

**РЕЦ. НА КН.: WACHSMANN Sh., BASS G. SEAGOING SHIPS
AND SEAMENSHIP IN THE BRONZE AGE LEVANT. – TEXAS : A&M
UNIVERSITY PRESS, 2009. – 417 p. : il.**

Н. П. Писаревский

Воронежский государственный университет

Поступила в редакцию 27 ноября 2015 г.

Последнее десятилетие в зарубежной историографии античного мореплавания отмечено появлением множества специальных и обобщающих трудов, в центре внимания которых находится разработка проблем зарождения, становления и развития морского дела и судоходства у островного и континентально-прибрежного населения в различных акваториях Средиземного моря эпохи бронзы. Связанное с внедрением новых методологий, применением новых подходов и использованием электронных и компьютерных технологий на всех этапах исследовательского поиска изучение истории древнего мореплавания в Эгеиде и Восточном Средиземноморье того же времени не составляет никакого исключения.

Рецензируемая монография Ш. Ваксмана и Дж. Басса, двух крупных специалистов в области истории морского дела древнего мира, представляет собой фундаментальный обобщающий труд, в центре внимания которого находится разработка важнейших проблем археологии и истории мореплавания в акватории Восточного Средиземноморья – одном из ключевых центров в истории морского дела Средиземноморья в эпоху бронзы. Она состоит из двух разделов, в каждом из которых авторами подвергнуты осмыслению сопровождающие исследовательский поиск в данной области самые разнообразные источниковедческие, историографические и методологические проблемы.

В первом из них (8 глав и 3 приложения) представлены разнотипные данные для реконструкции кораблей, эксплуатировавшихся островным населением Эгеиды и побережий Леванта (египтянами, сиро-финикийцами, киприотами, минойцами, микенцами и « народами моря»). Второй раздел включает разработку самых разнообразных проблем собственно морского дела (судостроение, габариты и архитектура кораблей, вопросы судоходства, морской торговли и пиратства с точки зрения основных транспортных средств). В добавление к собственным разработкам авторы рецензируемого труда

добавили исследования, выполненные их коллегами. Сюда включены статьи ведущих специалистов по отдельным аспектам судоходства и мореплавания II–I тыс. до н. э.: по гомеровскому вопросу Дж. Р. Ленца, о конструкции кораблей египетской царицы Хатшепсут по данным изображений ее путешествия в страну Пунт Ф. М. Хоккера и об организации торгового мореплавания в Угарите по данным эпиграфики Й. Хофтийцера и В. Х. Солтца (с. 3–214; 215–344).

В первой части труда Ш. Ваксманн и Дж. Басс отводят особое внимание анализу иконографических источников с морской тематикой на памятниках материальной культуры эпохи бронзы, географически и хронологически имеющих отношение к населению Египта, Сиро-палестинского (ханаанейского) побережья, Кипра, Крита и материковой Греции, а также « народам моря». В их оценке они исходят из понимания неоднозначности, закодированности и ограниченности, заключенной в них историко-технической информации. Такое ее состояние, по их мнению, зависит от типа, рода и вида последних. По их мнению, при анализе иконографических памятников необходимо учитывать и деформации, происходящие в зрительном восприятии пространственно наблюдаемых объектов, и смещение изобразительных проекций относительно оси конструкции реального прототипа и т. д. (с. 4–5).

Такую же проницательность и тщательность демонстрируют они и в формулировке своих взглядов относительно природы и познавательных возможностей археологических и нарративных источников Древней Передней Азии и Античности, а также относительно методики использования данных этнографии. Отмечая важность сообщений античных авторов и письменных источников Древнего Ближнего Востока, ученые высказывают критическое отношение к результатам интерпретации в современной науке памятников древних кораблекрушений. Одной из самых существенных трудностей, с которой сталкиваются специалисты, по их

мнению, является та, которая имеет отношение к установлению как порта приписки, так и «национальности» затонувшего судна (с. 6).

Неменьшее внимание уделяют авторы рассмотрению вопросов судостроения, его технологий, форм и способов обустройства элементов архитектуры корабельного корпуса и деталей судовой оснастки, включая построение на этой основе оригинальных трактовок вопросов теории корабля и обустройства важнейших судоходных трасс в интересующем регионе. На основе сделанных обобщений Ш. Ваксмана и Дж. Басс выставляют ряд аргументов, позволяющих, с их точки зрения, с одной стороны, объяснить причину имевших место в истории морского дела Восточного Средиземноморья и Эгеиды эпохи бронзы сходств в становлении и развитии судостроения и мореплавания, а с другой – представить конкретные факты относительно форм технологий и инженерных решений у населения этого региона со сложной социально-политической историей.

Заключение специалистов вполне однозначно: в эпоху бронзового века море не столько разъединяло, сколько объединяло народы островов и прибрежной материковой зоны Средиземноморья вообще и Восточного Средиземноморья и Леванта в частности. Более того, само Средиземное море они, солидаризируясь с оценками специалистов в области так называемой меершафтной археологии, полагают возможным считать в качестве важнейшей историко-географической предпосылки и основы развития контактов, сотрудничества, международного единства участников морских перевозок и экспедиций, и в конечном итоге – самого первого в истории человечества процесса «глобализации мира» (с. 330).

В поисках истоков мореплавания и начал судостроения, а также в объяснении определяющих принципов конструкции корабельного корпуса, общих технологий и традиций строительства кораблей авторы обращаются к изучению локальных традиций морского дела от Древнего Египта до Эгеиды и Восточно-Средиземноморского побережья, подкрепляя многочисленными фактами (традиции судостроения, устройство корпуса, способы соединения досок обшивки, основные размерения, движители, водоизмещение, габариты и численность экипажей и др.) свой вывод о существенном влиянии, которое оказали традиции морского дела населения древневосточных стран на развитие судоходства и мореплавания у островного населения Эгеиды эпохи бронзы (с. 57–68).

На той же основе авторами было предпринято изучение и изображений крупнотоннажных судов. Следуя методике кластерного анализа М. Ведде,

Ш. Ваксманн и Дж. Басс пришли к заключению, согласно которому характерными особенностями судов такого типа выступал широкий и глубокий корпус, высокий по всему периметру фальшборт, а также самые первые в истории каюты для экипажа (с. 50–52; 53–60). Другой особенностью архитектуры кораблей Древнего Египта они называют вертикальную установку носового и кормового штевней (с отсутствием каких-либо наверхий с изображениями), наличие гребного и парусного (ванто-топенантного) движителей. Но самую главную особенность судостроения у населения Леванта, особенно в эпоху Нового царства в Египте, по мнению ученых, характеризует появление килевой конструкции корпуса со шпангоутами, сочетающей к тому же технику сшивания с технологией «шип-в-паз», позволившей вводить в эксплуатацию корабли, способные перевозить грузы весом до 450 т (с. 46).

Исследователи отмечают наличие обмена идеями в области судостроения эпохи бронзы: египетские технологии заимствовались соседними народами точно так же, как, например, сиро-ханаанейские египтянами. Более того, население этого региона осуществляло поставку готовых судов для военного и торгового флота Египта.

Следующая, четвертая, глава рецензируемого труда Ш. Ваксмана и Дж. Басса посвящена морским судам Древнего Кипра (Алашии древнеегипетских источников) и островной Эгеиды эпохи бронзы. На основании изучения моделей судов из кипрских могильников (ПК I–II) они приходят к заключению о наличии у островного населения Кипра собственных технологий кораблестроения. Свидетельства этому они усматривают в иконографии двух типов морских судов: 1) длинных гребных и плоскодонных, с рулевым устройством египетского типа и раздвоенным в верхней части ахтерштевнем; 2) широко-корпусных парусно-гребных торговых судов (с. 64–66). Такие корабли имели форму чаши с глубоким дном и обладали, как предполагает один из авторов, большой грузоподъемностью, достигая в длину до 14–15 м (с. 67–68).

Те же самые тенденции, с точки зрения авторов, характеризовали и тенденции развития судоходства и мореплавания как у островного населения Эгеиды, так и у обитателей приморских побережий Греческого материка. В свинцовых моделях из Наксоса Ш. Ваксманн и Дж. Басс, полемизируя с Л. Кэссоном и Л. Бэшем, находят свидетельства о строительстве длинных многовесельных судов с высоким ахтерштевнем (с. 69–70). В реальной действительности они, по мнению авторов, представляли собой обшитые досками низкие плоскодонные суда, передвигавшиеся с помощью весел-гребков (типа каноэ). Те же самые характерные черты исследователи

выявляют и в изображениях морских судов на так называемых кикладских «сковородах», 13 образцов которых выявлены раскопками большого поселения Халандриани (с. 71). По своему типу эти суда были гребными, парусными, с наследственными чертами однодеревок и с экипажем в 25 человек (здесь авторы опираются на подсчеты П. Брудбэнка (с. 72–73, 75). Несколько иной тип конструкции и назначения исследователи усматривают в изображениях на керамике того же времени с о. Эгина. В частности, изображение серповидного морского судна на пифосе из относящегося к Среднеэлладскому периоду (СЭ) поселения Колонна, равно как и рисунок корабля того же времени на скарабее (с форштевнем в форме птичьей головы и стоящими на носовой палубе воинами), Ш. Ваксманн и Дж. Басс выделяют в отдельный тип, соотносимый конструкцией кораблей «народов моря» (с. 77–82).

Нашими авторами выявлены отличительные черты, свойственные иконографии морских судов в художественной росписи микенской керамики: 1) устойчивое постоянство в прорисовке конфигурации силуэта и деталей архитектуры корпуса; 2) постоянство используемых корабельных пропорций; 3) использование решений, применяемых в изобразительном искусстве Египта и Восточного Средиземноморья. Такое постоянство, как полагают ученые, выступает показателем того влияния, которое на судостроение Крита, в частности, оказывали его соседи по Эгейде и Восточному Средиземноморью. Сосуществование традиций и инноваций исследователи усматривают в многочисленных изображениях морских судов Крита на печатях и в художественной росписи дворцов (с. 106–122). Однако внедрение нового типа критского корабельного корпуса Ш. Ваксманн и Дж. Басс относят все же к позднеминойскому периоду и связывают это событие со знаменитой корабельной фреской Акротиры, которую они к тому же, собрав все необходимые доказательства, трактуют в качестве изображения религиозного празднества (с. 106–116, 120–121). Что касается конструкции корпуса, деталей судовой оснастки, парусного и гребного движителя кораблей Феры, они ссылаются на аргумент присутствия на кораблях Крита заимствованного у египтян типа парусного вооружения и рулевого устройства. Оно сочеталось с местными традициями сооружения движителей, что нашло свое проявление в переходе от гребкового к гребному аппарату в сочетании с парусом (с. 107–109).

В шестой главе первой части рецензируемого труда основное внимание отведено морским судам и флоту Ахейской (микенской) Греции (с. 123–158). Определяя микенскую культуру в качестве «энергетической», авторы ставят вопрос о необходимости

сопоставления предметов микенского импорта Позднего Элладского времени (ПЭ III), и в особенности ПЭ IIIВ периода (когда он наводнил Восток одновременно с исчезновением письменности) с фактами и результатами изучения состояния морского дела и мореплавания в микенской Греции в целом (с. 123). Понятно, что самое пристальное внимание они отводят анализу текстов линейной письменности В, акцентируя внимание как на давно известных пилосских табличках, так и на памятниках линейного письма В, открытых не так давно в Фивах. Упомянутая в текстах из Пилоса численность гребцов позволила им высказать предположение о количестве кораблей морского флота этого города-государства – 20 триаконтер или 12 пентеконтер. Ученые обратили внимание на соответствие идеограмм кораблей в микенских табличках (например, An 724) знакам корабля на Фестском диске и табличках из Кносса (с. 125). Более того, с привлечением данных Пилосской и Угаритской эпиграфики (KTU 4.40; An 610) наши авторы приходят к выводу в пользу существования общих норм международного мореплавания эпохи поздней бронзы, включая практику набора экипажей в отдельных портах, что и засвидетельствовано соответствующими документами (с. 127–128). Более того, авторы обобщающего труда установили, что 10 % кораблей Пилосских табличек носили одно и то же «географическое» имя, но под другой нумерацией. Но самое настоящее открытие ученые совершили, выявив в текстах табличек множество лапидарных описаний кораблей, напоминающих более поздние по времени гомеровские эпитеты («хорошегоаванный», «прекраснопарусный» «корабельноизвестный» и др.). Важную информацию Ш. Ваксманн и Дж. Басс извлекают из анализа вассального договора царя Амурру с хеттским царем Тудхалиясом IV (1265–1235 гг. до н. э.), содержащего требование последнего к аморейскому царю не пропускать купцов Аххийявы через свою территорию в Ассирию. По их мнению, оно указывает на наличие сословия микенских купцов в приморских городах Леванта, торговавших в эпоху поздней бронзы с удаленными странами без каких-либо посредников (с. 129). На этом основании они не исключают обусловленности миграции микенцев в ПЭ IIIС период на Кипр, закономерно последовавшей вслед за упадком центров их государственности. Относительно конструкции и технического оснащения морских судов ахейцев принципиально новым ее качеством они называют сочетаемость как в технологии строительства, так и в готовых изделиях, отличающихся надежностью, простотой, долговечностью и высоким КПД, синкретизмом элементов архитектуры военных и торговых кораблей парусного и гребного флота (с. 130).

Это наблюдение позволило определить элементы конструкции боевого корабля микенской эпохи, который впоследствии разовьется в архитектуре корпуса классической гребной галеры древних греков (с. 133).

В восьмой главе первой части рецензируемого труда Ш. Ваксманн и Дж. Басс излагают свои взгляды о кораблях так называемых «народов моря». Их изображения на стенах поминального храма и гробницы Рамзеса III из Мединет Абу, по мнению исследователей, соответствуют каноническим формам и конструкции микенских кораблей. Констатация данного факта приводит наших авторов к заключению, согласно которому египетский художник в написании картины морского сражения Рамзеса III с флотом «народов моря» опирался на личное знакомство с их действительными прототипами, а не рисовал корабли «агрессоров» по памяти, в пользу чего, по их мнению, свидетельствует как тождество прописовок их кораблей с расписными изображениями керамики ПЭ ШВ-С периода, так и большое сходство с микенскими образцами одежды, боевых шлемов, предметов наступательного и защитного вооружения налетчиков. Заметное новшество касалось лишь усовершенствования управления парусом: переход от управления им с помощью вантов к более прогрессивному – управлению при помощи системы боковых тросов-топенантов. Данная инновация сказалась на мореходных качествах кораблей, их способности ходить против ветра и существенно увеличила длительность плаваний и протяженность морских судоходных трасс. В пользу такого заключения, по глубокому убеждению авторов, свидетельствует памятник кораблекрушения XIV в. до н. э. у м. Улу-Бурун, располагавший к тому же неизвестными ранее типами 24 каменных якорей (с. 206, 208 и др.).

Во второй части своего труда Ш. Ваксманн и Дж. Басс приводят детализированные размышления о кораблях и морском деле, которые представлены в контексте рассмотрения авторами судовых конструкций и технического оснащения кораблей эпохи бронзы вообще. С целью ознакомления читателя с используемой ими специальной терминологией они включили в свой труд множество справочных материалов. Это составленный Ф. М. Хоккером словарь морских терминов, представленный в качестве приложения в заключительной части работы. Пожалуй, впервые в специальной литературе Ш. Ваксманн и Дж. Бассом проделана работа по реконструкции различных фаз осуществления плаваний по морю в эпоху бронзы (швартовка, использование моряками преимуществ розы ветров и сезонных морских течений, обеспечения всесторонней безопасности мореплавания и доставки товаров морем

в порты назначения, а также вопросы морского права).

Как отмечалось выше, большое внимание авторы рецензируемого труда отводят иконографическим источникам с изображением разнотипных кораблей. К сожалению, знакомство с их подходами к интерпретации отложившейся в них исторической, многослойной и многоуровневой информации убеждает, что они следуют только одному, определяющему для них все и вся, визуальному принципу. Можно было бы предположить, что такой подход связан с оценкой сущности данного типа источников. Однако знакомство с результатами анализа-синтеза нашими авторами изображений разнотипных кораблей на иконографических памятниках свидетельствует как раз об обратном. Из них следует, что данная группа источников (от египетских рельефов до простых граффити) привлекается учеными в качестве основного критерия аргументации своей концепции истории морского дела и мореплавания в Леванте эпохи бронзы. Определяя их в качестве наиболее репрезентативных, наши авторы используют дешифровку отложившейся в них технической информации исключительно с утилитарной целью – для реконструкции форм и архитектуры морских судов бронзового века. Ш. Ваксманн и Дж. Басс последовательно учитывают требования, свойственные заказам на выполнение рисунков кораблей, потребительскую стоимость и вкусы аудитории, на которую они были рассчитаны, уровень знаний морского дела и достигнутого художниками мастерства в передаче морских сюжетов средствами художественной изобразительной техники, функции, выполняемые их произведениями в конкретном социально-политическом контексте эпохи средней и поздней бронзы. Отсутствие искусствоведческих методов и семиотического подхода во вскрытии отложившейся в памятниках иконографии историко-технической информации, однако, заметно снижает ценность сформулированных авторами по этому поводу подходов и выводов (с. 4–5). В частности, они совершенно не обращают внимания на наличие множественности способов и техники выполнения рисунков (с натуры, по памяти, на основе устного рассказа очевидца), но главное, смешивают разнотипные по существу изобразительные памятники: художественный образный рисунок и чертеж. Более того, они упускают из внимания и противоположную возможность, предполагающую извлечение из художественного рисунка не только искусствоведческой, но и подлинно технической информации на основе использования физико-математических (оптических) законов зрительного восприятия и архитектурно-строительных пропорций на основе Золотого сечения. К этому следует добавить и известную абсолютизацию современных те-

орий возникновения мореплавания в эпоху палеолита, равно как и определение в качестве первоначального очага зарождения мореплавания в Эгеиде у носителей натуфийской культуры эпохи позднего неолита в области залива Искендерун на стыке Анатолии и Восточного Средиземноморья.

Воронежский государственный университет

Писаревский Н. П., доктор исторических наук, доцент кафедры археологии и истории древнего мира

E-mail: Pisarevskiy1@rambler.ru

Тел.: 8 (473) 236-91-83

Несмотря на отдельные спорные оценки, обобщающий труд, выполненный Ш. Ваксманном и Дж. Бассом, является заметным явлением в историографии морского дела и мореплавания Эгеиды и Восточного Средиземноморья эпохи бронзы, а шире – Ближнего Востока в целом.

Voronezh State University

Pisarevskiy N. P., Doctor of Historical Science, Associate Professor of the Ancient History and Archaeology Department

E-mail: Pisarevskiy1@rambler.ru

Tel.: 8 (473) 236-91-83