

**Балаян К. Воссоздание древнеармянского корабля //Изучение памятников морской археологии. - СПб., 2004. - Вып. 5. - С. 134-140.**

Проведя уникальный эксперимент, Клуб Морских Исследований «АЙАС» завершил строительство восстановленной по средневековым миниатюрам и рукописям копии армянского киликийского парусника XIII века. На судне будет предпринята экспедиция по морским торговым маршрутам средневековья. Во время плавания будут сохранены методы навигации и быт моряков того времени. Корабль был восстановлен на основании средневековых рукописей и миниатюр и строился с использованием средневековых технологий. 25 Мая 2002 года корабль был спущен на воду на озере Севан (Армения), и было имя ему дано «Киликия». Там же прошли первые испытания. В 2003 г. испытание судна и тренировки экипажа были продолжены (рис.1.).



**Рис. 1. Испытание реконструкции древнеармянского корабля «Киликия» на озере Севан в 2002 г.**

Испытание реконструкции древнеармянского корабля «Киликия» на озере Севан в 2002 г.

Весной 2004 г. корабль предполагается перевезти на Черное море, откуда начнется экспедиция. Во время путешествия на судне будут сохранены методы навигации, навигационные приборы, еда, одежда, быт моряков того времени. На борт будет взят символический груз тех товаров, которые экспортировались из Армении в эту эпоху. Планируется посещение более 40 портов в более чем в 20 странах на 3-х континентах (Европа, Азия, Африка). Клуб был создан в 1985 году группой энтузиастов. Целью клуба является изучение истории судостроения и навигации в Армении. Члены клуба восстанавливают старинные армянские суда, изучают морские пути армянских купцов, собирают и систематизируют старинные навигационные приборы, морские карты, занимаются подводными исследованиями. За время существования клуба было

организовано более 15-ти тематических выставок, собрана большая библиотека. За эти годы было восстановлено и реконструировано 26 плавсредств, которые использовались на территории исторической Армении. Среди них – различного рода плоты, долбленные лодки, кожаные лодки, парусные и гребные суда. Одна из целей клуба – организация постоянно действующего морского музея, где будут представлены не только материалы по истории судостроения и навигации в Армении, но и морская история всего человечества.

Самые древние свидетельства о судостроении на территории Армении относятся ко II тысячелетию до нашей эры – это хеттские и ассирийские тексты. Известны также находки древних лодок, а также их моделей. Однако, наиболее многочисленны находки каменных якорей, порой это единственные сохранившиеся детали исторических судов, а также каменных и керамических грузил для рыболовных сетей. В 40-х годах со дна озера Севан была поднята 4-х метровая долбленная лодка, датированная началом II тысячелетия до н.э. В 60-х годах при раскопках в селении Джуджеван в одной из гробниц была найдена долбленная лодка, датированная IX веком до н.э. При раскопках у города Варденис в одной из гробниц была найдена глиняная модель лодки, датированная 6 веком до н.э. с идеальными, даже по современным критериям обводами. Судя по ее внешнему виду и размерам это уже наборное судно, в отличие от предыдущих находок – лодок долбленок-однодревок.

Гнутое дерево использовалось в регионе уже в XIII веке до н.э. На таких судоходных реках как Евфрат, Тигр, Арацани, Аракс люди использовали различного типа плавсредства – плоты, как простые, так и курдючные (надувные), различного размера кожаные лодки, деревянные суда. По озеру Ван – самому большому озеру Армянского нагорья – ходили довольно большие корабли, длина которых достигала 20-ти метров. Летописец Товма Арцруни (X век), описывая строительство храма на острове Ахтамар на озере Ван, отмечал, что каменные блоки доставляли на остров на судах. В том же X веке царь Гагик Арцруни построил на острове искусственную гавань для «многих судов», огородив ее стеной, возведенной из «глубин вод озера», запираемой воротами.

В I веке до н.э., во времена царствования Тиграна II-го Великого, Армения получила выход к Средиземному морю, что вывело на новый уровень развитие судостроения. В средние века многочисленные изображения судов на армянских миниатюрах дают возможность судить об их разнообразии. Миниатюры и барельефы служат основным источником визуальной информации о типах судов, их вооружении, технической оснащенности. В XI–XV веках на северо-востоке Средиземного моря существовало киликийское Армянское государство, которое вело активную торговлю с ближними и дальними соседями. Страна имела как военный, так и торговый флот. Сохранились описания морского сражения армянского царя Левона II с пиратами, в котором Левон II одержал победу, потопив флагманский корабль неприятеля и обратив в бегство остальные. Марко Поло в своей книге пишет о том, что во время пребывания, его отца, дяди и его самого в армянском порту Айас (крупнейший порт киликийской Армении), Армянский царь Левон III подарил им галеру. Арабский историк Ибн Аль Варди, описывая осаду армянского портового города Айаса египетскими мамлюками, повествует о трех больших армянских военных кораблях, находившихся в это время в гавани – Айас, Атлас и Шама. Киликийская Армения была в то время единственным христианским государством в восточном Средиземноморье и оказывала крестоносцам всяческую поддержку, в том числе и военную. Однако, отношения между Арменией и крестоносцами были не однозначными. Порой интересы сторон не совпадали.

Киликийской Армении принадлежат некоторые новшества и в области морского права. В ранг государственного был возведен свод законов Мхитара Гоша (1184 год), 105 статья которого провозглашала отказ от берегового права – права присваивать потерпевший крушение корабль и все его имущество. Торговля и связи с партнерами были настолько

хорошо налажены, что даже после падения киликийского армянского государства корабли под армянскими флагами продолжали бороздить моря и океаны, базируясь в многочисленных армянских колониях, разбросанных по всему свету.

Наиболее важными из них, имеющими отношение к морской торговле, были колонии в Константинополе, Марселе, Амстердаме. В последней из этих колоний в 1695 году была издана первая печатная карта полушарий на армянском языке и изготовлена четвертая, из известных на сегодняшний день, армянских астролябий<sup>1</sup>. В Венеции на фронтальных колоннах собора Святого Марка выдолблены армянские надписи XVII–XVIII веков, а в XVI веке в венецианском Арсенале работал знаменитый корабельщик Антон Сурьян, имевший несколько изобретений в области судостроения. Самый старый из ныне действующих монастырей в венецианской лагуне это армянский монастырь ордена Мхитаристов на острове святого Лазаря. Но самая значительная армянская колония, занимавшаяся морской торговлей, была в Индии и охватывала весь регион.

Армяне традиционно выступали в качестве торговых посредников между Востоком и Западом. При их посредничестве были основаны французская и голландская Ост-Индийские компании. В них армянские купцы, конечно же, имели свои политические цели и коммерческие интересы. Они поддерживали экономические отношения с царскими фамилиями и местной знатью и имели на них влияние. Иллюстрацией этому может служить последнее предприятие знаменитого пирата Уильяма Кидда – ограбление армянского корабля «Кедахский Купец» с грузом алмазов в Индийском Океане. После этого судовладелец пожаловался английской королеве. Официальная Англия, не желая портить отношения с армянами, что автоматически означало ухудшение отношений с местной элитой, не могла оставить жалобу без внимания. В результате пират был схвачен и, после суда, вздернут на виселицу в 1701 году.

В киликийской Армении строились суда разного типа. Малые суда почти в точности повторяют лодки озера Ван. Известно, что в IX–X вв. около 100 000 жителей района озера Ван переселились в киликийскую Армению и привнесли свои традиции в местное судостроение. Небольшие лодки почти полностью повторяют формы и украшения лодок озера Ван. Средние суда представляют собой смешанный тип судов. В их линиях прослеживаются как черты традиционных ванских, так и характерные средиземноморские. Большие же суда строились по образу и подобию хорошо известных в Средиземноморье кораблей – например, таких как галеры.

Наибольший интерес для научной реконструкции представляют, по нашему мнению, корабли смешанного типа, являющиеся переходным звеном между традиционно армянскими и более поздними средиземноморскими. Именно такой тип судна и был выбран для постройки древнеармянской реплики в натуральную величину. Этому предшествовала кропотливая работа в Матенадаране – хранилище древних рукописей в Ереване, в библиотеках и архивах Москвы, Лондона, Венеции. Эта работа не прекращается и сегодня.

Корабль был заложен и начало работ, согласно традиции, было освящено настоятелем Севанского монастыря. Длина корабля составляет 20 м, ширина 5 м, осадка 1,5 м, водоизмещение 50 тонн, площадь парусности 100 кв. м. Экипаж судна – 14 человек. В Восточном Средиземноморье в качестве корабельного леса для строительства судов чаще всего использовались кедр, дуб и средиземноморская сосна. Учитывая наши возможности и пытаясь следовать традициям, мы выбрали для постройки судна дуб и сосну. Набор корабля дубовый – он обеспечивает высокую прочность конструкции и мало подвержен гниению. Сосновая обшивка и палуба крепится к шпангоутам и бимсам медными заклепками. Готовый корпус снаружи покрыт специальным варом, основу которого составляет древесная смола – гарпиус. Все судно, кроме того, пропитано, в соответствии с традициями Восточного Средиземноморья, растительным маслом, что предохранит дерево от гниения и древоточцев. Все это соответствует средневековой технологии.

Рулевое устройство представляет собой два рулевых весла по бортам в кормовой части судна, закрепленные на выходящем из корпуса за обшивку поперечном бруске. Весла в верхней части заканчиваются румпелями, концы которых связаны между собой поперечной балкой, синхронизирующей работу рулевых весел и дающую возможность управлять судном одному рулевому. Отсоединив балку можно, в зависимости от условий плавания, оставляя неподвижным одно из рулевых весел (или убрав его вовсе), управлять парусником другим веслом. На судне используется брашпиль – горизонтальный ворот для подъема четырехлапного якоря – кошки, и две ручные помпы для откачки воды.

Парусное вооружение судна – один большой латинский парус. Исторически так сложилось, что треугольный парус назван латинским, хотя он использовался еще в древней Греции. Он хорошо различим на барельефах начала нашей эры. Интересно рассмотреть смену галса при таком вооружении, т. е. маневр судна, при котором диаметральной его плоскость пересекает линию направления ветра носом (поворот оверштаг) или кормой (поворот фордевинд). Как правило, на судах с таким вооружением существует понятие преимущественного галса, при котором парус работает всей площадью. На другом галсе парус ложится на мачту и работает менее эффективно. Это неудобство компенсируется простотой исполнения маневра. Однако и при таком вооружении есть способ поворота, в результате которого оба галса окажутся равноценными. Для этого необходимо, чтобы рей, несущий парус, крепился к мачте посередине своей дины, что бывало не часто, особенно на галерах с короткими мачтами и огромными парусами на длинных реях, основная часть которых лежала выше точки крепления рея к мачте. Способ заключается в следующем – при смене галса необходимо изменить места галсового и топового углов паруса, поменяв их местами натяжением брасов. Особенно выгоден такой способ смены галса при повороте фордевинд, так как парус ни на минуту не оказывается не наполненным ветром. При этом нет такого неприятного при свежем ветре хлопка паруса при перекидке, грозящего неприятностями зазевавшейся команде и парусному мастеру. В противовес повороту через фордевинд, поворот оверштаг при этом будет гораздо сложнее. Поэтому на таких судах, также как и на судах с вооружением в виде прямого паруса, чаще делался так называемый коровий оверштаг – поворот оверштаг через фордевинд.

Основные идеи проекта: а) исторический эксперимент, который поможет понять как жили, что чувствовали моряки XIII века в длительном путешествии на таком корабле; б) показать важность роли, которую играли моряки, купцы и путешественники в установлении контактов между культурами и цивилизациями, разделенными морями; в) представить Армению, ее историю, культуру, традиции, людей; г) наведение новых мостов между Арменией и внешним миром; д) диалог культур и сохранение общего культурного наследия.

Клуб и проект объединил ученых, инженеров, художников, врачей, профессиональных и не профессиональных моряков, студентов и школьников. В 1993 году Клуб стал членом Международного Общества Морских Исследований, в 1994 году – членом Международной Комиссии по Морской Истории и членом Географического Общества Армении.

По прошествии тысячелетий у подножия горы Арарат вновь появился корабль, который, в отличие от Ноева ковчега начнет свой путь от легендарной горы, неся свет и тепло наших сердец, притягивая к себе и объединяя людей, взоры которых обратятся к такой маленькой, но такой большой Армении.

## **The Reconstruction of old Armenian Ship.**

Armenian Nautical Research Club «Ayas» has built a free replica of the 13<sup>th</sup> century merchant sailing ship of Armenian Kingdom of Cilicia for expedition by medieval trade sea routes around Europe. The vessel construction was completed in 2002 and the ship named «Cilicia» was successfully launched in the Lake Sevan. Testing and tuning of the ship started in 2002 and continued in 2003. The trip will start in 2004 and will be equipped with all accessories typical to the 13<sup>th</sup> century (navigation, tools, merchandise goods, meals, clothes) replicating the lifestyle of medieval sailors, as well as will take symbolic cargo – goods of those times, which were exported from Armenian Kingdom of Cilicia.

The ship has been reconstructed in strict accordance with the information found in the medieval manuscripts and miniatures, using the techniques and technologies available in the 13<sup>th</sup> century.

## **ПРИМЕЧАНИЯ**

<sup>1</sup> Всего на сегодняшний день известны 4 армянские астролябии. Две из них двуязычные арабо-армянские: первая, прекрасно сохранившаяся, IX века, от второй остался только фрагмент – паук – карта звездного неба, X века. Обе они хранятся в Музее Истории Науки в Оксфорде. Третья астролябия XV века находится в частной коллекции. Четвертая, XVII века, находится в Армении.