

Военные суда на Каспии в средние века

Окончание. Начало см. "Irs-Наследие" № 61, 62 - 2013



Изображения кораблей на скалах Гобустана вблизи Баку. XII -VI тыс до н.э.

С появлением в IX-X веках независимых азербайджанских феодальных государств, а особенно с усилением государства Ширваншахов в X-XIII вв., в Азербайджане новое развитие получило военное судостроение. В X-XII вв. военный флот ширваншахов насчитывал несколько десятков судов. Особенно усиливается флот в XII в. при ширваншахе Ахситане I (1160-1196). В этот период **Баку превращается в крупный порт и центр международной транзитной торговли на Каспийском море, что положительно сказалось на развитии судостроительства.** В 1175 г. Ахситан I разбил около Баку флот русов, уничтожив 73 неприятельских судна (1, с. 141). Этот факт позволяет судить о численности флота Ширвана и высоких качествах его военных кораблей.

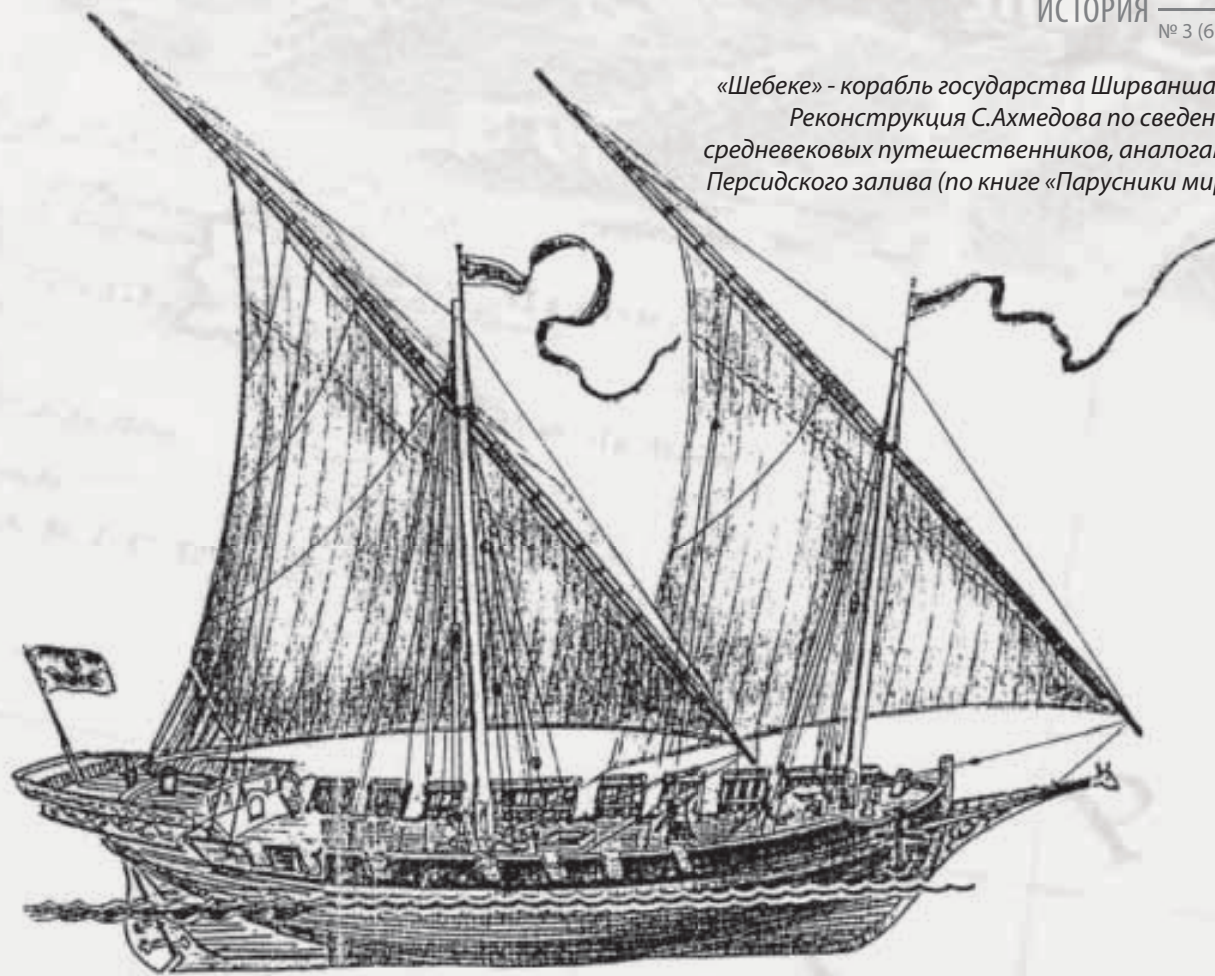
Для того, чтобы восстановить внешний вид военных судов Ширвана XIII века, были использованы сведения летописцев, записки и рисунки путешественников, а также данные археологических раскопок. На зарисовках путешественников изображены суда с вытянутым носом, приподнятой кормой, двумя мачтами с наклонными реями и косыми (треугольными) парусами. Венецианский посол Амброджио Контарини (XV век) отмечал, что в его время корабли Каспия уступали европейским судам, так как были сильно

устаревшими (2, с. 138). И действительно, отсутствие противника на море в XV веке привело к почти полному отмиранию военного флота Ширвана. Контарини пишет, что суда, используемые на западном побережье Каспия, «внешне напоминают галеру, но имеют размеры тартаны» (2, с. 138). Его сведения подтверждают авторы XVI-XVII веков Орудж бек Байат, Пьетро делла Валле, Ян Стрейс, которые говорят о морально устаревших кораблях. Они сообщают, что некоторые из этих кораблей могут поднимать до 30 т груза (3, с. 34; 12, с. 239).

Таким образом, основной тип ширванского корабля (путешественники описывают также рыболовные, торговые суда и даже крупные лодки) должен был иметь вытянутый нос, приподнятую корму, две мачты с наклонными реями и косыми парусами, быть похожим на галеру, иметь размеры тартаны и поднимать до 30 т груза. Тартана представляла собой судно длиной 30-35 м, шириной 6 м, а галера была парусно-гребным судном с 15-20 парами весел, фок- и грот-мачтой с косыми парусами (4, с. 27, 28, 63). Интересно, что народы Центральной и Северной Европы называли косые паруса «латинскими», народы Южной Европы («латинские» народы) – «арабскими», а арабы – «индийскими» (5, с. 24, 25). Следовательно, как вос-



«Шебеке» - корабль государства Ширваншахов.
Реконструкция С.Ахмедова по сведениям
средневековых путешественников, аналогам из
Персидского залива (по книге «Парусники мира»)



точное изобретение еще периода рабовладельческого строя косые паруса могли быть и наверняка имелись на ширванских судах. Сопоставление всей имеющейся информации дает основание полагать, что **ширванские корабли имели длину 30 м, ширину 5-6 м, приподнятую корму, вытянутый нос, фок- и грот-мачты, косые паруса с наклонными реями, до 15-20 пар весел, обводы же внешне напоминали обводы галеры**. Поиск аналогов среди кораблей других мусульманских стран привел нас к кораблю типа «шебека» (араб.). **Шебека представляла собой парусно-гребное судно, использовавшееся в военных целях в VII-XVIII веках** (в Персидском заливе шебеки встречаются до сих пор). Корпус корабля изготавливался из акации или тикового дерева, причем штевни крепились к килю, обшивка имела запас прочности за счет шпангоутов и уплотнительного троса в пазах между досками обшивки. Вместо гвоздей использовались шипы из дерева, так как у мусульман существовало поверье, что на дне моря имеется своего рода супермагнит, вытягивающий металлические детали из корпуса. Корма обильно украшалась резьбой и рассматривалась как визитная

карточка корабля. Небольшие шебеки имели две, а более усовершенствованные, крупные шебеки XV-XVII веков Персидского залива и Средиземного моря – три мачты с наклонными реями и косыми парусами (5, с. 88, 89). Носовое украшение (оно обязательно имелось на всех шебеках), возможно, напоминало голову быка. Именно это изображение наиболее часто встречается на сооружениях Ширвана XII-XIII веков. На шебеках Ширвана имелся руль и румпель. Известно, что они использовались на Востоке с XI века, а на Западе с XII века (6, с. 30). По свидетельствам путешественников, из всех каспийских типов кораблей только на корабле типа «рыба» имелось рулевое весло (7, с. 93). Следовательно, у всех остальных, в том числе и на шебеке, имелись руль и румпель. Якоря шебеки реконструированы на основании якорей, найденных во время археологических исследований на дне Бакинской бухты и на дне моря у селения Бильгя на севере Абшерона (8, с. 283; 9, с. 52-54).

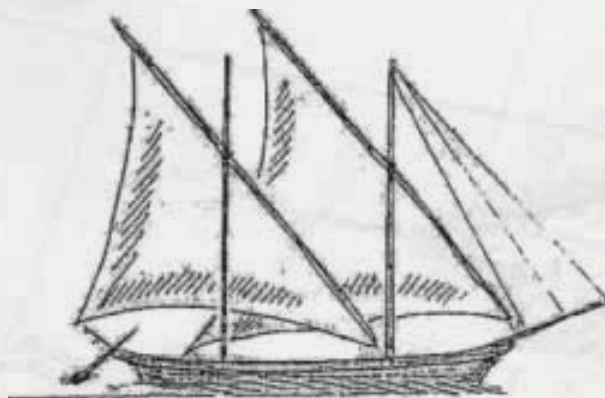
В летописях, касающихся средневековой истории Азербайджана, встречаются несколько терминов по морскому делу, и все имеют арабские корни. Следовательно, **морская терминология флота**



Ширваншахов создавалась на арабской основе. Книга средневекового теоретика морского дела, крупнейшего лоцмана своей эпохи Ахмеда ибн Маджида «Книга пользования об основах и правилах морской науки» является своеобразной арабской морской энциклопедией, подробно описывающей морские термины, использовавшиеся на Средиземном, Черном, Каспийском, Красном морях, в Персидском заливе, Индийском океане (9). Эту работу мы можем использовать для восстановления морской терминологии Ширвана. Мачты корабля обозначались терминами *дакал* (фок-мачта), *сарин* (грот-мачта), каюты – *баландж*, *малих*, якоря – *анджур*, *мирса*, сходни – *сакала*, трюм – *батн ал-маркаб*, паруса – *кил*, *кунб*, *шира* (в зависимости от материала – рогожа или хлопчатобумажная ткань) (9, с. 152, 155-159, 162, 165, 168, 173). На кораблях использовались такие навигационные приборы как водяные часы, *аструлаб* (астролябия), компас («дом иглы»), *бурд* (лот), *кемаль*, *билисти*, *алвах* (значения не установлены). Также использовалась лоция – *рахманадж* (9, с. 124, 144, 156, 168-170). Весь личный состав корабля назывался *маллах* или *бахри* («мореплаватели») и делился на высший, средний и низший. Высший состав состоял из капитана (на крупных боевых кораблях – *амир*, на мелких боевых кораблях – *раис*; на вспомогательных судах – *иштиям*) и лоцмана (*руббан*). Средний состав состоял из рулевого (*суккан-гир*), боцмана (*тандил*), корабельного плотника (*пола*), дозорного (*пянджари*, *диббон*). Матросы обозначались терминами *нути*, *навват*, стрелки-нефтеметатели – *наффат* (9, с. 168, 171, 173, 328).

В качестве военно-транспортных судов (*маркаб*) использовались корабли *багала* («мул» – араб.). **Багала – парусное судно с двумя мачтами и косыми парусами.** Деревянный корпус обшивался досками вгладь, а элементы набора корпуса и обшивки скреплялись растительными тросами (5, с. 89). Подводная часть багала, также как и шебеки, покрывалась специальной смесью растительного жира и извести. Багала имела сплошную палубу без надстроек, скошенный форштевень с коротким бушпритом. В мусульманских странах багала использовались с XI века, а в Персидском заливе и Красном море встречаются до сих пор. Размеры багалы: длина до 30 м, ширина – до 5 м, экипаж (в зависимости от размеров корабля) до 25 человек (5, с. 89).

Монгольское нашествие начала XIII века сильно затормозило экономическое развитие края, оказал

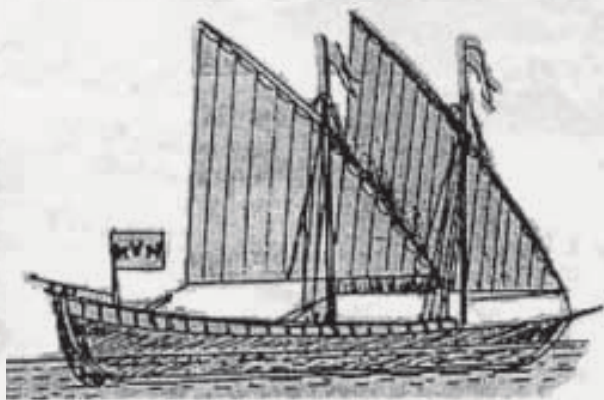


«Рыба» - так называли корабли Ширвана европейские путешественники XVI века. Реконструкция С.Ахмедова по сведениям средневековых путешественников

негативное влияние и на процесс развития судостроения.

С конца XIII века серьезно возросло значение международной морской торговли на Каспии. Развитие в XIV столетии товарно-денежных отношений в северной Италии обернулось торговой и политической конкуренцией Генуи и Венеции, борьба которых за сверхприбыли «Заморского торгова» вызвала появление итальянских купцов, миссионеров и пиратов на Ближнем Востоке, Кавказе и на Каспии. **Генуэзские и венецианские купцы на своих кораблях плавали на Каспии, на берегах которого основывали свои фактории** (1, с. 118). **Это были первые на Каспии корабли европейского типа**, о которых сообщают путешественники из Западной Европе. Голландский путешественник Ян Стрейс (XVI в.) указывал: «По Каспийскому морю хорошо ходить в плоской ладье, вместимостью от 40 до 50 ластов, суда больших размеров и сидящие глубже не всюду могут пройти» (11, с. 301).

В старинном каталонском атласе, составленном в 1375 г. Каспийское море указано как Бакинское море и море Сарра. Отсюда можно заключить, что каталонцы плавали по Каспийскому морю и хорошо знали его побережье (13, с. 118). По свидетельству Марко Поло, уже в XIII в. генуэзские купцы ходили по Каспию на своих перевезенных сюда судах (12, с. 33). Здесь появились **новые типы кораблей, приспособленные в том числе и для перевозки нефти. В частности, нефть перевозилась из Баку гиланскими купцами на их бусах на пристани Мангышлака** (1, с. 292). По свидетельству итальянского путешественника и дипломата Амброджио Контарини, в XV веке на Каспии плавали ширванские военные суда



«Багала» («мул») – транспортный корабль Ширвана. Реконструкция С.Ахмедова по сведениям средневековых путешественников

системы «рыба», построенные из просмоленных дубовых досок с двумя мачтами и длинными шестами. По описанию Контарини, они *«имеют совершенно форму рыбы, и носят даже это название, ибо узки в корме и носу, а по бокам очень выпуклы»*. Далее Контарини отмечал: *«Каспийские мореходцы плавают на авось, без компаса, наблюдая течения звезд, и вообще держатся берегов, от которых никогда не удаляются на большие расстояния. В дурную погоду они прибегают к парусам; иногда же употребляют и весла»* (11, с. 93). Эти суда вмещали 10 человек с грузом. Оруджбек Баят, Петро Делла Валле и Ян Стрейс сообщают о плавающих на Каспии **плоскодонных весельных судах галерного типа**, способных перевозить до 30 тонн груза. Эти галеры были двух типов: галера-зензил - узкое, но чрезвычайно маневренное и скоростное судно, и *бастард-галера* – широкое с округленной формой кормы, предназначенное в основном для перевозки грузов. Все эти галеры считались военными судами. Изготавливались они из соответствующих пород деревьев из лесов Ширвана, или же с южного и юго-западного побережья Каспия. Основные верфи располагались в Баку, Ниязабаде и Дербенте (14, с. 69).

Следует отметить, что **азербайджанские суда XIV-XVI веков на Каспии уступали по качеству современным им европейским судам. Это можно объяснить тем обстоятельством, что в этот период у азербайджанских государств на Каспии не было сильных конкурентов**, и в результате военный флот состоял лишь из таможенных, сторожевых и военно-транспортных судов. Последние, в частности, использовались в 1487 г. в ходе событий, связанных с нападением шейха Гейдара на Ширван, для переброски морским путем военного снаряжения (14, с. 68, 69). Во время осады Баку кызыл-

башскими войсками в 1584-85 гг., доставленные сюда морским путем из Дербента порох и оружие помогли туркам отстоять город (1, с. 282).

Начиная с XVI в. на Каспии стали широко использоваться более совершенные *бусы, струги, челны, галеры* и др. Наиболее крупными из них были «бусы» (термин, имеющий нормандское или голландское происхождение), которые в основном изготавливались в Астрахани. Это были остроносые крутобокие суда с одним парусом, имевшие запасные канаты, якоря и паруса. В состав экипажа входили, помимо командира, плотник, кормщик, носовщик, *махоня* (сигнальщик), а для выхода в море брался и опытный *вож* (лоцман), хорошо знающий фарватер. Чердаки для членов посольств, купцов и экипажа были выше и вместительнее, чем на стругах; на бусах обязательно имелись складские отсеки для товаров. Кроме команды, на суде часто присутствовали два десятка стрельцов и пушкаррей. Грузоподъемность этого судна составляла 200 тонн, не считая двух пушек – обычно пищаль и медный «тюфяк» (от «тюфенг»), боеприпасов в виде 40 ядер и прочего (14, с. 41).

По оценке современников – западных путешественников XVII в. – эти суда и способы их вождения были примитивны. По свидетельству Адама Олеария, *«персы, татары (имеются в виду азербайджанцы – авт.) и русские плавают по Каспийскому морю, но так как у них плохие и дурно снаряженные суда, а сами они почти только и плавают, что по ветру, то они никогда не отваживаются спускаться на середину моря, а держатся берегов, у которых могут останавливаться на якорях»*. Сами бусы были небезопасны в плавании, так как устройство их не позволяло лавировать. Они ходили по ветру с большим парусом, а если ветер менялся, то поднимали малый парус, называвшийся *«гуляй-парус»*, и заходили в какой-нибудь залив (14, с. 42). В XVII в. на Каспии плавали также **английские суда, отличавшиеся от «восточных» судов большей прочностью и надежностью** (15, с. 28; 17, с.151).

В развитии мореходства и судостроения в этот период немаловажную роль сыграл тот фактор, что **основная торговая магистраль, связывающая Россию с Азербайджаном и Ираном, – морской путь вдоль западного побережья Каспия – имела преимущество перед сухопутным трактом**, не будучи сопряжена с каждодневным перевьючиванием, неизбежно приводящим к порче товаров, а следовательно, стоила дешевле. К тому же водный путь был менее опасен.



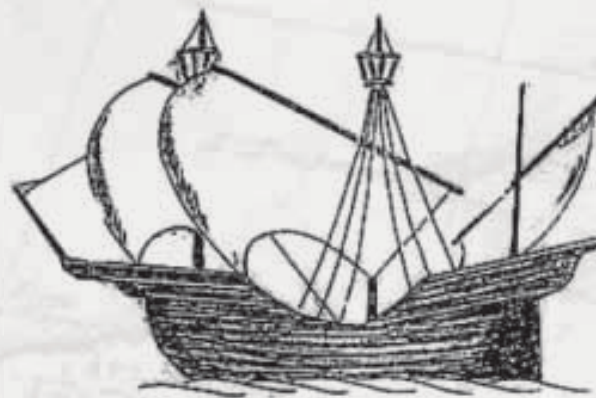
Отметим, что во время кампании 1578-1590 гг. османо-сефевидских войн туркам удалось прорваться к западному побережью Каспия и захватить Баку (16, с. 208, 209), где они предприняли ряд шагов для создания своего флота на Каспии (17, с. 28). Что касается военно-морского строительства в Сефевидском государстве при правлении шаха Аббаса I (1587-1629), то после отвоевания побережья Азербайджана у османов он позаботился о военном укреплении прибрежных городов, в том числе Баку и Дербента (18, с.171).

В XVI-XVII вв. на Каспии возрос размах **пиратства. Особенно отличились в этом донские и терские казаки, которые выходили в море на стругах** – парусно-гребных судах с малой осадкой, длиной от 10 до 20 м при 2-3 м ширины. На борт бралось до 80 человек. Вооружены они были, кроме холодного и легкого стрелкового оружия, несколькими легкими пушками. Их нападения на купеческие суда часто нарушали межгосударственные торговые сношения и приводили даже к дипломатическим осложнениям (19).

В целом, прослеживая историю военно-морского дела в Азербайджане в средневековье, можно прийти к выводу о том, что оно развивалось в контексте общего русла развития мирового мореплавания. Население прибрежных районов Азербайджана, жизнь которого была неразрывно связана с Каспийским морем, в период средневековья достигло достаточно высокого уровня военно-морского дела для своего времени. 🍀

Литература

1. Ашурбейли С.Б. Государство Ширваншахов. Баку, 1983.
2. Барбаро Иософат и Контарини Амброджио. Барбаро и Контарини о России (пер. Е.А. Скрижинской). Л., 1971.
3. Книга Орудж бека Байата Дон Хуана Персидского (пер. О. Эфендиева, А. Фарзалиева). Баку, 1988.
4. Курти О. Постройка моделей судов. Л., 1988.
5. Дыгало В.А. Парусники мира. Ч. 1. М., 2002.
6. Əhmədov S.Ə. XIV –XVI əsr Azərbaycan hərbi tarixinin bəzi məsələlərinə dair (hərbi təltiflər və hərbi donanma) // Hərbi bilik, 1998, №5.
7. Путешественники об Азербайджане (под ред. Э.Шахмалиева). Т.1. Баку, 1961.
8. Исмизаде О.Ш. Укрепление в Бакинской бухте // Советская археология. – 1966. №1.



«Буса» - корабли этого типа плавали по Каспию в XVII – в начале XVIII века
(фрагмент географической карты XVII века)

9. Ахмед ибн Маджид. Книга пользования об основах и правилах морской науки. Т.1 (пер. Т.А.Шумовского). М., 1985.
11. Европейские источники XI-XVIII вв. об Азербайджане. Баку, 1993.
12. Путешественники об Азербайджане. Баку, 1961. Т. 1. 536 с.
13. Ашурбейли С.Б. История города Баку. Период средневековья. Баку, 1992.
14. Тушин Ю.П. Русское мореплавание на Каспийском, Азовском и Черном морях (XVII в.). М., 1978.
15. Фехнер М.В. Торговля Русского государства со странами Востока в XVI в. М., 1952.
16. Azərbaycan tarixi. Bakı, 1999, с.III; Bakı, 2000. IV с.
17. Öztorpak Fahrettin. Sokullu Mehmet paşa// Tarih, 2001, №3.
18. Рахмани А.А. «Тарих-и алам арайи-и Аббаси» как источник по истории Азербайджана. – Баку, 1960.
19. Квачидзе В.А., Закиев Ф. Пираты // Панорама. 1997. 20 сентября.

On the basis of literary sources and materials of archaeological studies, it provides a brief overview of military and commercial shipping in the Caspian Sea in the Middle Ages - from the 10th to the 17th centuries. The author provides information on such ancient warships widely used in the Caspian Sea as the xebec, bagala, zenzil, boat, canoe and galley and cites a number of maritime terms. The article also gives information about the navy of the Shirvan-shah State and mentions Venetian and Genoese merchant ships, pirate ships of Don and Terek Cossacks, etc.