

ГРЕЧЕСКИЕ
ВЕСЕЛЬНЫЕ
КОРАБЛИ

J.S. MORRISON
AND R.T. WILLIAMS

GREEK
OARED
SHIPS

ДЖ. С. МОРРИСОН
Р.Т. УИЛЬЯМС

ГРЕЧЕСКИЕ ВЕСЕЛЬНЫЕ КОРАБЛИ

ИСТОРИЯ МОРЕПЛАВАНИЯ
И КОРАБЛЕСТРОЕНИЯ
В ДРЕВНЕЙ ГРЕЦИИ



Москва
ЦЕНТРОЛИГРАФ

УДК 94(38)
ББК 63.3(0)32
М79

Охраняется законодательством РФ
о защите интеллектуальных прав.
Воспроизведение всей книги или любой ее части
воспрещается без письменного разрешения издателя.
Любые попытки нарушения закона
будут преследоваться в судебном порядке.

*Оформление художника
Я.А. Галеевой*

Моррисон Дж.С., Уильямс Р.Т.
М79 Греческие весельные корабли. История морепла-
вания и кораблестроения в Древней Греции / Пер. с
англ. Л.А. Игоревского. — М.: ЗАО Центрполиграф,
2014. — 350 с.

ISBN 978-5-521-85547-6

Известные историки — преподаватель Кембриджского университета Дж. Моррисон и преподаватель Даремского университета Р. Уильямс — убеждены, что настоящее понимание древнегреческой цивилизации требует знаний истории мореплавания. Более того, знание морской практики необходимо для понимания произведений древнегреческой поэзии и прозы, а также правильной трактовки многих исторических событий. Авторы провели глубокое изучение практики мореплавания в Древней Греции, основываясь на литературном и археологическом материале. Им удалось собрать свидетельства, касающиеся греческих весельных судов 900—322 гг. до н. э., то есть от эпохи Гомера до Александра Македонского.

Книга содержит подробные описания кораблей, цитаты из литературных произведений, морские инвентарные списки и около 100 иллюстраций.

**УДК 94(38)
ББК 63.3(0)32**

ISBN 978-5-521-85547-6

© Перевод, издание на русском языке, ЗАО «Центрполиграф», 2014
© Художественное оформление, ЗАО «Центрполиграф», 2014

ГРЕЧЕСКИЕ ВЕСЕЛЬНЫЕ КОРАБЛИ

ИСТОРИЯ МОРЕПЛАВАНИЯ
И КОРАБЛЕСТРОЕНИЯ
В ДРЕВНЕЙ ГРЕЦИИ

ПРЕДИСЛОВИЕ

Эта книга написана для тех, кто интересуется вопросами мореплавания и его влиянием на развитие цивилизации.

Постоянная и тесная зависимость от моря и морских судов не могла не оказать воздействия на язык древних греков, метафоры и образы, которые они использовали для выражения своих идей. Вследствие этого некоторые отрывки из греческой поэзии и прозы непонятны без знания основ морской практики, и невежество зачастую ведет к искажению текста. Еще чаще от понимания отдельных морских вопросов зависит правильная оценка исторических событий. Если мы не знаем, что такое гребля на *триерах*, то вряд ли сумеем понять детали морских сражений и путешествий, проблемы тренировки, переброски и снабжения флотов в V и IV вв. И наконец, один из авторов пришел к необходимости изучения этой проблемы в попытке найти объяснение одного сравнения у Платона. В мифе об Эре в десятой книге «Республики» Платон рисует картину мира, утверждая, что тот обтянут узлами света, как *hipozomata* триер¹.

Книга Торра «Древние корабли» (*C. Torr. Ancient Ships. Cambridge, 1894*), безусловно, хороша, но устарела. Она

¹ В переводе А.Н. Егунова Эр увидел «свешивающиеся с неба концы связей: ведь этот свет как брус на кораблях, он скрепляет небесный свод». (*Здесь и далее, кроме особо указанных случаев, примеч. пер.*)

также является ненаучной в трактовке свидетельств. Произведение Кёстера «Морское дело античности» (*A. Koester. Das Antike Seewesen. Berlin, 1923*) подходит к проблеме шире, чем наша книга, и поэтому не может детально освятить свидетельства греческой Античности. Современная справочная литература является совершенно неудовлетворительной. Достаточно привести один пример. Лиддел-Скотт-Джонс¹ дает под *триерами* трактовку Тарна гребной системы, явно не имея информации о том, что такая система не подтверждена никакими свидетельствами и основана на очевидно неверном предположении, что двухуровневые суда до триер не существовали. Более того, указанная в этом труде требуемая длина корпуса и весла противоречат свидетельствам, по крайней мере, это, несомненно, применительно к длине корпуса. Под названиями трех классов гребцов — *франиты*, *зигиты (зевгиты)*, *фаламиты (thranites, zugios, thalamois)* — Лиддел-Скотт-Джонс дает совершенно другое, более разумное описание гребной системы. А под названиями *тетраера* и *пентаера* никакого описания нет вообще.

Главная цель настоящей книги — собрать воедино все свидетельства, касающиеся греческого весельного флота в период 900—322 гг. до н. э. Мы сделаем выводы, которые представляются нам необходимыми и важными, относительно гребных систем и других черт этих судов.

Изображения греческих весельных судов сохранились и из более ранних веков, чем VIII. Эти самые ранние примеры — простые одноуровневые весельные суда, имеющие характерную черту конструкции более поздних судов — киль в форме буквы L, причем нижняя ветвь L продлена и тянется до носа судна. К сожалению, мы не располагаем литературными свидетельствами, которые могли бы расширить наши знания о таких судах, если не считать таковыми ссылки на гребцов в табличках линейного письма Б.

¹ Под таким названием, по именам трех его составителей, известен словарь древнегреческого языка.

В VIII в. процветающая греческая цивилизация в восточной части Средиземноморья имела тесную связь с морем, по которому проходили все ее торговые пути. Эта цивилизация дала миру эпические поэмы — Илиаду и Одиссею, в которых большую роль играют морские путешествия. Она также положила начало в Афинах геометрическому стилю гончарных изделий, на которых часто изображались современные весельные суда, чаще, конечно, для красоты, чем для того, чтобы стать иллюстрациями исторического процесса, хотя некоторые, безусловно, таковыми являются.

В последующие века в Афинах появились сначала чернофигурные, потом краснофигурные гончарные изделия с изображением весельных судов, а также различная литература с описаниями, особенно подробными у историков. В V и IV вв., когда триеры стали самыми широко распространенными боевыми кораблями, литературных источников было много, а изображений кораблей — совсем мало. В то время как чернофигурный вазописец часто украшал свои произведения изображениями кораблей, как предметов, интересных по сути своей, краснофигурный художник стал иллюстратором, и корабли или чаще одна только корма кораблей появлялись только как часть иллюстрации к мифологическим сценам. Тогда художник изображал триеры в нарушение хронологической точности. К счастью, однако, мы располагаем рельефным изображением корабля на камне, датированным концом V в.

Эпиграфика дает только ограниченную информацию о V в. Декрет Фемистокла перед Саламином, сохранившийся в версии IV в., представляется более ценным по своей сути, чем как источник информации. Но в IV в. «морские списки», реестры кораблей и их оснастки, передаваемые ежегодно от одних инспекторов доков в Пирее другим, во многих отношениях дополняют и расширяют наши знания о греческом весельном флоте, полученные из литературных источников. Основы изучения этих листов заложил Август Бекх в своем знаменитом труде: *Urkunden über das*

Seewesen des Attischen Staates / Hergestellt und erläutert von A. Boeckh. Berlin, 1840. Из морских списков нам известно, что в 330—329 гг. до н. э. в афинском флоте появились *тетреры*. Пятью годами позже в реестрах начали фигурировать *пентеры*. Мы рассмотрим возможные причины и природу новых разработок, но не станем проследивать историю весельных судов за пределами этой важной стадии эволюции. Последующая история весельного флота сливается с историей флотов преемников Александра, Карфагена, Рима и Византии. Мы завершим свое повествование годом, когда македонские войска заняли береговые сооружения Афин и раз и навсегда положили конец эре, в которой город-государство с несколькими сотнями триер мог господствовать над цивилизованным миром.

Комментарий к терминологии

Поскольку мы понимаем, что большинство читателей не знают греческого языка, в тексте и примечаниях к нему нет греческих слов. Некоторые греческие термины, без которых все же невозможно обойтись, написаны латинскими буквами — *hision*, *hurozota* и т. д. Они поясняются в «Перечне греческих слов» (см. с. 337). В ряде случаев использованы удобные англизированные формы слов и имен. После длительных размышлений мы пришли к выводу, что лучше сохранить транслитерированные греческие формы названий типов судов — *триера*, *тетрера*, *пентера*, а не использовать англизированные формы латинских названий — *трирема*, *квадрирема*, *квинквирема*, хотя они и хорошо знакомы читателям. Дело в том, что мы не вполне уверены, что *триера*, *тетрера* и *пентера* на самом деле абсолютно идентичны *триреме*, *квадриреме* и *квинквиреме*.