

**И.А. Третьякова,
И.В. Куприна**

Морские обычаи и традиции как составная часть истории флота

В статье рассматриваются основные обычаи, ритуалы и традиции, сложившиеся в истории мореплавания и судостроения, анализируются причины их появления и дальнейшей трансформации. На конкретных примерах показана историческая преемственность в их неукоснительном соблюдении и выполнении моряками разных стран.

Ключевые слова: флот; морские традиции; обычаи; ритуал; суеверия; Нептун; экватор; «крещение корабля».

С глубокой древности первые мореплаватели, находясь в открытом водном пространстве, создавали, формировали и моделировали определенные ритуальные действия, призванные сохранить жизни мореходов, не имевших в своем распоряжении ни надежных судов, ни точных навигационных средств судовождения. Скрепленная для всех единая ритуальная система в сочетании с опытом, интуицией и удачей способствовала благоприятному плаванию и скорейшему возвращению на берег.

Следует признать, что с развитием и совершенствованием мореплавания арсенал морских ритуалов, традиций и суеверий не канул в Лету, но, пройдя через определенную трансформацию, адаптировался к реальной действительности, обеспечив себе преемственность в сознании современных моряков.

В рукописно-документальном фонде военно-исторического музея Тихоокеанского флота (ТОФ. Д. 5. Л. 4) хранится дневник одного из участников Цусимского боя, прапорщика Дмитрия Филипповича Михайлова, проходившего службу на крейсере 1-го ранга «Светлана». Написанный на основе вахтенного журнала дневник со скрупулезной точностью воссоздает трагическую картину боя [7: с. 78]. Когда гибель крейсера стала очевидной, «...было приказано доставить койки, спасательные круги и пояса, — пишет Михайлов. Раненых привязывали к койкам, надевали на них пробковые пояса и выносили наверх. Затем командир (капитан 1-го ранга С.П. Шеин. — *Авт.*) разрешил оставить крейсер. Из всех трюмов люди шли на бак, где было удобно войти в воду, и тут разрывавшиеся снаряды осыпали их осколками» (ТОФ. Д. 5. Л. 4). Сам Михайлов, находившийся в течение всего неравного боя в машинном отделении, вышел на палубу одним из последних, когда на ней не осталось никаких спасательных средств. Не умея хорошо плавать, он был в нерешительности —

бросаться ли в воду. На палубе лежала икона Николая Чудотворца. Михайлов взял ее, бросился в море — и остался жив. В настоящее время икона, ставшая семейной реликвией, бережно хранится у правнуков Дмитрия Филипповича во Владивостоке.

Почему же именно икона Николая Чудотворца была на корабле? Дело в том, что именно этот святой считается самым почитаемым на российском флоте. Это связано в первую очередь с существующей иерархией небесных покровителей. Все святые, за исключением Николая, могут оказывать помощь страждущим только с позволения Всевышнего. Лишь покровителю моряков «Божья милость дарована вперед», а значит, в ситуациях выбора между жизнью и смертью, когда на счету каждая минута, он может действовать самостоятельно, не согласовывая свои действия с Богом. В этой связи 6 декабря — день смерти Николая Чудотворца — считался у русских моряков несчастливым днем. В этот день они должны были молитвами славить своего защитника и покровителя.

Не менее опасными датами были 31 декабря (день, когда повесился Иуда), первый понедельник апреля (день рождения Каина и день убийства им своего родного брата Авеля), второй понедельник августа (день гибели городов Содомы и Гоморры). Для большинства моряков и пятница, особенно тринадцатого числа, была и до сих пор остается совершенно неприемлемым временем для выхода в море. Истоки данного суеверия имеют прямую связь с христианской традицией, согласно которой все пятницы были объявлены церковью скорбными днями, поскольку именно в этот день недели был распят Иисус Христос. Другим «несчастливым» днем для моряков был понедельник. В соответствии с древними мифами корни этого поверья уходят в глубь веков. Так, у древних язычников понедельник считался связанным с богиней ночи и мрака, днем темных враждебных человечеству сил. У римлян понедельник был посвящен Луне — богине ночи темного ада. Отсюда у многих народов понедельник был тесно связан с представлениями о Луне. Существует религиозное предание о том, что в понедельник злые духи «отпали» от Бога и были низвергнуты с неба, что положило начало злу на земле. Таким образом, понедельник воспринимался как день зла и несчастья. В качестве примеров сошлемся на воспоминания ветеранов Великой Отечественной войны 1941–1945 годов, когда даже необыкновенно смелые и рассудительные асы, которых боялись немцы, старались выходить в боевой поход либо за несколько минут до начала понедельника, либо в самом начале вторника [4].

Стараются соблюдать это негласное морское правило и моряки современного флота. Как сказал в беседе с журналистом один из капитанов атомной субмарины, если выход лодки в море запланирован на понедельник, то «мы оттягивали время, как могли: пусть выйдем в 00.03, а это уже вторник» [2].

Другой непреложной истиной, но с диаметрально противоположным знаком стало утверждение, что если выйти в море в воскресенье, то это непременно

принесет благо и удачу. Отсюда и популярная в морской среде поговорка: в воскресенье поплывешь — никогда не пропадешь. Налицо связь с христианским поверьем о воскрешении Христа именно в этот день.

Продолжает свято выполняться и надводными кораблями, и подводными лодками древнейшая традиция, согласно которой в судовом журнале заранее не обозначается порт, в который следует судно, пока оно в него не прибудет. Когда корабль причаливает, первым на берег всегда сходит капитан. В момент прихода или выхода из порта корабль обязательно должен сообщить о себе в громкоговоритель и погудеть. Количество залпов морского салюта всегда должно быть нечетным. Этой традиции придерживаются и в современном военно-морском флоте. Экипаж подводных лодок, находящихся в боевом походе, прекращает бриться до возвращения на берег, а выполнив боевое задание, обязательно ждет встречи на берегу с преподнесением морякам жареного поросенка. Какая же это была трудная задача в 1990-е годы для тех, кто должен был обеспечить выполнение этой традиции!

Неукоснительным обычаем русского флота при проходе траверза южного Голландского маяка было бросить Нептуну мелкую монету как дань за благополучное плавание. С богом морей были, есть и наверняка будут еще многие годы продолжаться особые взаимоотношения у моряков всех национальностей. В этой связи нельзя не упомянуть и широко известный не только на флоте, но и за его пределами праздник Нептуна, или праздник перехода через экватор. У грозного бога моряки просили разрешения на пересечение экватора, точнее, даже не экватора, а определенной зоны, отмечаемой на картах в качестве границы между различными полушариями земли, так как само понятие «экватор» появилось только уже во времена Великих географических открытий.

26 июля 1803 года шлюпы «Надежда» и «Нева», купленные для первого кругосветного плавания в Англии, покинули Кронштадт. Большую роль в подготовке плавания сыграло правление Российско-американской компании, в частности, его руководитель — зять знаменитого основателя русских поселений в Америке Г.И. Шелехова камергер Н.П. Резанов. Как пишет А.А. Орлов, «в XVIII веке в связи с расширением границ Российской империи на Дальнем Востоке и в Северной Америке возникла необходимость надежно защитить новые владения, изучить прилегающие к ним водные просторы, завязать взаимовыгодную морскую торговлю с азиатскими странами. Помочь в этом могла организация кругосветной экспедиции с заходом кораблей во все интересующие российское правительство порты и районы мирового океана» [5: с. 31].

Русские парусники под командованием И.Ф. Крузенштерна и Ю.Ф. Лисянского 14 ноября 1803 года в 10 часов утра перешли экватор. Вот как описывает Лисянский это событие: «Уверясь о сем [о пересечении экватора. — *Авт.*], я немедленно приказал на корабле своем поднять флаг, гюйс и вымпел... Матросы мои были расставлены по вантам и прокричали несколько

раз «ура»! То же самое было сделано и матросами корабля «Надежда». Этот обряд был только введение к празднику, бывшему на другой день...» [6: с. 55].

На следующий день был устроен настоящий костюмированный праздник. Всех участников плавания, за исключением Крузенштерна и Лисянского, ранее плававших в Южном полушарии на кораблях английского флота, окунули в специальные купели. Но и это было не все. «Поелику еще ни один российский корабль, кроме «Невы» и «Надежды», не проходил экватора, то, желая отличить сей столь редкий случай, я приказал зажарить по две утки, сделать по пудингу и сварить свежий суп с картофелем, тыквою и прочею зеленью, которая у нас велась от самого Тенерифа, прибавя к сему по бутылке портера на каждых трех человек» [6].

С этого времени праздник Нептуна стал традиционным на русском флоте. Кстати, благодаря морякам этого первого в истории Российского флота кругосветного плавания появилась еще одна замечательная традиция — приносить в дар Морскому музею в Санкт-Петербурге собранные заморские «редкости» [8: с. 22].

Тех, кто переходил экватор, называли «шелбаками» или «бывальыми-солеными». Обычно шелбаки сохраняли выданное им Нептуном удостоверение как доказательство своего морского опыта и страховки от повторного «крещения». В удостоверении указывались широта, долготы, время, месяц, число, год, национальность и имя судна. Подпись Нептуна скреплялась подготовленной на этот случай «гербовой печатью» владыки морей.

Особенно почетным всегда считалось пересечение экватора в точке начала отсчета широты и долготы — в нулевом градусе, т. е. в точке, которая у моряков называется «центром земли». В эпоху парусного флота моряки, пересекшие экватор в этом месте, получали право носить золотую серьгу в левом ухе и сидеть в портовых кабачках, положив ногу на стол. Если же моряку доводилось неоднократно огибать мыс Горн, то «совет старых морских волков» награждал его специальным дипломом и серьгой. Такой моряк имел право красить ноготь на мизинце левой руки [1: с. 75].

Сегодня на всех кораблях, идущих под флагами разных государств, как простые моряки, так и командный состав продолжают неукоснительно следовать древнему ритуалу. Экипажи в зависимости от типа судна могут вносить в этот праздник свои «ноу-хау». Так, если это балкер (сухогруз с грузовыми стрелами), то новичков могут заставить пройти по стреле крана (с одного крана на другой), но для подстраховки снизу натягивают сетку. В другом случае моряки раскрашивают яркими красками и на кончике каната спускают на ходу судна к воде, чтобы он зачерпнул банку морской воды.

Стоит отметить, что сегодня географические рамки праздника существенно расширились. Его отмечают не только при пересечении экватора, но и при проходе через другие всемирно известные географические точки. Например, при пересечении Гринвичского меридиана, Северного и Южного тропиков,

Гибралтарского пролива и даже при прохождении Железных Ворот на Дунае, которые находятся на границе Сербии и Румынии.

В более примитивной форме посвящение в «рыцари моря» происходит и без пересечения перечисленных достопримечательностей — все новички, выходящие в море в первый раз, после отчаливания от родного пирса должны выпить определенное количество морской воды, а опытные моряки обливают их забортной водой. Это касается и членов экипажей субмарин, которые должны пройти специальный ритуал посвящения в подводники, установленный одновременно с появлением первых подводных лодок. Его проходит каждый, впервые погружившийся под воду, независимо от должности и звания. С лампы откручивается плафон объемом почти в литр, туда наливают морскую воду и предлагают выпить новичку. Если остается хоть капля воды, то процедура повторяется заново. Инженерам-механикам необходимо пройти еще один тест-проверку. Суть его в следующем. За ручку подвешивается кувалда и сильно раскачивается. Испытуемый должен изловчиться и поцеловать ее на излете, чтобы не разбить себе губы. Новичка, успешно прошедшего все эти испытания, ждет удостоверение подводника, памятный подарок в виде воблы и навечно закрепленная за ним подводная «прописка».

Важным морским атрибутом до наших дней считается подкова, способная оградить корабль от всевозможных бед и несчастий. Подкову прибывали к мачте, на двери каюты капитана или под палубой. Известно, что на мачте флагманского фрегата знаменитого английского вице-адмирала Г. Нельсона также была прибита подкова. Заметим, что единообразия в её подвешивании не существует. На российских кораблях предпочитают вешать подкову концами вниз.

Уместным будет вспомнить и о таком широко известном суеверии: «женщина на корабле — это к несчастью». Возможно, данный вид суеверия возник из-за того, что в английском языке существительное «ship» («корабль») — женского рода. Отсюда — ревность к сопернице. Любопытно, что в современном израильском флоте, где 30–40 % обслуживающего технического персонала флота составляют женщины, имеется запрет на их проход в машинное отделение. Объяснение — почти аналогичное, с той лишь разницей, что слово «двигатель» («машина») на иврите женского рода.

Вместе с тем нельзя не заметить, что во взаимоотношениях с богом морей подобные взгляды моряков менялись на диаметрально противоположные. Поскольку морской владыка — мужчина, считалось целесообразным давать кораблям женские имена в надежде на его благосклонное отношение к представительницам прекрасного пола.

Особую важность представляет строгое соблюдение апробированных обрядов в момент закладки корабля, поскольку это влияет на его дальнейшую судьбу. Существует целый «кодекс» обрядов, обычаев и примет, сформированный не одним поколением судостроителей и мореплавателей. В этой связи

большой интерес представляет обряд «крещения», который и сегодня продолжает соблюдаться во всех странах мира. Первое его описание было обнаружено в египетских папирусах. Оно относится к 2100 г. до н. э. и рассказывает о спуске на Ниле корабля фараона. Изначально обряд носил религиозный характер и был рассчитан на будущую благосклонность богов к мореплавателям. В Средневековье неизменным атрибутом «крещения» сделалось вино. Им щедро кропалась палуба судна перед выходом в первый рейс. В конце XVII века установился обычай разбивать о форштевень спускаемого на воду судна бутылки с вином с добавлением фразы: «Крещу тебя» [1: с. 13]. Тогда же кораблю давалось имя. Такая церемония «крещения» сохранилась до наших дней — с той лишь разницей, что, по примеру Франции, для этого стали использовать благородный напиток — шампанское.

В арабских странах для крещения корабля применяют «священную воду» из Мекки, в Турции — дождевую воду, в Вест-Индии — сок ананасов. В некоторых странах танкеры «крестят» нефтью, а рыболовные суда — рыбьим жиром.

В обряде «крещения» судна и сегодня реализуется вера в возможность благополучной судьбы и корабля, и его экипажа. Если происходит сбой в установленном ритуале, например не разбивается бутылка шампанского, то в морской среде это считается дурным предзнаменованием. В качестве примера можно привести судьбу широко известной благодаря американскому кинематографу советской подводной лодки К-19 по прозвищу «Хиросима», которое она получила после крупной аварии ядерного реактора в 1961 году. При спуске со стапелей лодки традиционное «винное крещение» окончилось неудачей. Еще на стадии строительства первого отечественного атомного подводного ракетносца взрывы и пожары унесли жизни нескольких человек. Два серьезных ЧП случились во время швартовых испытаний и при осуществлении первого пуска реактора.

Список неудач рос по мере несения субмариной боевой службы. В ночь с 14 на 15 ноября 1969 года у мыса Териберский произошло столкновение К-19 с американской подлодкой «Гэтоу», уложившее американскую субмарину на дно Баренцева моря. 24 февраля 1972 года — пожар в 9-м отсеке К-19, жертвами которого стали 28 членов экипажа. При проведении спасательных работ погибли еще двое [3: с. 186].

Таким образом, мы можем констатировать, что хотя современный человек живет в секуляризованном мире, тем не менее в нем по-прежнему присутствует архаичная склонность к ритуализации своей жизни. Очевидно также, что подобные мифы, ритуалы и обычаи можно рассматривать не только как своеобразные механизмы, позволяющие сознанию справиться с неопределенностью и конечностью человеческого бытия, но и как формы культуры, в которых проявляется преемственность исторических традиций прошлого и настоящего.

Литература

1. *Дыгало В.А.* Так повелось на флоте. М.: Изд-во ДОСААФ СССР, 1985. 144 с.
2. *Кабанова И.* Поцелуй кувалды, или Подводники — братья навек // Неделя области. 19 марта 2008. С. 3.
3. Курсом чести и славы: ВМФ СССР // России в войнах и конфликтах второй половины XX века. М.: Кучково поле, 2006. 480 с.
4. *Николаев Р.* Понедельник — день тяжелый // Вести. Главная газета Ленинградской области. 13 сентября 2008. С. 3.
5. *Орлов А.А.* История пребывания экспедиции И.Ф. Крузенштерна в Кантоне в 1805–1806 гг. // Вестник МГТУ им. М.А. Шолохова. Серия: История и политология. 2010. № 2. С. 31–41.
6. Путешествие вокруг света в 1803, 4, 5 и 1806 годах, по повелению его Императорского Величества Александра Первого, на корабле «Нева» под начальством флота капитан-лейтенанта, ныне капитана первого ранга и кавалера Юрия Лисянского. Ч. 1. СПб.: Типография Ф. Дрехслера, 1812. 262 с.
7. *Третьякова И.А.* Подвиг «корабля не по назначению» // Морской сборник. 2006. № 9. С. 78–81.
8. *Третьякова И.А.* Музеи военно-морского флота России в XIX–XX вв.: история создания, становления и развития: дис. ... канд. ист. наук. М., 2007. 261 с.

Literatura

1. *Dy'galo V.A.* Tak povelos' na flote. M.: Izd-vo DOSAAF SSSR, 1985. 144 s.
2. *Kabanova I.* Poceluj kuvaldy', ili Podvodniki — brat'ya navek // Nedelya oblasti. 19 marta 2008. S. 3.
3. Kursom chesti i slavy': VMF SSSR // Rossii v vojnah i konfliktax vtoroj poloviny' XX veka. M.: Kuchkovo pole, 2006. 480 s.
4. *Nikolaev R.* Ponedel'nik — den' tyazhely'j // Vesti. Glavnaya gazeta Leningradskoj oblasti. 13 sentyabrya 2008. S. 3.
5. *Orlov A.A.* Istoriya preby'vaniya e'kspedicii I.F. Kruzenshterna v Kantone v 1805–1806 gg. // Vestnik MGGU im. M.A. Sholoxova. Seriya: Istoriya i politologiya. 2010. № 2. S. 31–41.
6. Puteshestvie vokrug sveta v 1803, 4, 5 i 1806 godax, po povelenyu ego Imperatorskogo Velichestva Aleksandra Pervago, na korable «Neva» pod nachal'stvom flota kapitan-lejtenanta, nyne kapitana pervago ranga i kavalera Yuriya Lisyanskogo. Ch. 1. SPb.: Tipografiya F. Drexslera, 1812. 262 s.
7. *Tret'yakova I.A.* Podvig «korablya ne po naznacheniyu» // Morskoj sbornik. 2006. № 9. S. 78–81.
8. *Tret'yakova I.A.* Muzei voenno-morskogo flota Rossii v XIX–XX vv.: istoriya sozdaniya, stanovleniya i razvitiya: dis. ... kand. ist. nauk. M., 2007. 261 s.

I.A. Tretyakova,

I.V. Kuprina

Marine Customs and Traditions as an Integral Part of the History of the Navy

This article discusses the basic customs, rituals and traditions established in the history of navigation and shipbuilding. The causes of their occurrence and the further transformation are analyzed. On specific examples the author shows the historical continuity in their strict observance and fulfillment by sailors of different countries.

Keywords: fleet; maritime tradition; customs; rituals; superstitions; Neptune; equator; «the baptism of the ship».