой частями в средневековье и даже в более позднее время неизвестны. Даже конструкции "чайных" клиперов XVIII - XIX вв. имели не более четырех мачт. Не подлежат классификации фрагменты судов на рис. 1. 6, 7; рис. 2. 11, 18 из-за плохой сохранности.

Классификация описанных кораблей может быть только гипотезой. Тому есть ряд причин. Во-первых, условность изображений, плохая сохранность и отсутствие многих деталей воо-

ружения, позволяющих точно классифицировать изображенные суда. Во-вторых, необходимо учесть, что в средневековье класс судна часто определялся его функциональным назначением, а не, например, парусным вооружением. И, в-третьих, мы имеем скудное представление о типах судов, использовавшихся в XV - XVI вв. в Средиземном и Черном морях. В основном наши сведения базируются на западноевропейских источниках, связанных с периодом великих географических открытий. Так, С.П.Карпов, исследуя проблемы итальянской торговли в Южном Причерноморье XIII - XV вв., со ссылкой на источники, называет всего один вид судна - галеи [Карпов, 1990, с.115, 133]. Галея представляла собой низкобортное судно длиной до 55 м по ватерлинии, снабженное рядом весел [Снисаренко, 1990, с. 79; Ханке, 1984, с. 70]. Возникшая на его базе галера, кроме весел, имела парусное вооружение. Треугольный косой арабский или латинский парус был скопирован с древнеарабских судов типа дау [Ханке, 1984, с. 70]. Поэтому упомянутая галея XIV в., вероятно, – собирательное наименование разнообразных по типу галер.

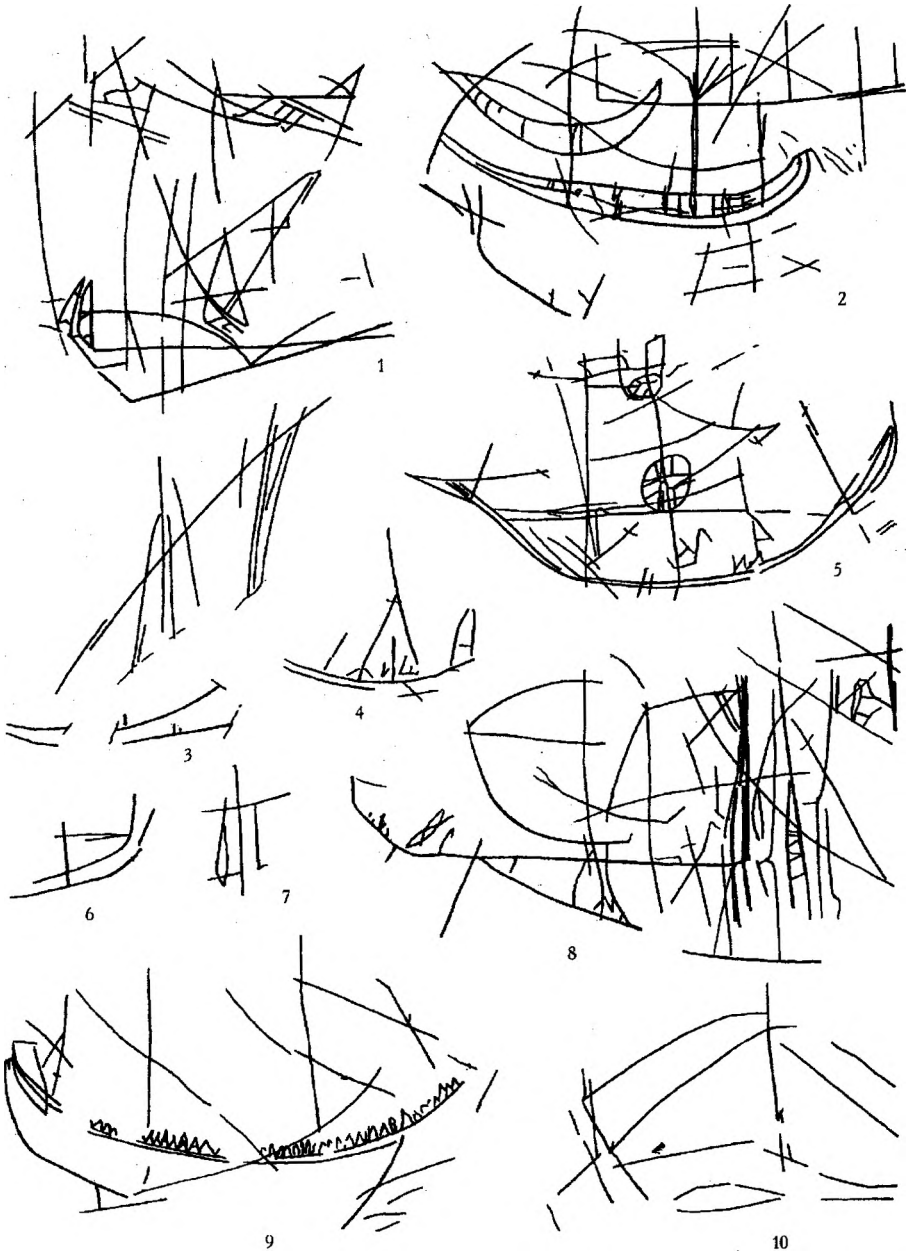

Рис. 1. Граффити, обнаруженные на штукатурке архитектурных сооружений Судакской Крепости: ***1 - 10*** *- в бойнице на башне Бернабо ди Франки ди Пагано.*

Тем не менее, на изображениях описанных нами судов отсутствуют даже признаки весел, что впрочем, вполне характерно для кораблей конца XV - XVI вв. В это время физическая сила гребцов уже уступает парусу. Даже Афанасий Никитин, подробно описывающий свое путешествие, не упоминает о каких-либо гребных судах, рассказывая о плавании в Черном море [Хождение за три моря Афанасия Никитина, 1986, с. 58]. В монографии "Путями средневековых мореходов" С.П.Карпов подробно перечисляет типы судов, известные по письменным источникам, приводит некоторые сведения о технических характеристиках. По приведенным им цифрам видно, что отношение высоты корпуса галер XIV - XV вв. к длине составляет в среднем 1:20 [Карпов, 1994, с. 19]. На обнаруженных нами рисунках такого соотношения не прослеживается. Следовательно мы вряд ли имеем здесь дело с галеями, галерами или даже с переходными формами типа тариды и лингнии. Малые суда выделенной нами первой группы, по всей видимости, относятся к поздним модификациям арабского типа судна - дау. Причем исследователи насчи-

тывают более полусотни разновидностей дау, которые использовались арабами с древних времен [Снисаренко, 1990, с. 57 - 80; Jurgens Hans Peter., 1981, с. 34 - 41]. Аналогичные суда, рассчитанные на каботажное плавание, имеющие удлиненную форму, низкие борта и одну или две мачты с латинским парусом болгарский исследователь Н.Овчаров относит к типу каик [Овчаров, 1992, с. 8 - 89], широко известному в Средиземном и Черном морях с XV в. [Овчаров, 1992, с. 63 - 64, 86 - 89]. По форме корпуса и парусному вооружению они близки древним арабским судам типа бедан и бум (рис. 3.1, 2). На гравюре XV в. [Овчаров, 1992, с. 90 - 91] отчетливо видно, что малые суда подобного типа явно отличаются от галеры по конструкции, размерам и иным признакам (рис. 4.8). Однако, с абсолютной уверенностью классифицировать суда первой группы невозможно. Для этого необходимо иметь не схематичный рисунок, а знать тоннаж, размеры, функциональное назначение судна. Поэтому, если бы мы отнесли данные суда к типу фелука, чеко, тартан, скафо, мауна, сандал и некоторым другим, известным в Средиземном и Черном морях и внешне почти не отличимым друг от друга по конструкции, мы бы не ошиблись [Снисаренко, 1990, с. 284]. Размеры подобных судов также различны. Они достигали в длину 11- 15 м и были способны перевозить груз до 7 - 10 т.

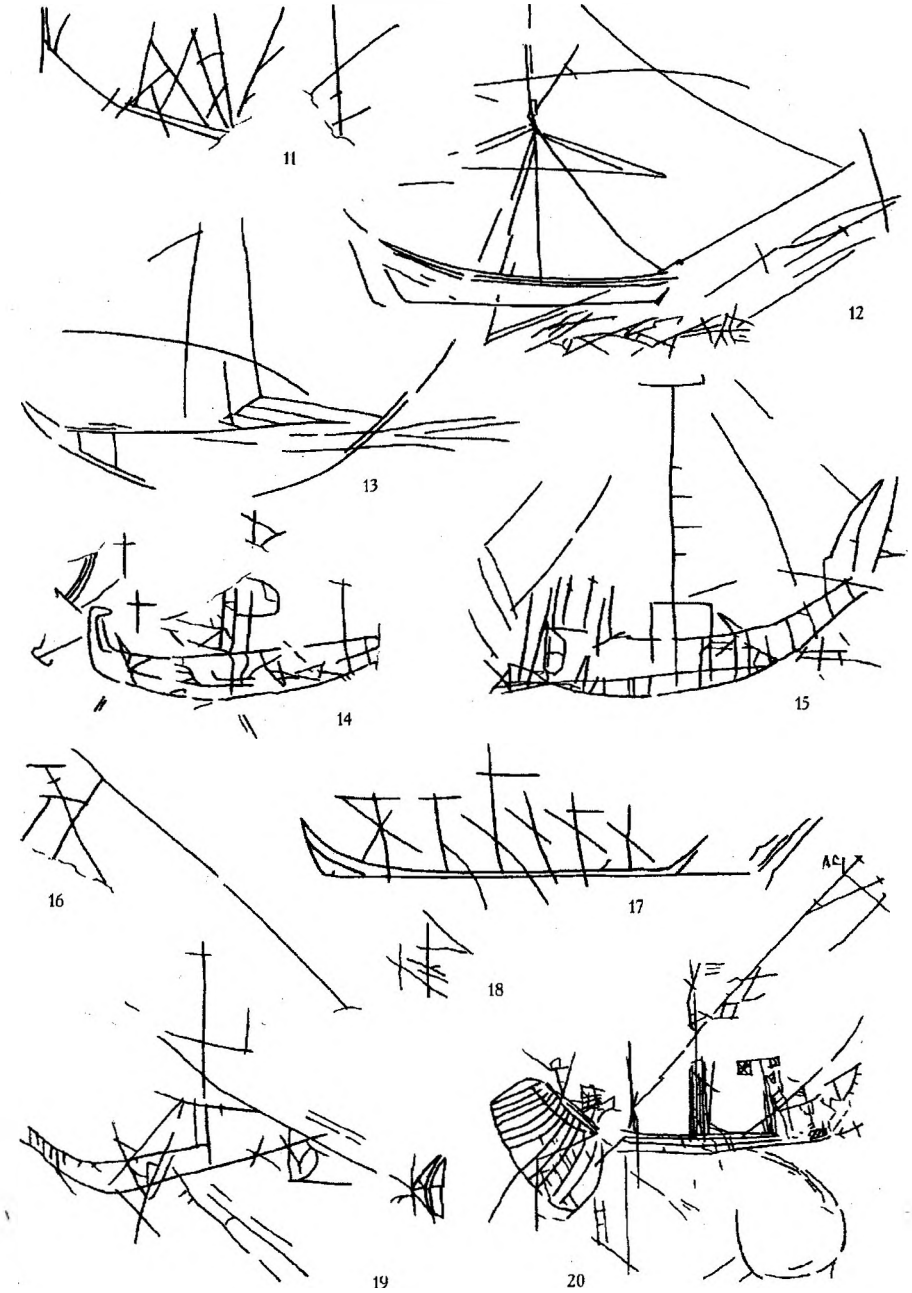

Рис. 2. Граффити, обнаруженные на штукатурке архитектурных сооружений Судакской Крепости: ***11, 12, 16 - 19*** *- в бойнице на башне Бернабо ди Франки ди Пагано;* ***13, 15, 20*** *- в мечети;* ***14*** *- в храме около "Круглой" башни.*

К малым судам, рассчитанным на каботажное плавание, относятся и суда второй группы, имеющие прямоугольный парус на гротмачте и марсель. Суда такого типа по внешнему виду напоминают османскую барку (рис. 3.3) и с XVIII в. упоминаются под названием волик [Овчаров, 1992, с. 90 - 91]. Использование прямоугольного паруса и марселя характерно уже начиная с XV в.

Корабли, которые мы отнесли к третьей группе, по форме корпуса и парусному вооружению соответствуют каравеллам XV - XVI вв. (рис. 3. 4). Изображения аналогичных судов сохранились на испанской карте Хана де ла Косы 1500 г. (рис. 4.9 - 11). Совпадают по описанию и каравеллы "Пинта" и "Нинья", участвовавшие в путешествии Колумба [Винтер, 1975, с. 6 - 7, 10 - 11; Jurgens Hans Peter., 1981,

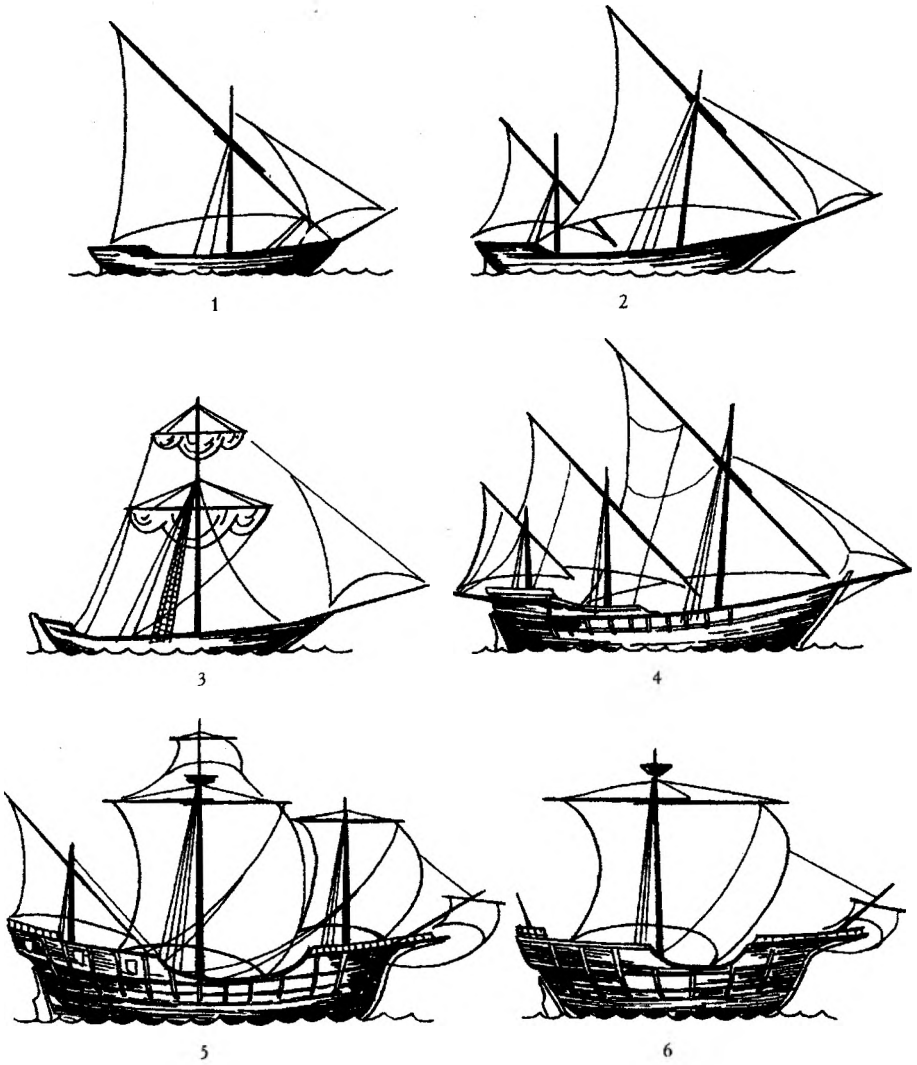

Рис. 3. Реконструкция судов XV - XVI вв.: ***1 - 2*** *- малые суда типа дао;* ***3*** *- османская барка, или волик;* ***4*** *- латинская каравелла;* ***5*** *- каракка;* ***6*** *- нао.*

с. 73 - 74]. Характерной особенностью судов данного класса является не столько парусное вооружение, состоящее из двух-трех прямых мачт, несущих латинские или смешанные паруса, сколько форма корпуса. Корпус судна имеет округлые черты, высокий борт, приподнятую носовую и особенно кормовую часть с надстройкой. Именно эти особенности четко прослеживаются а рис. 1.9 и 2.20 и отличают эти типы от аналогичных по парусному вооружению судов XVIII в. типа шебека. Последние, в отличие от каравеллы, имеют удлиненный корпус с низким бортом и слегка наклоненными мачтами [Овчаров Н., 1992, с. 66 - 67]. По парусному вооружению каравелла - типичное средиземноморское судно, претерпевшее изменения под влиянием западноевропейского судостроения. В результате каравеллы приобрели высокую устойчивость и могли использоваться для длительного плавания не только во внутренних морях, но и в океане. Различаются два типа каравелл: латинская и редонда. В первом случае парусное вооружение состоит только из треугольных латинских парусов, во втором – вооружение смешанное – из прямоугольных и латинских парусов [Овчаров, 1992, с. 66]. На наших рисунках тип каравеллы – латинский. Размеры судов подобного класса колеблются в длину от 13 до 23 м, по ширине от 5 до 7 м. Водоизмещение от 5 до 60 т. Судовая команда составляла 22 - 26 человек [Винтер, 1975, с. 14 - 15]. Каравеллы, использовавшиеся в первую очередь в торговле, для перевозки пассажиров и почты, получили широкое распространение в Южной Европе XV - XVI вв. Указанную дату подтверждает и изображение байоннского руля (рис. 1.9), который появляется в судостроении не ранее XV в. Данные суда обладали существенной грузоподъемностью, маневренностью, устойчивостью и скоростью. Учитывая, что в средневековье фактически отсутствовала разница между торговым и военным флотом, каравеллы, наряду с иными судами, принимали участие в военных операциях в качестве разведывательных судов [Ханке, 1984, с. 95].

Четвертую группу, представленную на рис. 1.2, 5, 8 и на рис. 2.14, мы можем отнести к классу каракка (рис. 3.5). Слияние судостроительной техники Южной и Западной Европы началось еще с XIII в., после появления в Средиземном море коггов. Впоследствии ряд особенностей парусного вооружения был перенят генуэзцами, венецианцами и каталонцами. Потребность в перевозке значительных грузов привела к созданию больших парусных судов с типично округленным корпусом (что особенно четко прослеживается на рис. 1.2, 5) и при-

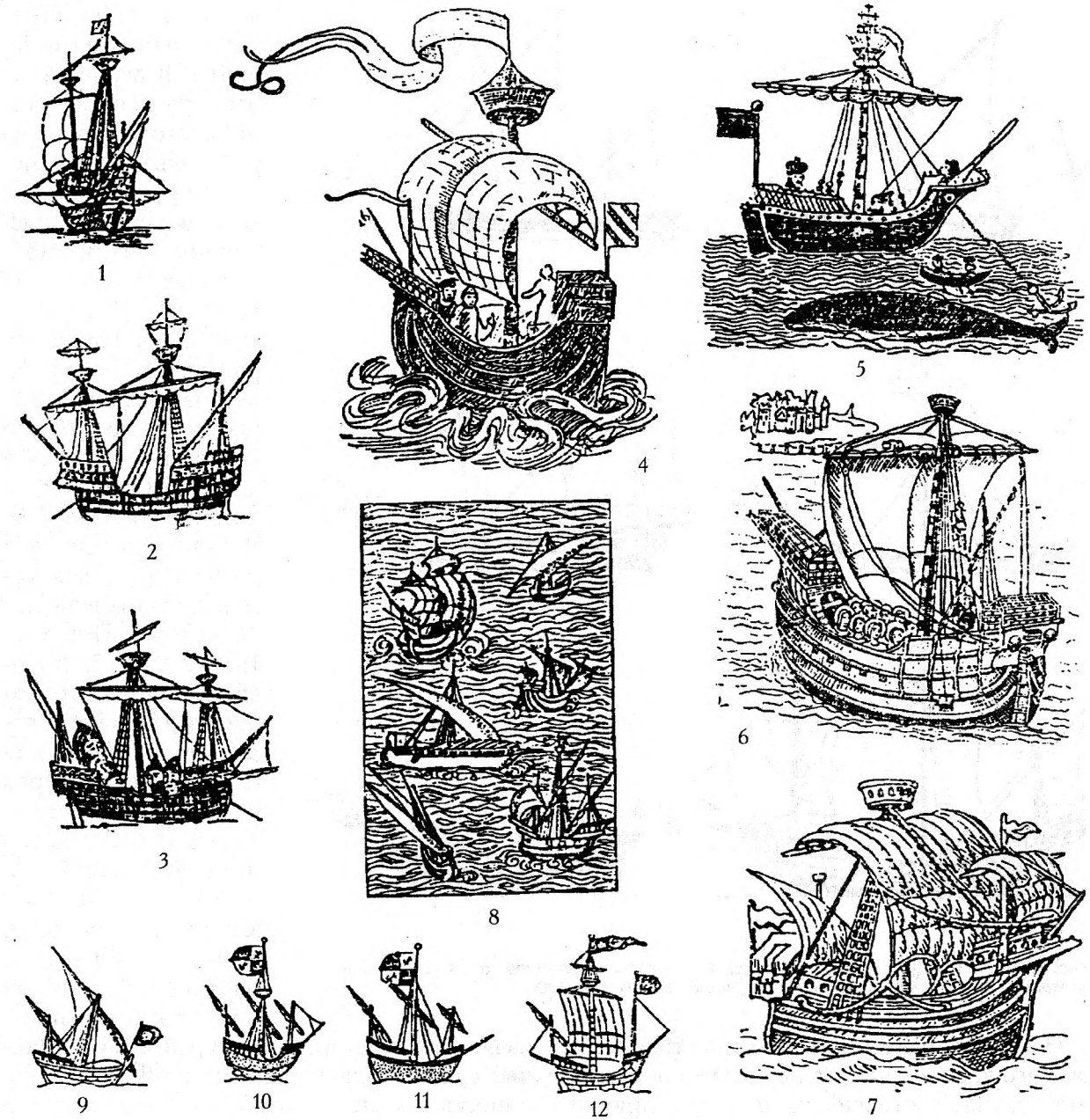

Рис. 4. Гравюры XV - XVI вв. ***1- 3*** *- суда с турецкого морского атласа Пири Райса 1513 г. (Стамбул);* ***4*** *- судно с глобуса М.Бехайма 1492 г.;* ***5*** *- судно с каталонской карты Виладестеса 1413 (Париж);* ***6*** *- судно с картины на алтаре Иоганеса Райшаха 1468 г., посвященной жизни св. Урсулы в Барселоне;* ***7*** *- судно с испанской золотой медали XV в. (Мадрид) [Винтер Г. Суда Колумба 1492. - Л., 1975. - С. 6, 11, 16, 18, 23, 26];* ***8*** *- гравюра XV с. [Снисаренко А.Б. Рыцари удачи. Хроники европейских морей. - Спб, 1990. - С. 284].*

поднятой кормой. Парусное вооружение состояло из прямоугольного грота, а ближе к носовой части устанавливалась фок-мачта тоже с прямоугольным парусом, обеспечивающим более высокую скорость и маневренность судна. Позднее в кормовой части стали крепить бизань-мачту, которую обычно вооружали косым латинским парусом (рис. 4.1, 2, 6, 7, 12). Так как носовой и кормовой паруса были небольшими, то основным продолжал оставаться грот на грот-мачте. Нос корабля завершался приподнятым вверх бушпритом. На топах мачт появились марсы, предназначенные для наблюдения за морем и размещения стрелков. Такой марс изображен на рис. 1.5. Чтобы улучшить управление судном, ванты были снабжены выбленками, наличие которых прослеживается на рис. 1.8. В итоге в начале XV в. появилось крупнейшее для своего времени грузовое судно - каракка [Курти, 1987, с. 25 - 27]. На рис. 1.2, 5, 8; 2.14 четко прочерчены грот-мачта и фок-мачта с прямоугольным парусом, на всех (кроме фрагмента на рис. 1.8) имеется бизань, используемая на

судах данного класса с середины XV в., причем на рис. 1.5 и 2.14 предположительно с латинским парусом. С конца XV в. на грот-мачте устанавливается еще марсель, однако на наших рисунках он не выявлен. На рис. 1.5 на гроте - изображение креста в круге, свидетельствующее о принадлежности судна одному из христианских государств. Судно данного класса под названием "Санта-Мария" принимало участие в плавании Колумба. Каракка имела длину от 22 до 40 м и водоизмещение от 120 до 500 т. [Винтер, 1975, с. 14 - 15]. Строительство кораблей класса "каракка" характерно не только для европейских государств средневековья, но и для Османской империи (рис. 4.1 - 3). Граффити с изображением каракки известны в Болгарии [Овчаров, 1992, с. 20 - 24], что в комплексе с нашими рисунками подтверждает широкое использование судов данного класса в Черном море.

И последняя, пятая группа судов представлена единственным рисунком (рис. 2.15). Судно имеет аналогичный каракке массивный корпус с надстройками на корме и в центре, однако его парусное вооружение состоит лишь из одной грот-мачты, несущей, судя по рею, прямой парус и на баке - бушприт. Предположительно такой тип судна можно отнести к классу нао (рис. 3.6), предшествовавшему созданию каракки. Модель такого судна, датируемая 1450 г., сохранилась в музее Роттердама [Винтер, 1975, с. 10, рис. 8]. Аналогичное изображение судна имеется на каталонской карте Виладестеса 1413 г. и глобусе М.Бехайма 1492 г. (рис. 4.4, 5). Суда типа нао, вероятно, продолжали использовать не только в XV в., но и в начале XVI в. Возможно, первоначально и каракки носили то же имя. Например, Христофор Колумб свое флагманское судно (имевшее все признаки каракки) называл нао [Винтер, 1975, с. 8]. Вероятно, аналогом нао является судно типа кокка, известное по итальянским источникам [Карпов, 1994, с. 21].

Завершая анализ изображений средневековых кораблей, обнаруженных в Судакской крепости, следует еще раз упомянуть об условности данной классификации. Тем не менее, если допустить, что авторы граффити изображали то, что видели ежедневно, можно констатировать, что в Черном море в период XV - XVI вв. широко использовались крупные суда класса каракка, нао (кокка) и каравелла, а также суда, предназначенные для каботажного плавания класса дао (или каик) и барк (или волик). По времени функционирования данные типы судов совпадают с датами постройки и использования архитектурных сооружений, на стенах которых обнаружены их изображения. Преобладание среди рисунков крупных судов лишний раз подтверждает, что, несмотря на активную экспансию Османской империи в Черноморском бассейне и вытеснение генуэзцев из Северопричерноморских колоний, портовые города Таврики, в том числе Судак, еще длительное время продолжали сохранять статус крупных торговых центров. Большинство представленных типов кораблей имеет европейское происхождение. Бесспорно, тип судна не определяет государственную принадлежность и такие же конструкции могли строиться на турецких верфях. Тем не менее, типы кораблей и христианская символика на одном из них позволяют предполагать, что в XV - XVI вв. Судак сохранял активные торговые связи с южно-европейскими государствами.

ЛИТЕРАТУРА

Винтер Г. 1975. Суда Колумба 1492. - Л.

Карпов С.П. 1990. Итальянские морские республики и Южное Причерноморье в XIII -XV в.: проблемы торговли. М.

Карпов С.П. 1994. Пути средневековых мореходов. М.

Овчаров Н. 1992. Корабоплаването по българското черноморско крайбрежие (XIV - XIX вв.). София.

Секиринский С.А., Волобуев О.В., Когонашвили К.К. 1980. Крепость в Судаке. Симферополь.

Снисаренко А.Б. 1990. Рыцари удачи. Хроники европейских морей. Спб.

Ханке Х. 1984. Люди. Корабли. Океана. 6000 лет мореплавания. М.

Хождение за три моря Афанасия Никитина. 1986. Л.

Jurgens Hans Peter. 1981. Usechny lode pluji k brehum. Praha.

V.G. Tur

TO A QUESTION ON THE BLACK SEA NAVIGATION IN XV - XVI CENTURIES

Summary

The article presents and analyses graffito collection found on the walls of the Sudak fortress. That is a depiction of the 15th-16th century ships floating on the Black Sea.