ЕГИПЕТ И СОПРЕДЕЛЬНЫЕ СТРАНЫ

EGYPT AND NEIGHBOURING COUNTRIES

Электронный журнал / Online Journal

Выпуск 4, 2020 **Issue 4, 2020**

DOI: 10.24412/2686-9276-2020-00011

История развития парусной оснастки древнеегипетских кораблей с начала Нового царства (1550 г. до н. э.) до начала амарнского периода (1352 г. до н. э.)

А. А. Белов

Научный сотрудник Центра египтологических исследований РАН
belov.alexandre@gmail.com

Статья (четвертая из цикла) посвящена основным особенностям парусной оснастки древнеегипетских кораблей с начала эпохи Нового царства (1550 г. до н. э.) до начала амарнского периода (1352 г. до н. э.). Вопрос о технической эволюции оснастки рассматривается на археологическом, иконографическом, письменном и этнографическом материалах. Статья включает ссылки на основные работы о древнеегипетской речной навигации и мореплавании, многие положения которых были дополнены или пересмотрены автором.

Ключевые слова: древнее кораблестроение, древняя парусная оснастка, мореплавание в Древнем Египте, Новое царство.

В эпоху Нового царства (1550–1069 гг. до н. э.) оснастка кораблей достигла наивысшей точки своего развития. В Поздний период (664–332 гг. до н. э.) контакты Египта с эгейским миром значительно усилились, и это привело к заимствованию египтянами у греков технических решений. К началу птолемеевского времени (332–30 гг. до н. э.) в Египте уже повсеместно использовался греческий тип оснастки морских судов [1]. Таким образом, история исконной древнеегипетской оснастки закончилась вместе с Новым царством. Источники, относящиеся к этой эпохе, обильны и разнообразны и включают в себя как рельефы, так и модели кораблей, хотя бóльшую часть последних составляет коллекция из гробницы Тутанхамона (1336–1327 гг. до н. э.). В предыдущей статье уже

[1] Однако можно предположить, что на Ниле корабли еще долгое время строились и оснащались в соответствии с древнеегипетской традицией.

отмечались редкие и локальные изменения в оснастке, появившиеся к концу правления XII династии (Среднее царство). В Новом царстве эти новшества получили повсеместное распространение. Вспомним, что речь идет о прямоугольном блоке для проводки фалов и бегучих топенантов верхнего рея, а также о стоячих топенантах верхнего рея.

Упомянутое обилие материала вынудило автора посвятить ему несколько отдельных статей. Выбор хронологических рамок для каждой из них обусловлен стремлением подчеркнуть важные новшества в парусном вооружении, которые можно отнести к амарнскому периоду (1352–1336 гг. до н. э.) и которые, по всей видимости, сохранились в оснастке судов некоторых типов при Рамессидах (1295–1069 гг. до н. э.). Эти революционные технические решения будут детально рассмотрены в следующей статье серии.

Общая характеристика оснастки, характерной для рассматриваемого периода

В начале эпохи Нового царства мачта заняла место точно по центру корпуса корабля и стала проходить через большую палубную надстройку (рис. 1–2). Вследствие этого трудно судить, каким именно способом осуществлялось крепление мачты к корпусу. Вероятно, система крепления не претерпела изменений со времени Среднего царства и по-прежнему состояла из степса на днище и кницы на уровне палубы [2]. Кроме того, как и раньше, мачта должна была опираться на один из центральных бимсов.

По всей вероятности, на больших кораблях мачту снимать было затруднительно, в то время как на малых судах так поступали повсеместно [3]. В этом случае мачту убирали на крышу надстройки вместе с обоими реями (рис. 3), причем иногда их еще обертывали парусом.

По сравнению с реями, использовавшимися в период Среднего царства, в Новом царстве реи стали еще длиннее и были сопоставимы по длине с корпусом корабля (рис. 4). Как и прежде, они состояли из двух рангоутных деревьев, стянутых в районе мачты крепкими найтовами.

Топ мачты царских судов украшали штандартом. Среди известных по изображениям вариантов украшений можно упомянуть сокола с распростертыми крыльями, цветок лотоса, увенчанный двойной короной, картуш бога Атона и наос храма. Для крепления нижнего рея к мачте по-прежнему использовался крестообразный найтов.

На рельефе из фиванской гробницы Хаемхета (TT 57, XVIII династия, правление Аменхотепа III, 1390–1352 гг. до н. э.) хорошо видны прямоугольные блоки, установленные на топах мачт и предназначавшиеся для снастей бегучего такелажа (рис. 5). Непосредственно под этими блоками находились многочисленные рымы для проводки снастей стоячего такелажа, и прежде всего топенантов нижнего рея. Эти детали весьма характерны для оснастки древнеегипетских судов Нового царства. На малых судах топовый блок мог быть изготовлен из одной деревянной детали, в которой обычно просверливали четыре отверстия. Однако у больших кораблей, он, видимо, состоял из вертикальных и горизонтальных деревянных брусков, соединенных друг с другом врубкой. Затем такой блок найтовили спереди от мачты [4].

---

[2] Jones 1995: 49.

[3] Jones 1995: 49.

[4] См. реконструкции Б. Ландстрёма: Landström 1970: fig. 320, 326.

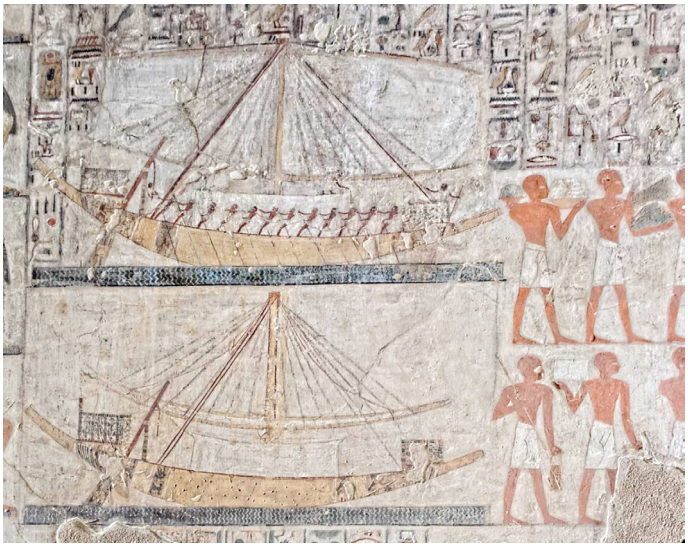

Рис. 1. Корабль из фиванской гробницы Рехмира (TT 100), визиря во времена правления Тутмоса III (1479–1425 гг. до н. э.), Хатшепсут (1473–1458 гг. до н. э.) и Аменхотепа II (1427–1400 гг. до н. э.) На данном рельефе изображен один и тот же корабль, идущий под парусом и на веслах (вверху) и с убранным парусом (внизу).

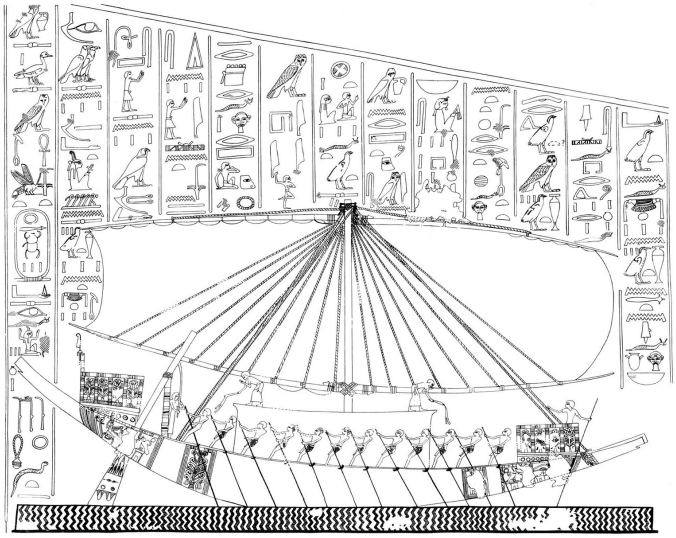

Рис. 2. Прорисовка корабля из фиванской гробницы Рехмира (TT 100, XVIII династия, время правления Тутмоса III (1479–1425 гг. до н. э.), Хатшепсут (1473–1458 гг. до н. э.) и Аменхотепа II (1427–1400 гг. до н. э.). По Davies 1943: pl. 68

Рис. 3. Рельеф из гробницы Пахери в Эль-Кабе (XVIII династия, правление Тутмоса III, 1479–1425 гг. до н. э.)

Рис. 4. Флот из 22 морских кораблей на рельефе из фиванской гробницы Хаемхета (TT 57, XVIII династия, правление Аменхотепа III, 1390–1352 гг. до н. э.)

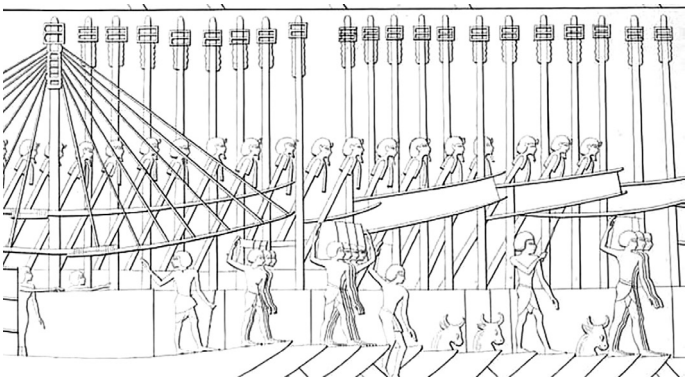

Рис. 5. Фрагмент прорисовки рельефа из фиванской гробницы Хаемхета (TT 57, XVIII династия, правление Аменхотепа III, 1390–1352 гг. до н. э.). По Lepsius 1848: Bl. 76

Со стороны носа мачта поддерживалась форштагом, который мог быть как одинарным, так и двойным (рис. 6, см. также рис. 10) и крепился к носовой тросовой обвязке корпуса[5]. Ахтерштаг же был всегда одинарным, и его крепили на кормовом бимсе, расположенном между вертикальными опорами рулевых весел. На многих рельефах ахтерштаг и вовсе отсутствует. В случае, когда на рельефе нет также и изображения форштага, отсутствие обоих штагов может быть объяснено желанием художника упростить рисунок (см., например, рис. 8). Однако зачастую ахтерштага нет также и на изображениях, где форштаг присутствует. В последнем случае можно предположить, что роль ахтерштага выполняли фалы верхнего рея.

Многочисленные бакштаги, характерные для изображений и моделей судов Среднего царства, полностью исчезают из иконографии времени Нового царства. По всей вероятности, мощная кница обеспечивала достаточную опору для мачты. На некоторых изображениях высота кницы весьма значительна[6]. Кроме того, двойные форштаги могли частично поддерживать мачту и в поперечной плоскости, если они были разнесены по разным бортам (см. рис. 11). Впрочем, отсутствие специальных снастей для поперечной поддержки мачты (вант, бакштагов) всё же указывает на то, что данное парусное вооружение предназначалось прежде всего для плавания с попутным ветром. Здесь важно отметить, что ванты бесполезны для оснастки с нижним реем, так как они мешали бы его обрасопить[7].

Один или два фала проводили через верхние отверстия в блоке на топе мачты. Его или их ходовые концы крепили в стопоре на корме корабля, как можно судить по немногочисленным известным изображениям (рис. 7).

---

[5] Такие обвязки (англ. *girdles*) для усиления прочности корпуса видны на многих рельефах, хотя археологического подтверждения этой практики пока нет.

[6] Landström 1970: 138, fig. 405.

[7] Wachsmann 1998: 250.

Рис. 6. Корабль из фиванской гробницы Сеннефера (TT 96, XVIII династия, правление Аменхотепа II, 1427–1400 гг. до н. э.)

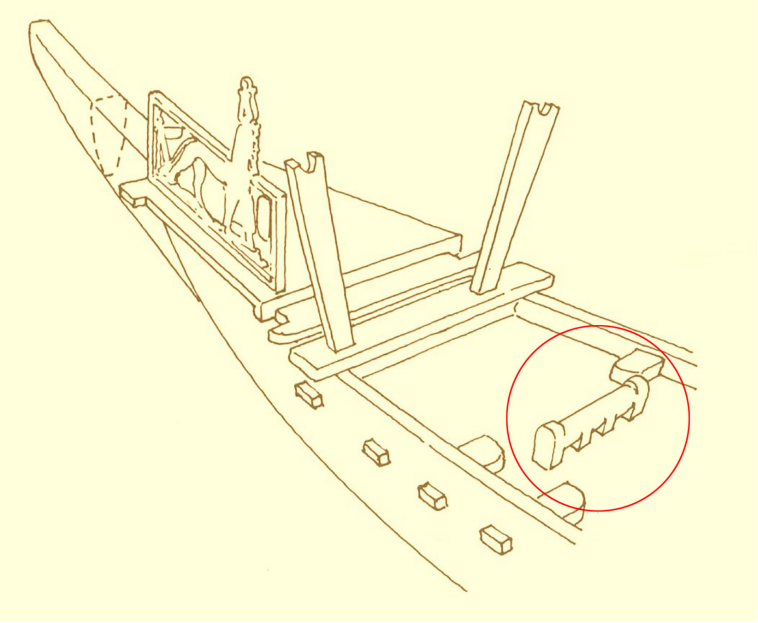

Рис. 7. Палубный стопор на корме модели корабля Аменхотепа III (1390–1352 гг. до н. э.) из Египетского музея в Каире (обведен красным кругом). По Landström 1970: 108, fig. 337

Любопытная сцена изображена на стене гробницы Рехмира (TT 100), визиря при дворе Тутмоса III (1479–1425 гг. до н. э.), Хатшепсут (1473–1458 гг. до н. э.) и Аменхотепа II (1427–1400 гг. до н. э.) (рис. 8). Один из матросов набивает фал, используя вес своего тела, в то время как двое других сворачивают его ходовой конец в бухту. Возможно, здесь есть небольшая доля художественного вымысла. Если для сворачивания бухты было вполне достаточно одного человека, то выбирание фала было очень тяжелой работой, для которой требовалось несколько матросов. Вероятнее всего, в данном случае фал крепился в стопоре, установленном на крыше надстройки[8]. Обратим внимание на то, что у двух кораблей в левой части рельефа верхний рей поднят до упора, парус наполнен ветром и они уже начали движение. Впередсмотрящие с шестами в руках находятся на носу кораблей. Тот, что слева, показывает правильный курс или указывает на некую навигационную опасность. Его указания передаются рулевому юнгой, который разместился на нижнем рее. Матросы корабля, изображенного в центре рельефа, навалились на свои шесты, чтобы избежать столкновения с другим судном, находящимся на переднем плане. На этом корабле парус еще только ставят, так как верхний рей поднят не полностью и хорошо видно пузо паруса под нижним реем. Таким образом, на рельефе изображена очень живая и правдивая сцена из жизни нильских речников времен XVIII династии.

Два нижних отверстия в блоке на топе мачты предназначались для бегучих топенантов верхнего рея. Таких топенантов обычно было два, и их коренные концы крепили недалеко от ноков рея. Ходовые концы топенантов проводили на корму и, вероятно, крепили в стопоре вместе с одним или несколькими фалами.

Стоячие топенанты[9] верхнего рея на рельефах можно видеть лишь тогда, когда изображаемый корабль идет под парусом. В этом случае они свисают под верхним реем в виде полуокружностей. На рельефах их может насчитываться от одного до трех на каждом борту. Когда верхний рей опускали, он повисал на стоячих топенантах. Применение таких топенантов было оправданно на больших судах, поскольку вес верхнего рея у них был значительным. На малых судах рей вполне мог висеть на фалах и стоячие топенанты были не нужны.

Топенанты нижнего рея были более многочисленными, чем топенанты верхнего рея. В некоторых случаях их число достигало 36. На рельефе из гробницы Менны (TT 69, XVIII династия, правление Тутмоса IV — Аменхотепа III, ок. 1400 г. до н. э.) изображен корабль, оснащенный 12 топенантами нижнего рея, по шесть на каждом борту (рис. 9). Проводка топенантов нижнего рея претерпела серьезные изменения по сравнению с тем, какой она была в эпоху Среднего царства. Раньше один конец топенанта крепили на одной из половин рея, потом протягивали по диагонали к мачте, где вязали узел. После этого топенант опускали к противоположной половине рея и там крепили узлом на таком же расстоянии от мачты. Теперь же топенант от точки крепления на рее проходил через рым на мачте и снова опускался к той же половине рея, но узел вязали с небольшим отступом от первой точки крепления. Как и прежде, такая система позволяла при необходимости отрегулировать длину топенантов, но проводка их стала проще.

---

[8] Landström 1970: 136.

[9] Разница между «стоячими» и «бегучими» топенантами верхнего рея подробно раскрыта в предыдущей статье серии. Там же приведены рисунки морских узлов, применявшихся при креплении топенантов. См. Белов 2020b.

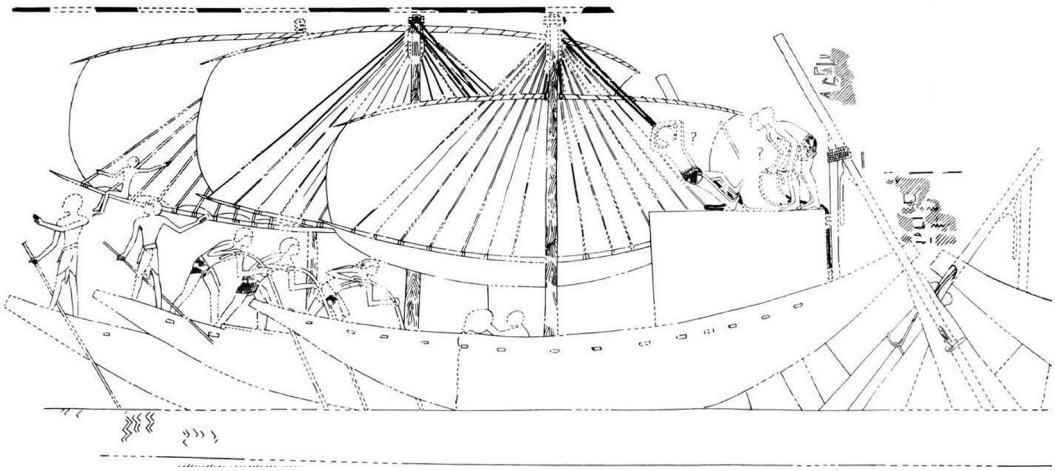

Рис. 8. Корабли из фиванской гробницы Рехмира (TT 100), визиря во времена правления Тутмоса III (1479–1425 гг. до н. э.), Хатшепсут (1473–1458 гг. до н. э.) и Аменхотепа II (1427–1400 гг. до н. э.). По Davies 1943: pl. 61

Рис. 9. Изображение парусного корабля из фиванской гробницы Менны (TT 69, XVIII династия, правление Тутмоса IV — Аменхотепа III, ок. 1400 г. до н. э.)

Брасы и шкоты на рельефах изображались весьма нерегулярно, причем на некоторых из них могли быть показаны только брасы, а на других — только шкоты.

Примечательно, что на другом рельефе из вышеупомянутой гробницы Рехмира (TT 100) сохранились красочные сцены изготовления из растительного сырья тросов для кораблей, а также изображения готовых бухт троса (рис. 10).

Рис. 10. Изображение мастерской по изготовлению тросов на рельефе из гробницы Рехмира (TT 100)

Морские корабли Нового царства

Недавние раскопки на красноморском побережье Египта позволили обнаружить остатки портов, служивших со времен Древнего царства для отправки морских экспедиций на Синайский полуостров и в Пунт [10]. Некоторые из наскальных рисунков кораблей на Синайском полуострове, несомненно, датируются Новым царством [11].

Однако самую полную информацию об оснастке морских кораблей Нового царства можно почерпнуть из рельефов в заупокойном храме царицы Хатшепсут (1473–1458 гг. до н. э.) в Дейр-эль-Бахри, которые повествуют об экспедиции египтян в страну Пунт [12] (рис. 11). Многие детали, показанные на рельефах, и прежде всего точно переданные особенности фауны и флоры стран на побережье Красного моря, указыва-

[10] См. Bard, Fattovich 2018; Abd el-Raziq et al. 2012; Tallet, Marouard 2016.

[11] См. Wachsmann 1998: 32–38, fig. 2.59, 2.60; Pomey 2012: 65–66.

[12] Наиболее вероятно, что Пунт находился на побережье полуострова Сомали, хотя существуют теории, согласно которым он располагался на побережье Аравийского полуострова. Литература по этому вопросу весьма обширна. Вот несколько работ сторонников обеих гипотез, в которых изложена история вопроса и приводится библиография: Kitchen 1971; Meeks 2003; de Breyer 2016.

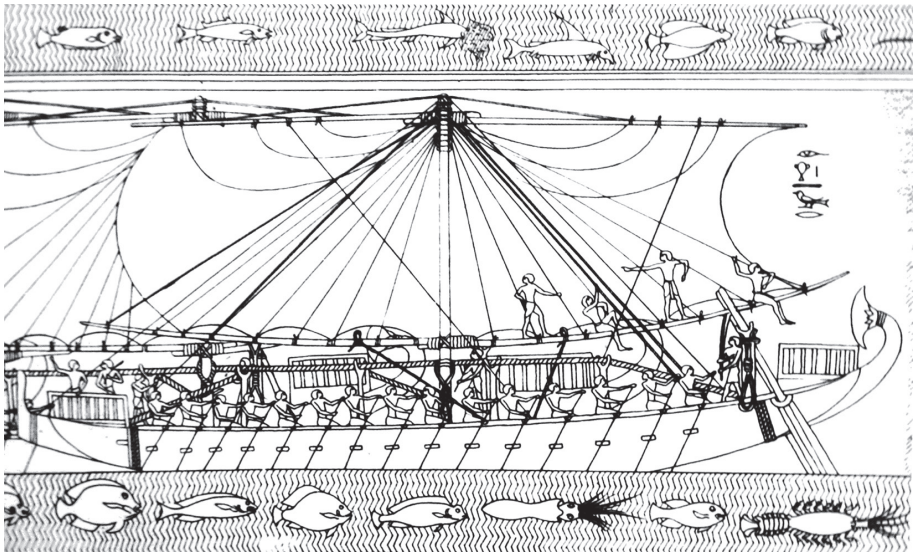

Рис. 11. Один из кораблей пунтийской экспедиции царицы Хатшепсут (1473–1458 гг. до н. э.) с рельефа в храме Дейр-эль-Бахри. Рисунок по Naville 1894–1908: vol. 3, pl. 69

ют на то, что в создании этих композиций участвовали художники, входившие в состав экспедиции[13]. На рельефах изображены пять кораблей типа «кебенет» (*kbn.t*)[14], хотя в действительности их могло быть и больше. Отличия изображенных морских судов от речных в основном касаются корпуса, однако есть и небольшая разница в оснастке.

Верхний рей был оснащен двумя фалами — несомненно, для большей надежности. По той же причине верхний рей имел по три стоячих топенанта с каждого борта, а нижний — по восемь (рис. 12). При этом коренной конец каждого топенанта делал несколько шлагов вокруг рея[15]. Вероятно, это позволяло туже набивать крайние топенанты, тем самым приподнимая ноки нижнего рея над водой.

Лишь у одного из изображенных кораблей нарисованы брасы и шкоты (см. рис. 9). Брасы закреплены на верхнем рее приблизительно на одной трети расстояния от его нока до мачты. Шкоты же закреплены совсем близко к мачте, что должно было сильно затруднять брасопку нижнего рея, поскольку рычаг в этом случае был недостаточным. Возможно, такое расположение шкотов объясняется художественными условностями[16], но здесь можно предложить и иные аргументы. Располагать место крепления шкотов

[13] Wachsmann 1998: 22.

[14] Это устоявшееся название морских кораблей Нового царства восходит к топониму Библ. См. Faulkner 1941. Вероятнее всего, оно закрепилось за данными кораблями из-за того, что они строились из импортируемого из Библа дерева высокого качества (кедр, сосна). См. Servajean 2017: 112. В ходе недавних раскопок на побережье Красного моря была найдена надпись времени правления V династии (ок. 2400 г. до н. э.), в которой упоминаются корабли *kbn.t.* На сегодняшний день это самое раннее упоминание об этих судах. См. Tallet 2012: 150–151.

[15] Wachsmann 1998: 28, fig. 2.34.

[16] Wachsmann 1998: 28.

Рис. 12. Модель-реконструкция морского корабля царицы Хатшепсут из коллекции Немецкого музея в Мюнхене

близко к тонким нокам было рискованно, поскольку при крепком ветре они могли не выдержать нагрузки. Что касается трудностей брасопки, то данные корабли были рассчитаны прежде всего на плавание при попутном ветре, а потому большой угол поворота реев не требовался.

В 2008 г. в Рашиде (Египет) была построена историческая реплика морского корабля царицы Хатшепсут (рис. 13)[17]. Судно получило название «Мин Пустыни» (*Min of the Desert*) и совершило пятидневное экспериментальное плавание по Красному морю. Остановимся чуть подробнее на особенностях оснастки этого корабля и на основных результатах его плавания.

Высота мачты над уровнем палубы составляет 8,3 м[18]. Мачта установлена в степсе на днище и поддерживается тросовым вулингом[19] диаметром 22 мм, который обхватывает ее и палубный бимс. Стоячий такелаж для поддержки мачты состоит из двух форштагов и ахтерштага. Как и на рельефах, она не имеет бакштагов или вант, но при этом в ходе испытаний сомнений в ее устойчивости не возникло.

[17] Постройку корабля профинансировала компания *Sombrero & Co* для съемок документального фильма «Когда египтяне ходили по Красному морю», режиссер С. Бегуан (*Quand les Égyptiens naviguaient sur la Mer Rouge, S. Begouin*).

[18] Ward et al. 2012: 2.

[19] Вулинг (англ. *woolding*) — несколько шлагов троса, связывающих составные деревья.

Рис. 13. Корабль «Мин Пустыни» во время испытаний на Красном море. Фото: Ward et al. 2012: fig. 39.1

В полном соответствии с изображениями на рельефах реи «Мина Пустыни» изготовили из двух рангоутных деревьев. Помимо видимых на рельефе найтовов, между половинками рея кораблестроители дополнительно применили внутренние шипы для укрепления соединения[20]. Длина нижнего рея составила 16,7 м, а верхнего — 15,7 м.

Парус реплики площадью 80,9 м^2 был изготовлен из хлопка, не соответствовавшего, скорее всего, материалу парусов исторических кораблей, которым являлся лен[21]. Высота паруса составила 5,40 м, а ширина — около 14,5 м.

При попутном ветре корабль продемонстрировал устойчивость на курсе и хорошую скорость, достигавшую 7 узлов. Однако, как можно было предположить, доступные для плавания курсы ограничивались фордевиндом и бакштагом. Предельный угол плавания составил 100° от направления ветра, что соответствует курсу крутой бакштаг[22]. При свежем ветре курс в полветра (галфвинд) вызывал уже слишком значительный дрейф.

Здесь можно отметить, что на древнеегипетских рельефах Нового царства корабли, плывшие на север, неизменно изображались с работающими гребцами и убранным парусом, а плывшие на юг — с поставленным парусом[23]. Косвенным образом этот художественный канон подтверждает, что лавировать древнеегипетские суда были неспособны.

[20] Ward et al. 2012: 2.
[21] Ward et al. 2012: 4.
[22] Ward et al. 2012: 4-5.
[23] Vinson 1994: 39.

В заключение раздела о морских кораблях пунтийской экспедиции царицы Хатшепсут будет интересно упомянуть о рельефе из гробницы TT 143 в Фивах, датируемой временем правления Тутмоса III и Аменхотепа II (рис. 14). На рельефе, несомненно, изображены плоты, и долгое время считалось, что жители Пунта добирались на них до Египта. В недавно опубликованной работе убедительно доказывается, что на плотах находились египтяне, которые, вероятнее всего, использовали их для разгрузки товаров, доставленных из Пунта на кораблях *kbn.t*[24]. Плоты были оснащены треугольными парусами, которые напоминают паруса судов Древнего царства, изображенных на рельефе из Дейр-эль-Гебрави[25]. По всей видимости, в данном случае этот вид парусного вооружения был выбран из-за простоты в управлении.

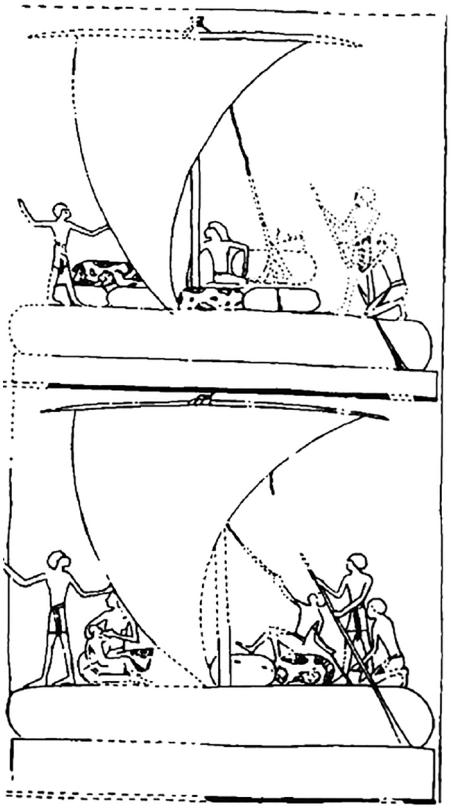

Рис. 14. Изображения плотов под парусами на рельефе из фиванской гробницы неизвестного (TT 143, время правления Тутмоса III и Аменхотепа II). По Wachsmann 1998: 33, fig. 2.44

[24] Servajean 2017.

[25] См. Белов 2020а.

Сирийские морские корабли

В двух фиванских гробницах времени правления XVIII династии находятся рельефы с изображениями судов, пришедших с товарами из Сирии и поднявшихся вверх по Нилу.

Первая из этих гробниц принадлежит Кенамону (TT 93, правление Аменхотепа II, ок. 1450 г. до н. э.) (рис. 15–16). На одном из рельефов изображено прибытие в Фивы целого флота иностранных кораблей. Хотя почти все исследователи сходятся на том, что корпуса этих кораблей сильно отличались от древнеегипетских[26], между ними есть и целый ряд схожих черт[27].

Вторая гробница датируется чуть более поздним временем и предназначалась для Небамона, чиновника при дворе Тутмоса IV или Аменхотепа III (TT 17, ок. 1400–1350 гг. до н. э.). Корабль с одного из рельефов во многом схож с кораблями, изображенными на стенах гробницы Кенамона, и вследствие этого данные рельефы часто рассматривают вместе (рис. 17). Впрочем, недавно гипотезы о сходстве конструкции этих кораблей были подвергнуты критике[28].

Примечательно, что во время правления Аменхотепа III (1390–1352 гг. до н. э.) в древнеегипетском языке появилось слово «менеш» (*mnš*) для обозначения нового типа кораблей. Детерминатив для этого слова, известный по надписи, датируемой рамессидским периодом (правление Рамсеса II, 1279–1213 гг. до н. э.), удивительным образом напоминает корабли с описанных выше рельефов[29]. Согласно одному из предположений, более высокие мореходные качества кораблей *mnš* способствовали тому, что их начали строить в Египте. Возможным местом их постройки могли быть верфи Перу-Нефер в Мемфисе, где проживало и работало много корабелов из левантийских стран[30].

Что же представляет собой парусная оснастка этих кораблей? В целом можно констатировать, что, за несколькими отличиями, она очень похожа на древнеегипетскую. Для паруса были характерны те же пропорции, и ставился он также между верхним и нижним реем. Оснастка мачт и реев тоже одинакова. Однако на топе мачты кораблей в правой части рельефа из гробницы Кенамона (см. рис. 16, внизу) видна так называемая «корзина»[31], в которой размещался впередсмотрящий. Это самое раннее изображение подобного устройства на древнеегипетских рельефах. Чуть позже на рельефах из заупокойного храма Рамсеса III (1184–1153 гг. до н. э.) в Мединет-Абу были изображены боевые корабли с «корзинами» на мачтах, в которых располагались лучники. Следует, впрочем, отметить, что в последнем случае «корзина» находилась на топе мачты, в то время как на рельефах из гробницы Кенамона видно, что она крепится сбоку от нее.

---

[26] Корабли на рельефе имеют высокие вертикальные фор- и ахтерштевни, а также плетеный фальшборт для защиты груза.

[27] Save-Soderbergh 1946: 106.

[28] Mark 2017. С. Марк не без основания полагает, что корабль с рельефа из гробницы Небамона мог свидетельствовать о серьезном изменении древнеегипетских кораблестроительных приемов.

[29] Basch 1987: 65.

[30] Basch 1978: 106.

[31] Дальнейшая эволюция «корзин» привела к появлению марсовых площадок, которые уже не имели высоких бортиков. См. Курти 1989: 223–224.

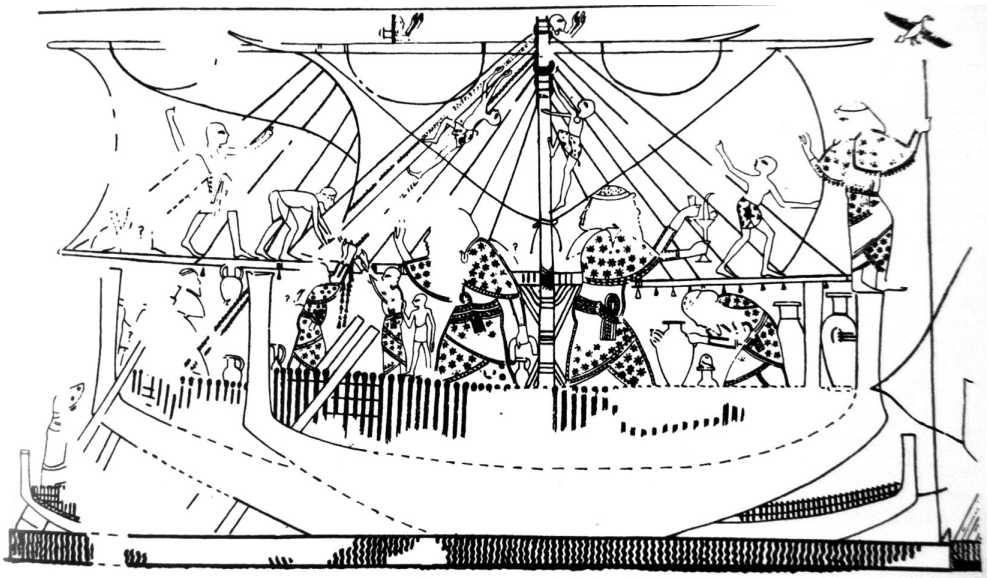

Рис. 15. Фрагмент рельефа из гробницы Кенамона (TT 93, правление Аменхотепа II, ок. 1450 г. до н. э.). По Basch 1987: 64, fig. 113

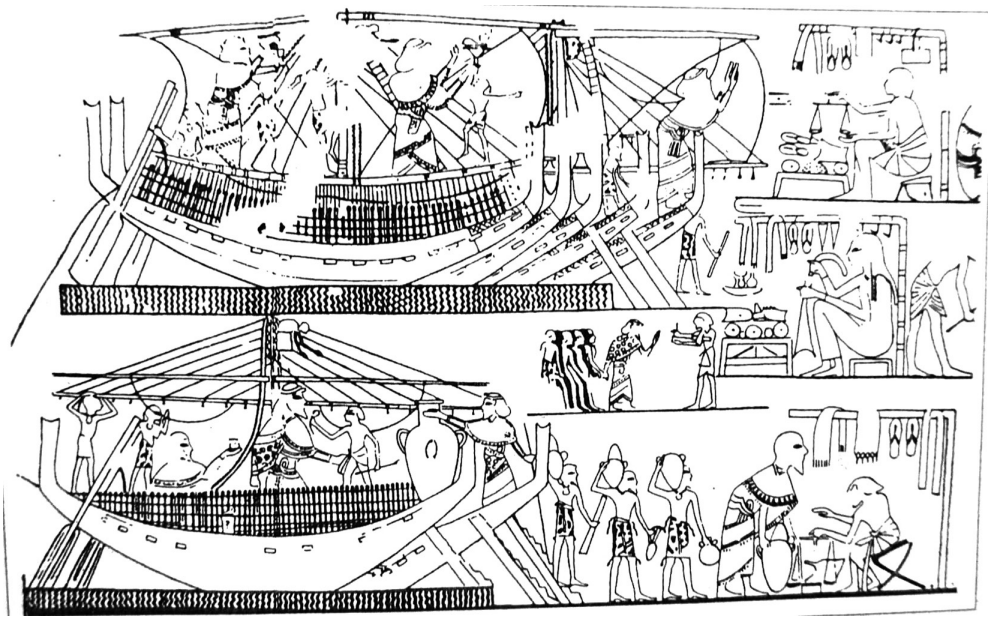

Рис. 16. Фрагмент рельефа из гробницы Кенамона (TT 93, правление Аменхотепа II, ок. 1450 г. до н. э.). По Basch 1987: 64, fig. 114

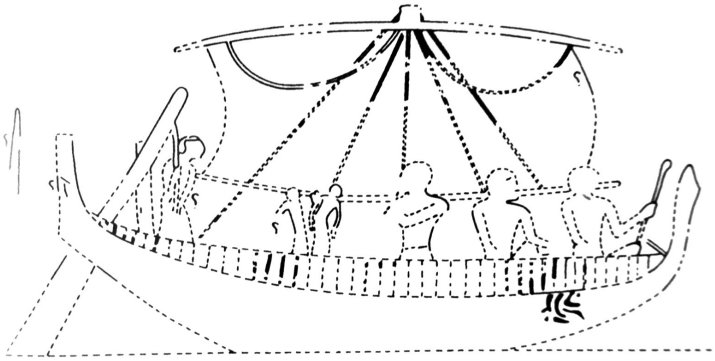

Рис. 17. Фрагмент рельефа из гробницы Небамона (TT 17, ок. 1400–1350 гг. до н. э., правление фараонов Тутмоса IV или Аменхотепа III). По Basch 1987: 63, fig. 110

Следующей деталью, до недавнего времени уникальной для древнеегипетской иконографии[32], является изображение веревочной лестницы, ведущей на мачту (см. рис. 16, вверху)[33]. В более позднее время подобные веревочные лестницы стали весьма характерны для оснастки греческих и римских судов[34]. В эпоху расцвета парусного флота (конец XV — начало XIX в.) матросы забирались на мачты по вантам, на которых устанавливались выбленки, представлявшие собой горизонтально натянутые тросы. Однако, как уже подчеркивалось выше, наличие у древнеегипетских судов нижнего рея не позволяло использовать ванты. Впрочем, древнеегипетские моряки легко обходились и без них, как можно судить по изображению корабля в левой части того же рельефа (см. рис. 15). Как мы видим, один из матросов забирается на топ мачты по ахтерштагу, а другой — по самой мачте. Веревочные лестницы облегчали подъем на мачту и их появление может быть связано с частым использованием «корзин» для наблюдения за горизонтом или в ходе морских сражений.

Наконец, обратим внимание на еще более мелкие детали, изображенные на рельефе, а именно на ряд крошечных треугольников под нижним реем. Ш. Ваксман высказал предположение о том, что это могут быть клеванты, которые использовались для облегчения уборки паруса, или же декоративные кисточки[35]. Первое предположение кажется более вероятным, так как в ходе уборки и постановки паруса матросы должны были отдавать его нижнюю шкаторину и клеванты могли значительно упростить эту процедуру. Кроме того, можно предположить, что клеванты применялись для уборки снастей бегучего такелажа под нижний рей, что подтверждается немногочисленными изображениями амарнской эпохи[36].

[32] Ранее неизвестные изображения таких лестниц амарнского периода рассматриваются в Vergnieux, Belov (в печати).

[33] Landström 1970: 139.

[34] Casson 1971: 238. Веревочные лестницы использовались и в оснастке парусных кораблей в новейшее время. Их иногда устанавливали с кормовой стороны мачты для работы с грот- и бизань-стакселями.

[35] Wachsmann 1998: 45.

[36] Vergnieux, Belov (в печати).

Комментируя оснастку корабля в правой нижней части рельефа (см. рис. 16), некоторые исследователи предположили, что в данном случае парус убирали, поднимая вверх нижний рей, а не опуская верхний в соответствии с обычной практикой[37]. Это предположение лишено оснований, так как процедура уборки паруса была бы слишком трудоемкой. На кораблях времени расцвета парусного флота парусину действительно подбирали под верхний рей, но при этом нижний рей оставался неподвижным. Против такого предположения свидетельствует и изображение стоячих топенантов верхнего рея, единственным назначением которых было поддержание его в нижнем положении. Кроме того, у корабля в левой части рельефа отчетливо виден бейфут, которым нижний рей был прикреплен к мачте и который препятствовал вертикальному перемещению рея[38]. Наиболее вероятно, что художник искусственно поднял верхний рей, для того чтобы иметь больше места для изображения людей в нижнем регистре.

Брасы корабля в левой части рельефа (см. рис. 15) закреплены на мачте узлом. Скорее всего, это было сделано с целью освободить палубу от снастей для разгрузки товаров. Впрочем, здесь художник явно погрешил против истины. Брасы никак не могли быть настолько коротки, и ходовые их концы должны были быть собраны в бухты[39]. Эти бухты можно было разместить на мачте на утках.

Оснастка корабля, изображенного на рельефе из гробницы Небамона (см. рис. 17), не несет никакой новой информации. Верхний рей корабля имеет легкий изгиб вниз, но это наблюдается и на судах с более ранних древнеегипетских рельефов[40].

Если корпуса кораблей на рассмотренных рельефах указывают на их иностранное происхождение[41], то об оснастке этого сказать нельзя[42]. Не исключено, впрочем, что художник никогда не видел воочию сирийского судна, а работал по описанию[43].

Подводя итог анализу технической эволюции оснастки с начала эпохи Нового царства до начала амарского периода, можно сказать, что изменения были не слишком серьезными, так как во многом они уже были предопределены инновациями конца правления XII династии Среднего царства. Всё же были достигнуты некоторые улучшения в проводке бегучего такелажа. Снасти теперь были разведены между мачтовым блоком на топе мачты (фалы и бегучие топенанты верхнего рея) и рымами по ее сторонам (стоячий такелаж). В иконографии рассматриваемого периода сто́ит отметить появление большого числа матросов в такелаже кораблей. Чаще всего они стоят, сидят на нижнем рее или перемещаются по нему, держась за топенанты (рис. 18). Иногда среди них встречаются и женщины[44]. Обратим внимание, что на рельефе, показанном на рис. 18, гребцы отдыхают, поскольку корабль идет под парусом. В других случаях матросы забираются на мачту или уже находятся на ее топе (см. рис. 14).

В следующей статье серии будут рассмотрены крайне любопытные эксперименты с оснасткой, проводившиеся во время правления Эхнатона (1352–1336 гг. до н. э.).

---

[37] Save-Soderbergh 1946: 57.

[38] Wachsmann 1998: 45.

[39] Ср. Белов 2020а.

[40] Mark 2017: 73.

[41] Это бесспорно для кораблей, изображенных на рельефах из гробницы Кенамона.

[42] Vinson 1994: 41.

[43] Landström 1970: 139.

[44] К примеру, рельеф из гробницы Неферхотепа (TT 49, XVIII династия, правление Тутанхамона-Эйе-Хоремхеба). Он будет проанализирован в следующей статье серии.

Рис. 18. Изображение корабля на рельефе из фиванской гробницы писца Аменемхета (TT 82, XVIII династия, правление Тутмоса III, 1479–1425 гг. до н. э.)

Библиография

Белов 2020a Белов А. А., История развития парусной оснастки древнеегипетских кораблей с начала эпохи Древнего царства (2686 г. до н. э.) по конец Первого переходного периода (2055 г. до н. э.) // Египет и сопредельные страны 2 (2020): 1–16. DOI: 10.24412/2686-9276-2020-2-116.

Белов 2020b Белов А. А., История развития парусной оснастки древнеегипетских кораблей с начала Среднего царства (2055 г. до н. э.) по конец Второго переходного периода (1550 г. до н. э.) // Египет и сопредельные страны 3 (2020): 1–27. DOI: 10.24412/2686-9276-2020-00006.

Курти 1989 Курти О., Постройка моделей судов. Энциклопедия судомоделизма (Ленинград, 1989).

Abd el-Raziq et al. 2012 Abd el-Raziq M., Castel G., Tallet P., Marouard G., The pharaonic site of Ayn Soukhna in the Gulf of Suez: 2001–2009 Progress report // Tallet P. (ed.), The Red Sea in pharaonic times: recent discoveries along the Red Sea coast. Proceedings of the colloquium held in Cairo/Ayn Sukhna 11–12 january 2009 (Cairo, 2012): 3–21.

Bard, Fattovich 2018 Bard K. A., Fattovich R., Seafaring expeditions to Punt in the Middle Kingdom. Excavations at Mersa/Wadi Gawasis, Egypt (Leiden — Boston, 2018).

Basch 1978 Basch L., Les navires mnš et autres notes de voyage en Egypte // Mariners mirroir 64 (1978): 115–118.

Basch 1987 Basch L., Le musée imaginaire de la marine antique (Athens, 1987).

Casson 1971 Casson L., Ships and seamanship in Ancient world (Princeton, 1971).

Davies 1943 Davies N. de G., The tomb of Rekh-Mi-Re at Thebes (New York, 1943).

De Breyer 2016 De Breyer F., Punt. Die Suche nach dem “Gottesland” (Leiden — Boston, 2016).

Faulkner 1941 Faulkner R. O., Egyptian seagoing ships // Journal of Egyptian archaeology 26 (1941): 3–9.

Jones 1995 Jones D., Egyptian bookshelf: boats (London, 1995).

Kitchen 1971 Kitchen K. A., Punt and how to get there // Orientalia 20 (1971): 184–207.

Landström 1970 Landström B., Ships of the pharaohs: 4000 years of Egyptian shipbuilding (Garden City — New York, 1970).

Lepsius 1848 Lepsius C. R., Denkmaeler aus Aegypten und Aethiopien nach des Zeichnungen der von Seiner Majestät dem Koenige von Preussen, Friedrich Wilhelm IV., nach diesen Ländern gesendeten, und in den Jahren 1842–1845 ausgeführten w,issenschaftlichen Expedition auf Befehl Seiner Majestät, III (Berlin, 1848).

Mark 2017 Mark S., The ship depiction in the Tomb of Nebamun: the earliest Egyptian ship without a hogging truss // Journal of Ancient Egyptian interconnections 16 (2017): 68–86.

Meeks 2003 Meeks D., Locating Punt // O’Connor D., Quirke S. (ed.), Encounters with Ancient Egypt, VII: Mysterious lands (London, 2003): 53–80.

Naville 1894–1908 Naville E., The temple of Deir el Bahari (London, 1894–1908).

Pomey 2012 Pomey P., Les graffiti navals de la zone minière du Sud-Sinaï (Rod al-Air, Gebel al-Hazbar, Ouadi Shella/Ouadi Boudra // Tallet P. (ed.), La zone minière pharaonique du Sud-Sinaï, I: Catalogue complémentaire des inscriptions du Sinaï (Le Caire, 2012): 279–296.

Save-Soderbergh 1946 Save-Soderbergh T., The navy of the 18th Egyptian Dynasty (Uppsala — Leipzig, 1946).

Servajean 2017 Servajean F., Les radeaux de Pount // Égypte Nilotique et Méditerranéenne 10 (2017): 103–115.

Tallet 2012 Tallet P., Ayn Sukhna and Wadi el-Jarf: two newly discovered pharaonic harbours on the Suez Gulf // British Museum studies in Ancient Egypt and Sudan 18 (2012): 147–168.

Tallet, Marouard 2016 Tallet P., Marouard G., The harbor facilities of King Khufu on the Red Sea shore: the Wadi al-Jarf/Tell Ras Budran system // Journal of the American Research Center in Egypt 52 (2016): 135–177.

Vergnieux, Belov (в печати) Vergnieux R., Belov A., Les scènes nautiques sur les talatat du IXe pylône de Karnak.

Vinson 1994 Vinson S., Egyptian Boats and Ships (Buckinghamshire, 1994).

Wachsmann 1998 Wachsmann S., Seagoing ships and seamanship in the Bronze Age Levant (London, 1998).

Ward et al. 2012 Ward C., Couser P., Vann D., Vosmer T., Abd el-Maguid M., Reconstruction and sailing performance of an ancient Egyptian ship // Gunsenin N. (ed.), Between continents: proceedings of the twelfth symposium on boat and ship archaeology, Istanbul 2009 (Oxford, 2012): 287–293.

Evolution of rigging of Ancient Egyptian ships from the beginning of the New Kingdom (c. 1550 BC) to the beginning of the Amarna Period (1352 BC)

A. A. Belov

In the fourth article of this series the author considers evolution of rigging and sails of Ancient Egyptian ships starting from the beginning of the New Kingdom (1550 BC) to the beginning of the Amarna Period (1352 BC). The article is based on archaeological, iconographic, ethnographic materials and written sources in order to trace principal changes in rigging of different periods. Some positions of major works on the subject of Ancient Egyptian rigging were complemented or reconsidered by the author of this publication.

Keywords: ancient shipbuilding, ancient rigging, seafaring in Ancient Egypt, New Kingdom.

Ссылка для цитирования:

Белов А. А. История развития парусной оснастки древнеегипетских кораблей с начала Нового царства (1550 г. до н. э.) до начала амарнского периода (1352 г. до н. э.) // Египет и сопредельные страны 4 (2020): 1–20. DOI: 10.24412/2686-9276-2020-00011.