

Научная статья / Research Article

УДК 903.53

[https://doi.org/10.14258/tpai\(2023\)35\(3\).-11](https://doi.org/10.14258/tpai(2023)35(3).-11)

EDN: LBZZZO

## ХАНИВА-ЛОДКИ В ИСТОРИИ РАЗВИТИЯ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА ЯПОНСКОГО АРХИПЕЛАГА ПЕРИОДА КОФУН

**Ирина Сергеевна Гнездилова**

*Институт археологии и этнографии СО РАН, Новосибирск, Россия;  
gnezdilova06@mail.ru, <https://orcid.org/0000-0003-3318-0848>*

**Резюме.** В рамках работы рассматривается особый тип археологических находок, обнаруживаемых на погребальных комплексах периода кофун (III–VII вв. н.э.) Японского архипелага, — ханива-лодки. Расселение древнего населения на островных территориях с гористой местностью способствовало использованию водного транспорта. На этапе формирования политического центра водный транспорт приобрел большое значение для осуществления оперативного контроля и управления удаленными регионами. Данный аспект истории развития Японского архипелага нуждается в отдельном рассмотрении и на сегодняшний день начинает включаться в круг научных интересов российских специалистов. Развитие водного транспорта на территории Японского архипелага возможно реконструировать на основе привлечения разных источников, включая ханива-лодки. В развитии водного транспорта на территории архипелага выделяется три типа судов на основе применяемых способов строительства: лодки-долбенки, блочные и дощатые суда. Среди судов блочного типа определяется два подтипа — односекционные и двухсекционные. На сегодняшний день известно о 48 находках ханива-лодок, все они относятся к блочному типу. Распределение по подтипам моделей лодок примерно равномерное. Ханива-лодки представляют собой модели судов блочного типа и позволяют реконструировать устройство судов небольшого размера, определить технологии строительства судов, получившие распространение в период кофун. Как предметы погребального инвентаря, ханива-лодки устанавливались на крупных курганах вождей. При этом они несли еще и сакральную функцию, символизируя транспорт для перемещения души умершего в загробный мир.

**Ключевые слова:** Японский архипелаг, период кофун, ханива-лодки, водный транспорт, погребения

**Благодарности:** работа выполнена по проекту НИР «Многообразие и преемственность в развитии культур в эпохи камня, палеометалла и средневековья в Дальневосточном и Тихоокеанском регионах Евразии» (FWZG-2022-0004).

---

**Для цитирования:** Гнездилова И.С. Ханива-лодки в истории развития водного транспорта Японского архипелага периода кофун // Теория и практика археологических исследований. 2023. Т. 35, №3. С. 162–176. [https://doi.org/10.14258/tpai\(2023\)35\(3\).-11](https://doi.org/10.14258/tpai(2023)35(3).-11)

---

## BOAT SHAPED HANIWA IN THE HISTORY OF THE DEVELOPMENT OF WATER TRANSPORT ON THE JAPANESE ARCHIPELAGO OF THE KOFUN PERIOD

Irina S. Gnezdilova

*Institute of Archaeology and Ethnography SB RAS, Novosibirsk, Russia;  
gnezdilova06@mail.ru, <https://orcid.org/0000-0003-3318-0848>*

**Abstract.** This study considers a special type of archaeological artefacts — boat shaped haniwa, found at the burial complexes of the Kofun period (3<sup>rd</sup> – 7<sup>th</sup> centuries A.D.) on Japanese archipelago. The settlement of the ancient population in the island territories with mountainous terrain contributed to the use of water transport. At the stage of formation of the political center, water transport became important for operational control and management of remote regions. This aspect of the history of the development of the Japanese archipelago needs a separate consideration, and today it is beginning to be included in the circle of scientific interests of Russian specialists. The development of water transport in the history of Japanese archipelago can be reconstructed of various artefacts, including boat shaped haniwa. In the development of water transport on the territory of the archipelago, on the basis of the methods of construction used, three types of ships are distinguished — dugout boats, semi-structured (block) ships and structure ships. Among semi-structured ships, two subtypes are defined — one-section and two-section. Currently 48 boat shaped haniwa have been found, all of which are of the semi-structured (block) type. The sub-types of boat models are distributed roughly evenly. The boat shaped haniwa are models semi-structured (block) vessels and make it possible to reconstruct the construction of small vessels and determine the shipbuilding technology that was widespread during the Kofun period. The boat shaped haniwa are items of funerary equipment and were placed on large chieftom mounds. They also carried a sacred function, symbolizing the transport for moving the soul of the deceased to the afterlife.

**Keywords:** Japanese archipelago, Kofun period, haniwa boats, water transport, burials

**Acknowledgments:** the study was carried out under the project “Diversity and Continuity in the Development of Cultures in the Stone, Paleometal and Middle Ages in the Far Eastern and Pacific Regions of Eurasia” (FWZG-2022-0004).

**For citation:** Gnezdilova I.S. Boat Shaped Haniwa in the History of the Development of Water Transport on the Japanese Archipelago of the Kofun Period. *Teoriya i praktika arheologicheskikh issledovanij = Theory and Practice of Archaeological Research*. 2023;35(3):162–176. (In Russ.). [https://doi.org/10.14258/tpai\(2023\)35\(3\).-11](https://doi.org/10.14258/tpai(2023)35(3).-11)

### **В**ведение

Япония — островная страна, проживание древнего населения в таких условиях предполагает использование водного транспорта. На территории Японского архипелага о развитии водного транспорта можно говорить с начала заселения островов. Лодки играли важную роль как в развитии хозяйственной деятельности, так и в формировании единого политического образования. Расселение на островах оказывало влияние и на духовную культуру, включая погребальную обрядность. Отношение к окружающему водному пространству менялось на разных этапах исторического развития населения архипелага. Переход к оседлому типу хозяйствования (рисосевание), вероятно, сместил приоритеты. Однако на всем протяжении истории архипелага ресурсы морей, озер и рек входили в перечень пищевых продуктов. В то же время

взаимосвязь с островами архипелага могла осуществляться исключительно при помощи водного транспорта. На этапе формирования политического центра корабли способствовали также усилению контроля над регионами и развитию постоянных взаимосвязей с государствами материка. Несомненно, данная тема является перспективным направлением в вопросах изучения различных аспектов развития восточной части Азии в древности, поэтому в последние годы к ней стали обращаться российские исследователи (Табарев, 2020).

Рассмотрение этого вопроса требует привлечения широкого круга источников. Археологические источники — это находки остатков древних лодок, небольшие модели лодок, изображения водного транспорта на керамических, бронзовых и деревянных предметах. Письменные источники — древние исторические хроники, где встречаются упоминания о перемещениях между островами и посольствах, направляемых на континент. Этнографические источники, такие как сохранившиеся технологии и традиции у коренных народов севера архипелага — айнов, могут дополнить представления о развитии водного транспорта на архипелаге как в древности, так и в более позднее этнографическое время. Однако в данной работе мы ограничились характеристикой особого типа предметов погребального инвентаря — ханива-лодок. Ханива — керамические предметы, которые устанавливались на погребальных комплексах периода кофун (III–VII вв. н.э.). Цилиндрические ханива устанавливались по периметру кургана. Скульптурные ханива, включая антропоморфные, зооморфные и модели различных предметов (дома, лодки, предметы вооружения, доспехи и т.д.), располагались на насыпях кургана, у входа в погребальную камеру, на специальных площадках отдельно либо группами. В силу специфики этих предметов, а именно использования только для погребального обряда, они обладают рядом преимуществ. Они не представляли интереса при разграблении памятника и оставались на курганах. С другой стороны, созданные древними мастерами на основе реально существовавших предметов, ханива дают дополнительную информацию, недоступную по другим источникам. Модели лодок, выполненные в виде ханива, позволяют исследователям реконструировать структуру и технологии, используемые в период кофун.

Следует, однако, учитывать специфику ханива как предметов погребального инвентаря. Несомненно, они несли особый сакральный смысл. В период кофун, когда ведущее место в религиозном мышлении населения архипелага еще занимал синтоизм, понятие души, а также возможностей душ умерших перемещаться, вселяться в определенные предметы, оказывать влияние на реальный мир, установка на курганах таких объектов преследовала определенные цели. Что касается роли ханива-лодок в погребальном обряде, представление о перемещении души в потусторонний мир на лодках в некоторой степени дают рисунки на стенах погребальных камер декорированных кофун, расположенных на о. Кюсю. Согласно изображению в кургане Мэдзурасидзука (г. Укиха, преф. Фукуока) душа перемещалась именно на лодке из светлого мира, где господствует солнце, в мир, где господствует луна. Учитывая информативную ограниченность ханива-лодок, тем не менее, возможно говорить об общих тенденциях в развитии водного транспорта на архипелаге в период кофун.

### *Материалы и методы*

В основе исследования лежат результаты раскопок погребальных комплексов Японского архипелага, где были обнаружены ханива-лодки. Данные представлены в полевых отчетах, а также в обобщающих и аналитических статьях японских исследователей. В работе использовались описательный метод для понимания сути такого особого типа предметов погребального инвентаря периода кофун, как ханива-лодки; типологический метод, позволяющий выделить на основе сходства и различий типы ханива-лодок; сравнительно-исторический метод, использование которого дает возможность путем сравнения выявить общее и частное в исследуемых явлениях; метод картографирования для понимания территории распространения явления, а также региональных и социальных особенностей.

Первым водным транспортным средством были лодки-долбленки. По разным подсчетам периодом дзёмон датируется от 100 до 160 находок лодок-долбленок. Подробно вопрос развития водного транспорта в период дзёмон рассмотрен в работе А.В. Табарева (2020), здесь представим лишь некоторые характеристики археологического материала. К наиболее древним относится лодка, обнаруженная на стоянке Каминарисита в г. Итикава преф. Тиба в 2013 г. Установлен возраст лодки — 7500 л.н., изготовлена она из дерева *афанант* (дерево из семейства вязовых, лат. *Aphananthe aspera*). В длину сохранившаяся часть составляет 7,2 м, в ширину — от 40 до 50 см. Считается, что изначальная длина лодки составляла около 7,6 м (Токунага, 2019, с. 86). Следует отметить, что более половины обнаруженных лодок периода дзёмон найдены на памятниках преф. Тиба. Здесь же, на территории преф. Тиба, найдена лучше всего сохранившаяся лодка-долбленка периода дзёмон (Куриямагаварё: стоянка поселок Тако преф. Тиба) (Мацуи, 2012, с. 42). Лодки-долбленки не подходят для перевозки больших и тяжелых грузов, но они относительно просты в изготовлении и надежны, поэтому активно использовались на территории архипелага вплоть до раннего средневековья. В японской исторической литературе для их обозначения применяется термин *марукибунэ* (丸木舟).

Прежде чем перейти к рассмотрению следующих этапов развития водного транспорта на территории Японского архипелага, следует обратить внимание на терминологический аппарат, используемый в российской исторической науке в данной отрасли. Это поможет адаптировать (сформулировать) перевод японских терминов — наименований типов древних лодок. В российской исторической науке предлагается следующий вариант выделения типов древних лодок: «...три группы: однодеревки (долбленки); блочные суда (которые имеют отдельные выдолбленные элементы и дощатое днище) и блочно-однодеревные (суда переходного типа, сочетающие признаки первых и вторых)». При использовании дощатой и однодеревной конструкции сочетание элементов могло быть различным (Огороков, 2012, с. 32). В отношении японских лодок следующих этапов развития применим термин «блочные суда», с учетом специфики технологии изготовления, когда основой была лодка-долбленка, к которой крепились дополнительные доски и блоки.

В целом в соответствии с этапами развития водного транспорта в японской научной литературе выделяется три типа лодок (рис. 1). Первый, самый древний тип — лодки-долбленки (*марукибунэ*) (рис. 1.-1), был описан выше.

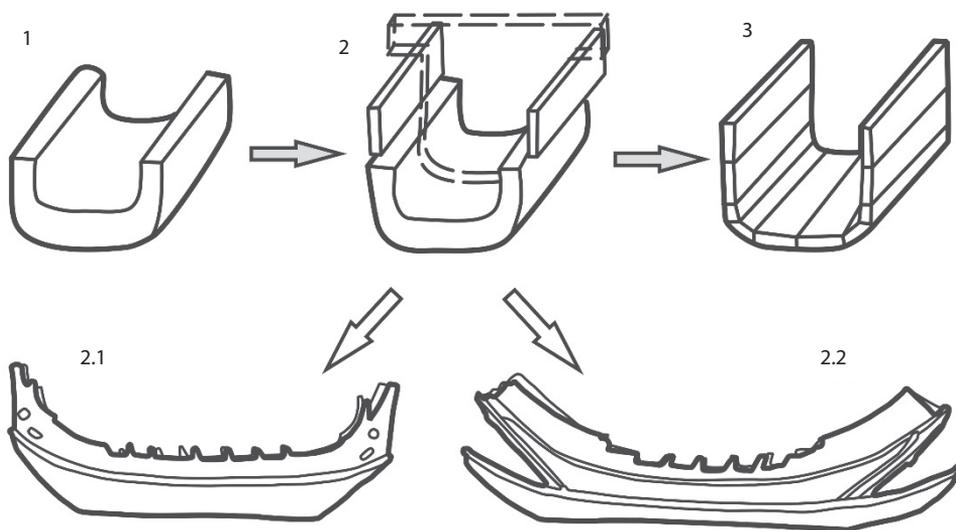


Рис. 1. Типы лодок периода кофун

Fig. 1. Types of boats of the Kofun period

Второй тип именуется *дзюнкю:дзо:сэн* (準構造船). Дословно термин переводится как «полуструктурный корабль» (переходный тип к структурным, а именно дощатым кораблям). Из российской терминологии к данному типу мы будем применять термин «блочные суда». Такие лодки создавались на основе лодки-долбенки (рис. 1.-2) путем крепления к бортам основы дополнительных досок как вдоль основы, так и поперек. Дополнительные элементы способствовали увеличению грузоподъемности судна. Суда этого типа могли совершать более удаленные плавания, перевозить больше людей и грузов. На территории Японского архипелага технология их изготовления получила распространение в период яёй. Однако вплоть до средневековья продолжалось их изготовление и использование.

Существовало два подтипа подобных судов в зависимости от способа крепления дополнительных элементов к основе.

Первый подтип (рис. 1.-2.1) создавался на основе лодки-долбенки. Сама основа должна была быть достаточно глубокой. К бортам основы с обеих сторон крепились дополнительные доски, увеличивая высоту бортов. Боковые доски фиксировались на носу и корме при помощи круглых бревен либо при помощи дополнительных поперечных переборок из досок. На бортах верхняя доска имела крепления для весел. Такой тип корабля в японской терминологии получил наименование *иттай сэйкэй фунэ* (一体成形船) (односекционный корабль).

Период кофун с точки зрения реконструкции древних транспортных средств архипелага дает прекрасную возможность определить их конструкцию на основе находок ханива-лодок. Данный тип предметов, являясь уменьшенными и достаточно близкими к оригиналу копиями лодок, в отличие от рисунков на ханива и изображений на фре-

сках камер дает более полное представление о конструкции древних кораблей. Ханива-лодка односекционного подтипа прекрасной сохранности была обнаружена в северо-западной части кургана №1 Такамавари (Нагахара, №169) (рис. 2).

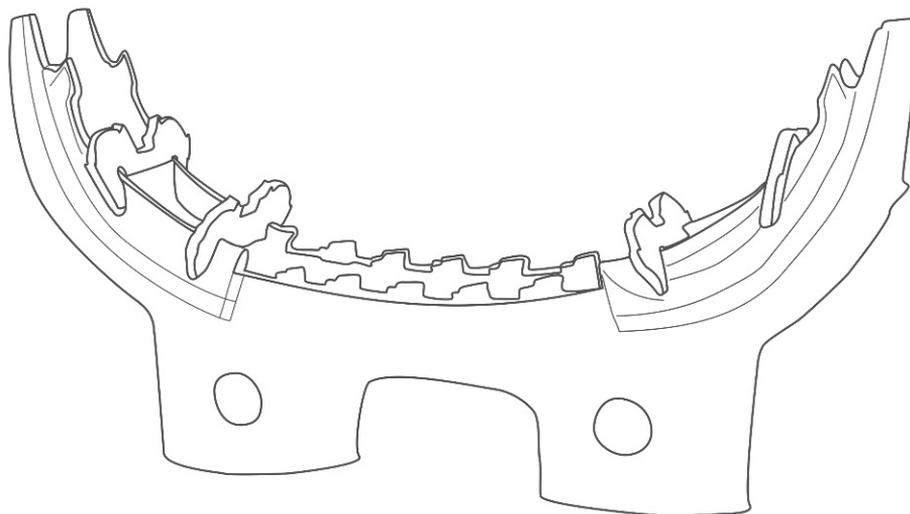


Рис. 2. Ханива-лодка, курган №1 группы Такамавари (Нагахара, №169)

Fig. 2. Boat shaped haniwa, Takamawari group, mound №1 (Nagahara, 169)

Группа курганов Такамавари была обнаружена в ходе раскопок стоянки Нагахара, проводимых в 1987 г. Расположена в районе Хирано, г. Осака, преф. Осака. В группу входит два кургана, насыпи с погребениями не сохранились, но в окружающем пространстве обнаружено много хорошо сохранившихся ханива. Курган №1 — круглый, с насыпью диаметром 15 м. Здесь помимо ханива-лодки были найдены и другие типы ханива — дом, доспехи, щит, колчан и цилиндрические ханива. Датируется курган началом V в. н.э. (Нагахара, 1994, с. 110). Ханива-лодка из первого кургана Такамавари расположена на двух полых подставках, составляющих вместе с моделью лодки единый предмет. По обоим бортам расположены крепления для весел. Отдельными прочерченными линиями обозначены дополнительные доски, которые крепились к основе.

Среди всех обнаруженных на кофунах ханива-лодок самая крупная представляет собой модель односекционного судна (рис. 3). Ханива найдена на кургане №1 группы Такарадзука (г. Мацусака, преф. Миэ). Время строительства кургана датируется первой половиной V в. н.э. Курган расположен на правом берегу реки Саканаи, впадающей в залив Исэ. Основываясь на данных о размере, конструкции кургана, используемых при строительстве материалов, следует относить данный комплекс к погребениям элиты — местных вождей высшего уровня. Общая длина памятника составляет 111 м по продольной оси. Кофун состоит из двух соединенных насыпей — круглой и трапециевидной. Насыпи сооружались ступенями, каждая из них имеет три ступени. Склоны ступеней укреплялись каменной кладкой толщиной около 10–20 см, за ис-

ключением юго-западной части первой ступени. Особенностью этого кофуна является непропорциональность высоты ступеней. Как правило, у таких крупных курганов ступени насыпей сооружались примерно одинаковой высоты, здесь же высота первой ступени — менее метра, второй ступени — около 3–4 м, а высота третьей варьируется от 3–4 м на участке трапециевидной насыпи и до 7,1 м на круглой насыпи (Ходзуми, 2017, с. 40). На поверхности ступеней по всему периметру памятника установлены ряды цилиндрических ханива и ханива в форме щита. С северной стороны в месте соединения круглой и трапециевидной насыпей сделана насыпная пристройка *цукуруидаси*. По высоте она находилась на уровне второй ступени кофуна, имела подквадратную форму со сторонами 10 и 13 м и насыпной проход, соединяющий пристройку с курганом. Склон пристройки, как и ступени кургана, укреплен каменной кладкой (Ходзуми, 2017, с. 41).

Пристройки-*цукуруидаси* получили распространение во второй половине периода кофун. В первой половине периода кофун ханива, как правило, устанавливали на поверхности кургана, что связано с традицией погребения в вертикальных погребальных камерах. В то время как со второй половины периода кофун, примерно с конца IV — начала V в. н.э., распространяется традиция установки групп из разных типов ханива на специальных площадках, расположенных на валах, разделяющих рвы, а также на пристройках, примыкающих к кургану. В это же время фиксируется переход к созданию погребальных камер горизонтального типа, имеющих коридор и выход. На пристройках находят ханива, керамику, иногда со следами пищи, фрагменты деревянных изделий. Сама площадка могла оформляться каменной кладкой либо по всей площади, либо частично. Площадка могла использоваться во время погребальной службы, а также в дальнейшем для совершения поминальных обрядов. Последнее подтверждается находками керамических сосудов более позднего времени, нежели керамика, обнаруженная в погребальной камере.

По периметру пристройки первого кургана Такарадзука, оформляя сакральное пространство, располагался ряд ханива. В ряду, помимо цилиндрических, установлены ханива в форме щита и ханива в форме эллипса. На самой площадке ханива не обнаружены. Скульптурные ханива располагались по двум сторонам у основания площадки и включали такие типы, как ханива в форме домов, щита, крышки. У основания «моста», ведущего к насыпи кургана, с двух сторон находились ханива-лодки (Ходзуми, 2017, с. 43). Одна из них как раз и является самой крупной среди всех обнаруженных на архипелаге ханива-лодок (рис. 3).

Длина модели составляет 140 см, максимальная высота — 94 см, максимальная ширина — 35 см. Модель установлена на двух полых подставках с квадратными отверстиями, на самой модели на дне оформлены полые цилиндры, чтобы вставлять лодку в подставки. Ханива представляет собой модель односекционного судна, основание его — лодка-долбенка, к которой крепились дополнительные доски и блоки. Поражают не столько размеры модели, сколько тщательная проработка деталей судна и декоративных элементов, не встречающаяся на других памятниках. По обоим бортам сделаны налепы в виде полосок и прямоугольников с узором в виде крестов, которые представляют собой накладные блоки, фиксирующие дополнительные доски по бортам.

На носу и корме на дополнительных досках имеются отверстия, куда вставлены фиксирующие бруски. Декоративно украшены поперечные фигурные переборки, установленные в двух местах на корме и в двух местах на носу судна. Они выполняли функцию крепления бортовых досок. На верхних досках оформлены выступы с круглыми отверстиями для весел, по три с каждого борта. Примечательной особенностью этой ханива-лодки помимо ее размеров является наличие дополнительных ритуальных элементов, которые устанавливались в специальные отверстия. На носу между двумя декоративными переборками в специальное отверстие установлена модель большого меча. Модель символизирует длинный меч с деревянной рукоятью, такие мечи распространены в период кофун и считаются атрибутом вождей. Модель меча, являющаяся декоративной деталью ханива-лодки, на сегодняшний день считается самой ранней среди ханива в форме меча. Позднее появились большого размера ханива-мечи, которые устанавливались в группах вместе с другими скульптурными ханива.

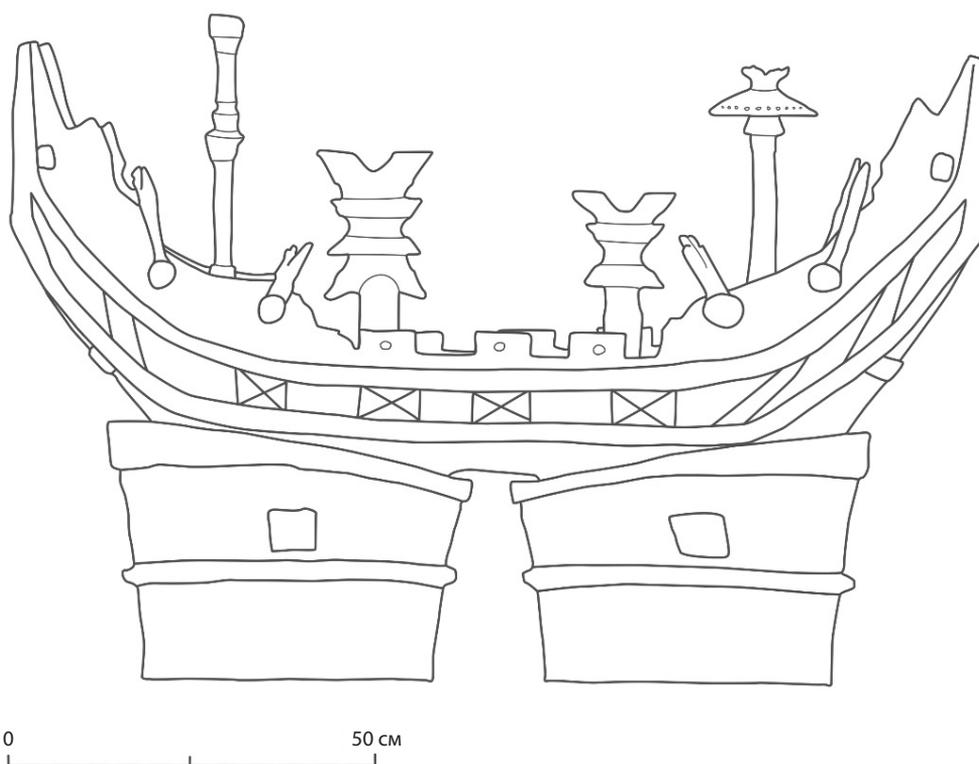


Рис. 3. Ханива-лодка, курган №1 группы Такарадзука

Fig. 3. Shaped boat haniwa, Takarazuka group, mound №1

В центре судна расположены два элемента, имеющие узкую центральную часть и расширяющиеся вверх и вниз дополнительные пояса. При этом у одного из предме-

тов таких поясов по два, отходящих от центра, у другого предмета сверху сделано два пояса, внизу один. По форме они являются предметами стиля *ивами*. Подобные предметы изготавливались и из глины в виде ханива, и из дерева. Наименование получили по памятнику Ивами (г. Миякэ, преф. Нара), где впервые были обнаружены. Размеры больших деревянных изделий такого типа варьируются от 65 до 180 см в высоту (Фудзита и др., 2007, с. 93). Существуют разные мнения по поводу назначения этих предметов. Ряд исследователей относят их к разновидности моделей щитов. В основе другой теории лежит сходство формы предметов с формой кобылки для музыкального инструмента *кото* (Хасидзумэ, 2004, с. 15).

На корме, также между переборками, установлена деталь в форме крышки. В центре имеется отверстие, куда вставлялось основание, вокруг отверстия четыре выступа. По краю всей окружности сделаны отверстия. По форме эта деталь сочетает элементы ханива в форме крышки и деревянные изделия-диски. Ханива-крышки — достаточно распространенный тип глиняных изделий, устанавливаемых на крупных курганах. Деревянные изделия такого типа были обнаружены только на одном памятнике — кофуне Тё:сидзука (г. Кофу, преф. Яманаси), который, как и Такарадзука, датируется 1-й половиной V в. н.э. (Куниситэ сиисэки Тё:сидзука..., 2008, с. 21). В данном случае эта деталь на ханива-лодке, вероятно, символизирует именно деревянное изделие, к которому в отверстия привязывались ленты либо полоски-флаги.

По рисункам лодок на ханива и в курганах с росписями известно о традиции установки на лодках ритуальных элементов, но в формате объемной детализированной фигуры пример с кургана Такарадзука исключителен.

Следует упомянуть и о единственной в своем роде ханива-лодке, где в самой лодке была найдена антропоморфная фигура. Ханива-лодка была обнаружена в ходе раскопок стоянки Тономура (пос. Симосува, преф. Нагано). Стоянка расположена в горном массиве неподалеку от русла пересохшей реки, впадавшей в озеро Сува. В непосредственной близости от стоянки расположены два кофуна — курган №1 группы Тономура и курган О:ко:дзинноцука. Ханива-лодка представляет собой модель блочного судна, однако дно предмета не сохранилось, поэтому не известно, к какому подтипу относилась лодка. По форме дна судна можно предположить, что это модель односекционного судна. Длина ханива составляет 77,3 см, максимальная ширина — 28 см. Нос и корма оформлены по-разному, в отличие от остальных находок, где они симметричны. На корме судна сохранилась переборка с выступом, как предполагается, для крепления рулевого весла, по бортам оформлено по два выступа для крепления весел (Тономура, 2003, с. 46). Вместе с ханива-лодкой была найдена небольшая антропоморфная фигура. Общая длина фигуры — 28 см. Сохранилась голова, правая часть туловища, правая рука и ноги. На голове прослеживаются прочерченные линии, символизирующие прическу. По оформлению это мужской тип прически, когда небольшие пучки собирались над ушами. На туловище сделан «пояс». Таким образом, предполагается, что фигура символизирует мужчину (Тономура, 2003, с. 64).

Второй подтип блочных лодок получил наименование *нитай сэйкэй фунэ* (二体成形船) (двухсекционный корабль) (рис. 1.-2.2). У этого подтипа лодок дополнительные блоки крепились не по всему периметру основы, а ближе к центральной части, при этом

нос и корма кажутся раздвоенными. Вертикальные доски на носу и борту корабля предотвращали попадание воды. Нижняя основа представляет собой волнорез. Хорошо сохранившийся экземпляр был обнаружен на кургане №2 группы Такамавари (Нагахара, 1994, №170, г. Осака, преф. Осака). В ходе раскопок установлено, что изначально это был небольшой курган с круглой насыпью диаметром около 25 м, погребение не сохранилось. Во рву, окружающем кофун, были обнаружены девять ханива, включая двухсекционную лодку (рис. 4).

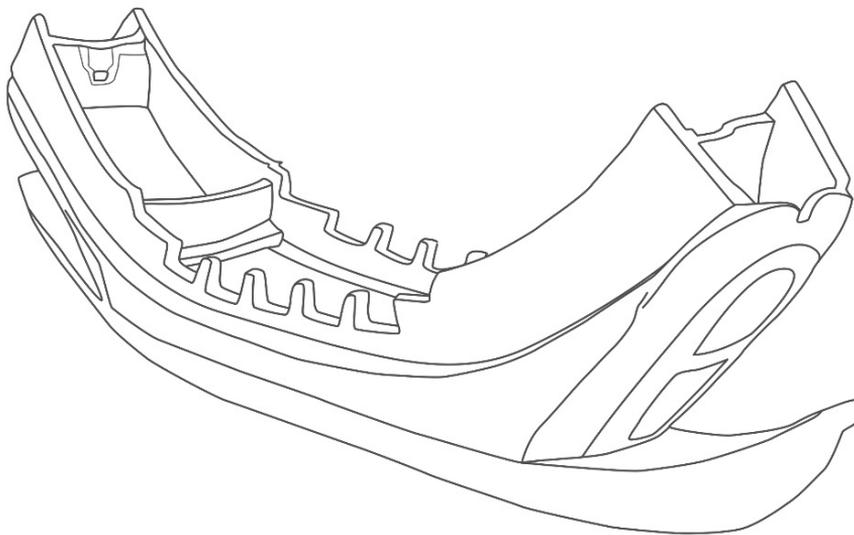


Рис. 4. Ханива-лодка, курган №2 группы Такамавари (Нагахара, №170)

Fig. 4. Boat shaped haniwa, Takamawari group, mound №2 (Nagahara, 170)

Ханива-лодка, как и образец из первого кургана Такамавари, достаточно большая, общая длина — 128,7 см, максимальная ширина в центральной части — 26,1 см, максимальная высота — 37,2 см. К основе крепились большие вертикальные доски на носу и корме; известно, что угол, под которым вертикальная плита крепится к основе лодки, составляет 42 градуса (Наканиси, 2006, с. 72). По бортам на верхних досках сделано по четыре выступа для весел.

В районе Кинки были обнаружены также двухсекционные ханива-лодки на полых цилиндрах. В пятом кургане группы Канко:дзи (г. Осака, преф. Осака) ханива-лодка на трех подставках; на территории кофуна, расположенного в рамках границ стоянки Бодаияма (г. Ямакорияма, преф. Нара) была обнаружена ханива-лодка на двух полых подставках. Оба последних образца — простой формы (Наканиси, 2006, с. 73).

В процессе раскопок встречаются фрагменты ханива-лодок, у которых не представляется возможным определить подтип, около трети из всех найденных предметов не поддаются определению.

Третий тип судов в японском языке именуется термином *ко:дзо:сэн* (構造船) (рис. 1.-3), дощатые суда. Это последний этап в развитии деревянного судостроения, когда корабли сооружались из отдельных досок и их размеры не зависели от размеров лодки-основы, что позволило делать большие суда, приспособленные для плавания на большие расстояния и длительное время, перевозки крупных грузов, больших групп людей. Считается, что разработка технологии и начало их активного использования связаны с поздним этапом периода кофун. Переход от блочных судов к дощатым происходил постепенно, как отмечают японские исследователи, и двумя разными путями. С одной стороны, уменьшались размеры основы (днища) при увеличении количества используемых досок. С другой — для центральной части днища использовались одна или несколько досок, а выдолбленные детали создавали «переход» от днища к бортам (Ивамото, 2006, с. 29). Среди ханива-лодок, обнаруженных на памятниках, на сегодняшний день не зафиксировано моделей с дощатым строением корпуса. Возможно, это связано с тем, что технологии еще не были отработаны. Строительство крупных судов фиксируется на позднем этапе периода кофун и по письменным источникам. С другой стороны, для погребального обряда могли не использовать дощатые суда, а только меньшего размера лодки-долбленки или блочные. В силу особенностей конструкции блочные суда были ограничены размерами исходного материала — бревна, из которого изготавливалась основа лодки.

### **Результаты**

В период кофун (III–VII вв. н.э.) в процессе укрепления единого центра власти на архипелаге, а также налаживания постоянных связей с континентальными государствами водный транспорт приобретает более важное значение, чем раньше. Археологический материал памятников периода кофун свидетельствует об осуществлении активного товарообмена как между отдельными районами и островами архипелага, так и с государствами Китая и Корейского полуострова. На стоянках и в погребениях археологи находят керамику типа *суэ*, изделия и заготовки из металла, импортируемые с материка. Керамические изделия, включая ханива, активно перемещались между районами внутри архипелага. Для крупных курганов элиты часто использовали привозные материалы и предметы неместного производства. Известно об использовании камня из трех разных мест для изготовления саркофага и каменной кладки камеры кургана Имасиродзука (г. Такацуки, преф. Осака). Археологические находки позволяют говорить о существовании налаженных торговых путей, и при островном положении и наличии горных массивов на суше водные пути, несомненно, активно использовались.

На территории архипелага к периоду кофун технологии строительства водных транспортных средств усовершенствовались. Помимо долбленок активно стали создавать блочного типа суда на их основе с использованием дополнительных досок и блоков. Развитие технологий фиксируется на основе находок лодок на памятниках. Модели лодок, представленные в форме ханива, дают дополнительную информацию об особенностях конструкции древних судов. Основываясь на данных по материалам ханива-лодок, можно констатировать, что в период кофун главным образом изготавливались и использовались блочные суда. Согласно данным японского исследователя Морита Кацуюки, у 30 ханива-лодок среди находок на 48 памятниках на террито-

рии архипелага можно определить подтип блочной лодки: 16 — это односекционные и 14 — двухсекционные (Морита, 2014, с.10). Таким образом, фиксируется равномерное использование двух подтипов блочных судов.

Однако следует учитывать специфическую роль ханива. Ханива являлись одним из типов предметов, относящихся к погребальному инвентарю, и устанавливались на кофунах. Многочисленные скульптурные группы из ханива создавались только на крупных курганах элиты. На территории небольших кофунув могли устанавливать несколько единичных ханива. При этом ханива-лодки не являются широко распространенным типом, на всей территории распространения культуры кофун предметы этого типа обнаружены на только 48 памятниках из 160 тыс. кофунув. Вероятно, ханива-лодки могли включаться в состав группы ханива на памятнике в соответствии с рангом умершего либо с учетом того, что при жизни в сферу влияния умершего входила деятельность, связанная с использованием водного транспорта.

Коллекция ханива-лодок, обнаруженных на сегодняшний день на территории архипелага, включает как целые предметы, так и фрагменты. Ханива-лодки находят чаще на погребальных комплексах и производственных площадках ханива, реже — на стоянках. По времени создания памятника, где были обнаружены лодки-ханива, пять датируются ранним этапом периода кофун, 35 — средним этапом и пять — поздним, у трех памятников датировка не точна (Морита, 2014, с. 9).

Территория распространения находок имеет ярко выраженную специфику. Большая часть ханива найдены на памятниках региона Кинки (центральная часть о. Хонсю). Из них на памятниках преф. Осака — 17, на территории современной преф. Нара — 13. Эти территории были местом расположения резиденций первых императоров, при смене правителя расположение столицы менялось. Здесь в районе Осацкого залива в период кофун находился основной морской транспортный узел. К Осацкому заливу выходит устье полноводной реки Ёдо, по которой могли передвигаться суда. Сюда же доходит ответвление сухопутного пути, идущего вдоль побережья о. Хонсю, — Санъёдо. В период кофун территория центральных районов г. Осака была занята озером Кавати. В середине V в. н.э., как считается, на северной оконечности современного плато Уэмати был выкопан канал Нанива (Намба) и создан порт Нанива, где были отстроены императорские склады (Кусака, 1992, с. 140).

Во всех других регионах находки ханива-лодок единичны. В каждой из префектур Хёго, Сига и Миэ ханива-лодки были обнаружены на двух памятниках, на одном памятнике — в преф. Киото. В северо-восточной части о. Хонсю, в регионе Канто известно на сегодняшний день по одной находке на памятниках в префектурах Канагава, Ибараки и Тотиги. А также по одной находке на памятниках в преф. Нагано и Сидзуока региона Тюбу. На о. Кюсю ханива-лодки обнаружены на двух памятниках в префектурах Миядзаки и на двух памятниках в преф. Оита, а также на одном памятнике в преф. Фукуока. На о. Сикоку ханива-лодка была обнаружена только на одном памятнике — в преф. Кагава.

Находки ханива-лодок, главным образом, встречаются на памятниках, расположенных по берегам морей, рек, озер. На территории преф. Осака — побережье древ-

него о. Кавати, на о. Кюсю — на побережье Внутреннего Японского моря, а также Тихоокеанском побережье.

### **Заключение**

В заключение стоит отметить, что ханива-лодки, несомненно, в большей степени являлись атрибутом погребального обряда. С одной стороны, устанавливаемые на курганах, они показывали определенный статус погребенного, с другой — символизировали транспорт для перемещения души в загробный мир. Однако, создаваемые с учетом реально существовавших транспортных средств, дополняют информацию о конструкции древних судов населения Японского архипелага в период кофун. В это время получили распространение два типа блочных судов, создаваемых на основе лодки-долбленки с использованием дополнительных досок и блоков. Основная территория их применения — район Осацкого залива и Внутреннего Японского моря.

### **СПИСОК ИСТОЧНИКОВ**

Ивамото Сэйдзи. Мукаси но Нихон но фунэ дзидзэ: [Древние корабли Японии] // Нихон ко:кай гаккай си [Журнал Японского Института навигации]. 2006. №6 (164). С. 24–46 (на яп. яз.).

Куниситэ сиисэки Тё:сидзука кофун цукэтари Маруямадзука кофун (Государственные исторические памятники кофун Тё:сидзука и сопровождающий кофун Маруямадзука). Кофу : Яманаси-кэн кёйкуинкай (Комитет по делам просвещения преф. Яманаси), 2008. 190 с. (на яп. яз.).

Кусака Масаёси. Кодай «Нанивакё:» то Осака [Древняя столица Нанива и Осака] // Тири кагаку [Географические исследования]. 1992. Т. 47, №3. С. 137–142 (на яп. яз.).

Мацуи Тэцухиро. Марукибунэ о тадзунэтэ (1). Сюцудо марукибунэ кансацу дзи но ётэн то дзёмон дзидай марукибунэ ни цуйтэ [К вопросу о лодках-долбленках. Основные характеристики раскопанных лодок-долбленок и о лодках-долбленках периода дзёмон] // Кэнкю: хо:коку [Отчеты об исследованиях]. 2012. №16. С. 42–54 (на яп. яз.). URL: <http://www2.chiba-muse.or.jp/www/SEKIYADO/contents/1519011537435/simple/16丸木舟.pdf> (дата обращения: 17.04.2023).

Морита Кацуюки. Си — сирё:ни миру кодай-сэн [Древние корабли — история и источники] // Кофун дзидай но фунэ то суйун [Водное сообщение и корабли периода кофун]. Такацуки : Кинки инсацу сэнта-, 2014. С. 5–12 (на яп. яз.).

Нагахара, Уривари хаккуцу тё:са хо:коку [Отчет об археологических раскопках стоянок Нагахара, Уривари]. 1994. Осака бункадзай кё:кай [Ассоциация охраны культурных ценностей г. Осака], г. Осака. 215 с. (на яп. яз.).

Наканиси Ясудо. Мацуокаяма кофун-но татэйси [Каменные плиты кофуна Мацуокаяма] // Тэдзукаяма дайгаку гэндайсэйкацу гакубу киё: [Вестник факультета современной жизни университета Тэдзукаяма]. 2006. №2. С. 69–74 (на яп. яз.).

Окуроков А.В. Однодеревые и блочно-однодеревые суда // Исторический журнал: научные исследования. 2012. №1 (7). С. 27–40.

Табарев А.В. Археологические данные об использовании и роли водного транспорта в древнейших культурах Японского архипелага // Проблемы археологии, этнографии, антропологии Сибири и сопредельных территорий. 2020. Т. 26. С. 244–249.

Токунага Хирохито. Рю:кю: ко ни цутавару рё:си-но фунэ о тё:са сите. Дзимото дэн-то:ко:гэй о то:ситэ но сёкугё: кё:ику [Исследование рыбацких лодок группы островов Рюкю. Профессиональное образование через местные традиционные ремесла] // Дай-ити ко:гё:дайгаку кэнкю: хо:коку [Сообщения Технологического института Дайичи]. 2019. №31. С. 85–92 (на яп. яз.).

Тономура исэки, О:ко:дзинноцука кофун [Стоянка Тономура, курган О:ко:дзинно-цука]. Иида : Нагано-кэн Иида-си кё:икуиинкай [Совет по делам просвещения г. Иида преф. Нагано], 2003. 137 с. (на яп. яз.).

Фудзита С. и др. Таваромототё: сёдзай кофун сюцудо мокусэйхин-но кансацу то дзю-сю то:тэй [Исследования деревянных изделий, обнаруженных на кофунх пос. Таваромото и идентификация древесных пород] // Таваромототё бункадзай тё:са нэмпо [Сообщения о ежегодных археологических исследованиях пос. Таваромото]. 2007. №17. С. 87–112 (на яп. яз.).

Хасидзумэ Асако. Мокусэй татэмоно-но кисотэки кэнкю: [Базовые исследования устанавливаемых деревянных предметов] // Тэнри дайгаку ко:когаку, миндзокугаку кэнкю:сицу киё: [Исследования лаборатории археологии и этнографии университета Тэнри]. 2004. №8. С. 1–23 (на яп. яз.).

Ходзуми Хиромаса. Фунэкэй ханива то кодай со:со:. Такарадзука итигофун [Ханива в форме лодки и древний погребальный обряд. Курган №1 группы Такарадзука]. Токио : Синсэнся, 2017. 94 с. (на яп. яз.).

## REFERENCES

Ivamoto Seiji. Ancient Ships of Japan. *Nihon ko:kai gakkai si = Journal of the Japan Navigation Institute*. 2006;6(164):24–46. (In Japanese)

National Historic Sites of Cho:shizuka Kofun and Accompanying Maruyamazuka Confun. *Kofu : Yamanasi-ken keikuiinkai*, 2008. 190 p. (In Japanese)

Kusaka Masaesi. The Ancient Capital of Naniwa and Osaka. *Chiri kagaku = Geographical Research*. 1992;47(3):137–142. (In Japanese)

Matsui Tetsuhiro. On the Issue of Dugout Boats. Main Characteristics of Excavated Dugout Boats and Dugout Boats of the Jōmon Period. *Kenkyu: kho:koku = Research Reports*. 2012;16:42–54. (In Japanese)

Morita Katsuyuki. Ancient Ships — History and Sources. In: *Water Communication and Ships of the Kofun Period*. Takatsuki : Kinki insatsu senta-, 2014. Pp. 5–12. (In Japanese)

Report on the Archaeological Excavations of the Sites of Nagahara, Uriwari. Osaka: Osaka Cultural Preservation Association, 1994. 215 p. (In Japanese)

Nakanisy Yasuto. Stone Slabs of Kofun Matsuokayama. *Tedzukayama daigaku gendai-seikatsu gakubu kiyo: = Bulletin of the Faculty of Contemporary Life of Tezukayama University*. 2006;2:69–74. (In Japanese)

Okorokov A.V. One-tree and Block-one-tree Ships. *Istoricheskij zhurnal: nauchnye issledovaniya = Historical Journal: Scientific Research*. 2012;1(7):27–40. (In Russ.)

Tabarev A.V. Archaeological Data on the Use and Role of Water Transport in the Earliest Cultures of the Japanese Archipelago. *Problemy arheologii, etnografii, antropologii Sibiri i sopro-*

*del'nyh territorij: = Problems of Archaeology, Ethnography, Anthropology of Siberia and Neighboring Territories.* 2020;26:244–249. (In Russ.)

Tokunaga Hirohito. Study of Fishing Boats of the Ryukyu Group of Islands. Vocational Education through Local Traditional Crafts. *Daiiti ko:ge:daigaku kenkyu: kho:koku = Daiichi Institute of Technology Report.* 2019;31:85–92. (In Japanese)

Tonomura site, O:ko:jinnotsuka Mound. Iida: The Board of Education of Iida City Pref. Nagano. 2003. 137 p. (In Japanese)

Fujita S. et al. Study of Wooden Products Found on Kofuns of Tawaramoto Village and Identification of Tree Species. *Tavaromoto bunkadzai chyo:sa nempo = Reports on Annual Archaeological Research Village of Tavaromoto.* 2007;17:87–112. (In Japanese)

Hasizume Asako. Basic Research of Installed Wooden Objects. *Tenri daigaku ko:kogaku, mindzokugaku kenkyu:sitsu kie: = Research of the Laboratory of Archaeology and Ethnography of Tenri University.* 2004;8:1–23. (In Japanese)

Hozumi Hiromasa. Boat Shaped Haniva and an Ancient Funeral Rite. Mound No. 1 of the Takarazuka Group. Tokio : Sinsensya, 2017. 94 p. (In Japanese)

---

#### ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ / INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

---

**Гнездилова Ирина Сергеевна**, кандидат исторических наук, младший научный сотрудник отдела палеометалла Института археологии и этнографии СО РАН, Новосибирск, Россия.

**Irina S. Gnezdilova**, Candidate of Historical Sciences, Junior Research Scientist of Department of Metal Ages Archaeology of Institute of Archaeology and Ethnography, Siberian Branch, Russian Academy of Sciences, Novosibirsk, Russia.

*Статья поступила в редакцию 06.07.2023;*

*одобрена после рецензирования 15.08.2023;*

*принята к публикации 30.08.2023.*

*The article was submitted 06.07.2023;*

*approved after reviewing 15.08.2023;*

*accepted for publication 30.08.2023.*