

К 50-ЛЕТИЮ ПУБЛИКАЦИИ ОБОБЩАЮЩЕГО ТРУДА

(Рец. на кн.: Morrison J. S. Greek oared ships 900–322 B. C. = Греческие гребные суда 900–322 гг. до н. э. / J. S. Morrison, R. T. Williams. – Cambridge, 1968. – 350 p.)

Н. П. Писаревский

Воронежский государственный университет

Поступила в редакцию 26 мая 2016 г.

Аннотация: в статье анализируется научное наследие крупных исследователей древнего мореплавания – английских ученых из университета г. Кембридж (Великобритания), включая его воздействие на современное состояние представлений в современной историографии истории античного мореплавания.

Ключевые слова: мореплавание, корабли, триера, пентера, гребцы.

Abstract: this article is devoted to scientific legacy of J. S. Morrison and R. T. Williams, the British specialists in the history of Ancient seafaring exploration from Cambridge University. We discuss their conception within the vast discoveries in this field of knowledge and present states of imagination in this problem study.

Key words: seafaring, ships, triremes, pentecontoros, rowers.

Морской флот, как совокупность кораблей одного назначения всех типов и классов (военный, торговый, промысловый), включая наземные инфраструктуры его базирования, строительства и ремонта, являлся важнейшей составной частью античного общества и государственности. Он выступал одновременно в качестве орудия и средства, существенно влиявшего (с учетом преимущественно приморского расположения античных городов) на темпы исторического развития античной цивилизации.

Особое значение флот имел для вооруженных сил государственных образований Античности. С его помощью осуществлялась доставка сухопутного войска к театру военных действий, устанавливалась морская блокада побережья противника, велась борьба с пиратами и поддерживался контроль над сухопутными трассами стратегического назначения. Начиная с V в. до н. э. (со времени греко-персидских войн) корабли военно-морского флота превратились в тактические единицы, способные самостоятельно решать военные задачи путем уничтожения или захвата кораблей противостоящего им флота враждебных государств как в ходе локальных операций, так и в ходе морских сражений.

Наконец, военный и торговый флот античных государств отображал тип и характер их политической организации, социальной структуры и господствующую форму государственности (полис, территориальное государство, морская держава).

Не меньшее значение имел и корабль – главная структурная единица морского флота античных госу-

дарств. Понятие «корабль» является полисемантическим и многоаспектным. С технической точки зрения, оно распространяется на определение боевых единиц военного флота и, понятно, отличается от понятия «судно», представляющего собой детерминатив для обозначения любого, построенного для плавания по воде сооружения независимо от размера, конструкции, типа движителя и материала, из которого оно построено.

Но корабль является не только техническим оружием. В системе мировоззрения античной цивилизации он был «плавающим полисом», экипаж которого являлся воплощением полиса сухопутного со всей совокупностью его общественных, культурных и художественных ценностей. Он был произведением искусства и в качестве такового отражал и рационализм в определении своей оптимальной конструкции, и материализованные в нем представления о красоте, соразмерности, пропорции, гармонии и пластичности, эталоном которых он являлся. Корабль выступал не только художественным воплощением античной государственности, но и прообразом жизни и судьбы отдельного человека. Наконец, как повседневный объект восприятия, он был фокусом античного мировоззрения, материальным, художественным и всеобщим символом античной цивилизации в целом.

Множественность кораблей, разнообразие их классов, практическая идентичность различавшихся лишь по размерам и оснастке морских судов торгового и военного типа, массовость морского сословия и лиц, профессионально связанных с морем, повседневность и обыденность этого средства передвиже-

ния со всей парадоксальностью ответа объясняет, почему корабль как техническое сооружение не представлялся Античности объектом первостепенной важности. Это сказалось на информативности данных по этому вопросу в произведениях античных авторов, а значит, инициировало в конечном итоге складывание интереса в науке к разработке соответствующей многоуровневой, разноаспектной и междисциплинарной проблематики.

Начало ее изучения восходит к самой Античности, однако цели, задачи и основные направления в исследовании были заложены в науке Нового времени.

До начала 60-х гг. XX в., отображая основные этапы развития исторической мысли, историографии Античности как науки, проблема истории античного мореплавания вообще, конструкции и типологии всей совокупности боевых кораблей и торговых судов Античности в частности постоянно привлекала к себе внимание. Вместе с тем она нашла отображение в многочисленных публикациях статей по отдельным проблемам истории античного мореплавания и морского флота Античности, целом ряде специальных и обобщающих трудов по данной тематике. До середины 60-х гг. прошлого века ее разработка велась отдельными специалистами весьма разрозненно, в соответствии с их специальностью и научными интересами. К этому следует добавить и оценку состояния источниковой базы, общим и весьма характерным признаком которой ученые того периода достаточно часто называли фрагментарность, эпизодичность и спорадический характер информации разнотипных источников.

Наконец, весьма важное значение имело и то, что на рубеже 50–60-х гг. XX в. вырос интерес к теоретико-методологическим проблемам археологии и исторической науки. Первые попытки внедрения перспективных междисциплинарных подходов и методик анализа-синтеза фактического материала, накопленного в ходе развернувшихся исследований памятников античных кораблекрушений с привлечением данных морской иконографии как доантичного, так и античного периода в эти годы только зарождались, по причине чего простор исследовательского поиска, как и горизонты конечного результата в исследовании проблемы, были затуманены, скажем, отсутствием в науке разработок соответствующих общенаучных концепций¹.

¹ Имеются в виду: «мир – Средиземноморье» Ф. Броделя, теория островного и морского ландшафтов В. Брудбэнка, концепция сетевой системы морских межрегиональных и международных связей И. Малкина, методики использования принципа «золотого сечения» в исчислении пропорций Р. Штеффи, система основных размерений, крутизны обводов и крепежных брусов корабельного корпуса в античном судо-

Ограниченность в использовании закодированной полноты и масштабов источников, как и несовершенство теоретико-методологических основ в исследовании многоуровневых, разноаспектных и разнотипных проблем генезиса и этапов истории мореплавания в античную эпоху, по меткому определению одного из специалистов, оказали влияние на состояние исследованности проблемы, характерной особенностью которой выступало то, что ее разработчики продолжали «упражняться в подаче "необъяснительных" объяснений и/или заниматься написанием истории мореплавания вне ее исторического контекста». Последнее сказалось прежде всего и на состоянии разработок конкретной проблематики в технологической и социальной истории античного мореплавания, включая аспекты, характерные для каждого из периодов генезиса и исторического развития цивилизации Древней Греции [1].

Таким образом, к середине 1960-х гг. назрела необходимость перехода на качественно новый, основанный на применении принципа историзма, уровень решения проблемы. Она потребовала:

- 1) сбора, классификации и обобщения информации разнотипных источников;
- 2) внедрения в исследование проблемы систематизации накопленной информации в античной традиции, эпиграфике, археологии и иконографических памятниках;
- 3) классификации основных типов морских судов Древней Греции, начиная с крито-микенского периода;
- 4) интерпретационных построений и реконструкции их внешнего облика и габаритов;
- 5) осмысления операций, выполняемых экипажами в процессе плавания, во время входа в морской порт и на выходе из него;
- 6) причаливания к пирсу или вытаскивания корабля на берег;
- 7) хранения кораблей в сухих доках в зимний период;
- 8) рассмотрения того, что с точки зрения качественно-количественных показателей и типологии кораблей представляли собой морские державы эпохи архаики и классики.

Реализация давно назревшей потребности была представлена в обобщающем труде достаточно известных на тот период специалистов в области морского дела и мореплавания Древней Греции Дж. С. Моррисона и Р. Т. Вильямса [2]. В нем были собраны, обобщены и подвергнуты осмыслению все

строении Л. Бэша и К. Катцева, разработок генезиса применявшихся в нем в обеспечении пластичности, прочности и остойчивости на волне корабельного корпуса и корабельной оснастки в различных условиях морской стихии, режимах плавания первобытных технологий и т. п.

введенные в научный оборот публикации источников, специальные и обобщающие труды историков, эпиграфистов и археологов, вскрыта и проанализирована важнейшая информация памятников античной литературной традиции, археологии, иконографии и эпиграфики. Кроме того, в историографическом контексте (т. е. с учетом истории изучения решенных и нерешенных проблем в исследовании древнегреческих гребных кораблей), с одной стороны, дана оценка состояния имеющихся на первую половину 1960-х гг. знаний, а с другой – сформулированы подходы к анализу-синтезу источниковой базы, позволившие сделать принципиального порядка выводы. Если Дж. Моррисон взял на себя ответственность за обработку показаний письменных источников, то Р. Вильямс преимущественное внимание отвел памятникам материальной культуры полевой и подводной археологии. К своей работе ученые привлекли и молодого тогда специалиста Д. Блэкмена, выполнившего написание разделов, посвященных изложению результатов исследования археологами сухих доков Пирея.

В последующем изложении анализ информации письменных источников производится в соответствии с конкретными аспектами (эпитеты, экипажи кораблей, устройство их корпусов и такелаж, плавучесть и управление и т. п.). При этом понятийный аппарат, кроме технической терминологии, представлен на языке древних греков, тогда как терминология последней дается авторами на латыни.

Новизной, одновременно определявшей поиск и достижение результатов в изучении отдельных проблем, что обусловило и соответствующую логику изложения, отличалась структура и композиция их совместного труда. Книга разделена авторами на отдельные разделы по проблемно-тематическому и хронологическому принципу в соответствии с общепринятой в западной историографии Античности периодизации истории Древней Греции (гомеровский (900–700 гг. до н. э.), архаический (700–480 гг. до н. э.) и классический (480–322 гг. до н. э.) периоды). Каждый из них начинается с полного каталога изображений кораблей и дополняется исчерпывающей сводкой свидетельств античной традиции. Уже в те годы, предвосхищая оценки современных специалистов, авторы сочли необходимым дать отдельное изложение иконографических памятников эпохи бронзы и памятников вазописи так называемого геометрического периода. Кроме того, наиболее важные с точки зрения аргументации изображения кораблей даны исследователями в составивших значительный объем книги иллюстрациях и репродукциях. Распределенные по всему тексту монографии, они, сопровождаемые комментариями постраничных сносок, оттеняют авторские заключения как в решении частных, так

и общих проблем судостроения, мореплавания, судоходства и военно-морского искусства.

Однако самое важное качество как подхода, так и композиции изложения результатов предпринятого английскими авторами исследования проблемы было заключено в применении к ней исторического подхода. Он позволил проследить основные тенденции в развитии судостроения гребных кораблей Древней Греции от эпохи бронзы (со времени прихода греков на Балканы) до начала эпохи эллинизма и тем самым выстроить аргументацию, позволившую дать фундаментальное обоснование предложенного одним из них решения проблемы триеры.

Важное значение приобрели сформулированные Дж. С. Моррисоном и Р. Т. Вильямсом оценки конкретных вопросов. Это касалось вывода о соответствии информации гомеровских поэм о судостроении, судоходстве и мореплавании эпохи темных веков греческой истории изобразительным рядам вазописи геометрического стиля с изображениями кораблей, а следовательно, и о достоверности отложившихся в них данных об устройстве корпуса, гребного аппарата, парусного движителя, деталей судовой оснастки и такелажа кораблей. При этом, как предупреждали исследователи, сопоставительный анализ должен основываться, с одной стороны, на учете особенностей хронологии гомеровских поэм, а с другой – на понимании специфики законов визуального восприятия, техники геометрического рисунка, законов изображения объемных объектов и достоверности в реализации пространственных представлений художником, выполняющим рисунок с натуры или по памяти [Ibid., p. 34].

Формулировка такого вывода и дальнейшей исследовательской парадигмы по своей важности (и существу) выходила за рамки достигнутого результата: Дж. С. Моррисон и Р. Т. Вильямс показали, что данные «Илиады» и «Одиссеи» скрывают за художественными элементами их поэтики реальную картину материального производства и общественных отношений, включая информацию о состоянии судостроения, судоходства и мореплавания [Ibid., p. 126]. Указанные заключения к тому же в известном смысле предвосхищали оценки специалистов по изучению переходного периода древнегреческой истории от микенской эпохи к гомеровскому времени, включая сюда и оценки гомеровского вопроса (Л. Палмера, В. Десборо, М. Финли, В. Макдональда, А. Снодграсса, Ч. Старра и др.).

Смелые и перспективные, основанные на тщательном анализе источниковой базы разработки были предложены учеными относительно состояния, уровня и масштабов судостроения и мореплавания в архаической Греции. Задолго до современных трактовок они высказали нашедшее позднее подтверждение,

предположение, согласно которому рождение специализированного боевого корабля относится к переходному периоду от эпохи бронзы к раннему железному веку (XII–XI вв. до н. э.). Его основным типом являлась пентеконтера, упоминаемая в греческих мифах о походе аргонавтов и изображаемая в изобразительных рядах вазописи геометрического стиля.

Основной дискуссионной проблемой они считали идентификацию данного типа судна в памятниках разнотипной иконографии, а с точки зрения архитектуры корабля – проблему интерпретации горизонтальной линии верхней части корпуса с изображениями стоящих гоплитов. Исследователи трактовали ее двояко, рассматривая как дополнительную обвязку – крепежный брус или изображение фальшборта. Наличие сплошной палубы на кораблях эпохи архаики они категорически отрицали. Склоняясь к традиционным представлениям, они полагали, что характерной чертой их конструкции выступает наличие носовой и кормовой полупалуб, изображения которых представлены в иконографии [Ibid., p. 143–147].

Самым существенным изобретением эпохи архаики в кораблестроении Дж. С. Моррисон и Р. Т. Вильямс считали внедрение в эксплуатацию многорядных парусно-гребных кораблей с тараном. Для них они фиксировали принципиально иное, чем на однорядных триаконтерах и пентеконтерах, расположение гребцов и в соответствии с этим появление различий в выводе наружу корпуса весел верхнего и нижнего рядов (через планшир и порты соответственно). Относительно типов торговых судов данного периода исследователи, опираясь на данные чернофигурной вазописи и терминологию обозначения морских судов различного класса в античной традиции, пришли к заключению о том, что термин «круглые суда» имеет отношение к купеческим парусно-гребным судам, а термин «длинные» – к кораблям военного флота и чаще всего к пентеконтерам.

Следует особо отметить вообще ценность труда двух авторов, который они проделали с морской терминологией в произведениях античных авторов относительно обозначения отдельных элементов конструкции и целых узлов корабля. Они сумели составить весьма аргументированный на конкретных примерах технический словарь морского профессионального языка Античности с учетом линий развития и происходивших в судостроении инноваций. Этот вклад сохраняет свое значение и по настоящее время.

Понятно, что в решении проблем морского дела эпохи классики основное внимание ученых было отведено казавшейся в то время неразрешимой и вечной проблеме конструкции и устройства флагманского корабля этого периода – триеры. Полное отсутствие информации о техническом ее устройстве в произведениях античных авторов и сложность

интерпретации иконографических памятников обусловили дискуссионный характер предлагавшихся в историографии интерпретаций системы расположения, крепления и вывода весел, интервала между соседними уключинами, пространства между скамейками гребцов по вертикали и горизонтали и т. п. Споры имели место и относительно трактовки понятия *eres*. В зависимости от его соответствующего понимания триера одними исследователями определялась кораблем, весельный движитель которого располагался на трех уровнях друг над другом. Считалось, что такое понимание соответствовало информации античных авторов о трех специализированных группах гребцов триеры (транитах, зевгитах и таламитах). Их оппоненты, напротив, опираясь на известные примеры обустройства морских судов эпохи Средневековья, доказывали, что триера была однорядным гребным кораблем наподобие Венецианской галеры, за каждым веслом которого сидело по три гребца.

Подвергнув скрупулезному анализу всю совокупность данных, Дж. С. Моррисон и Р. Т. Вильямс убедительным образом доказали трехчастность вертикального расположения гребного аппарата триеры. Наряду с этим, они выявили ряд новых технологических инноваций, использовавшихся при его строительстве (сосуществование соединений шип-в-паз с техникой сшивания досок обшивки, наличие стандартных размеров весел всех ярусов, за исключением тех, которые располагались в носовом и кормовом отсеках).

С целью проверки своих выводов наши ученые выступили с инициативой строительства копии античной триеры в натуральную величину и предложили сделанные им расчеты основных элементов корабельной конструкции, рангоута и такелажа. С 1987 по 2004 г. спущенная в Пирее на воду триера «Олимпия» совершила несколько экспериментальных плаваний, позволивших уточнить знания относительно плавучести, остойчивости, смещенности центровки корпуса по миделю, а также устройства отдельных балок, станин и рамочных конструкций. В частности, была установлена маневренность триеры, угол ее разворота, колебание нагрузок на корпус при движении на веслах и под парусом. В конце концов, эксперимент по моделированию античного боевого корабля в натуральную величину и результаты испытания его ходовых качеств наряду с подтверждением верности имевшихся представлений о конструкции и дизайне триеры высветили множество частных проблем, изучением которых определилась их разработка в последующий период. Другими словами, труд Дж. С. Моррисона и Р. Т. Вильямса определил направления дальнейших исследований и их перспективы [3; 4].

Подтверждение этому обнаруживается в расширении спектра исследовательского поиска с точки зрения методологии (холистический интерпретационный подход Брудбэнка; модель математической «имперфектной оптимизации» К. Кнапетта, Р. Эванса и Р. Риверса; логистика транспортных процессов и морской идентичности М. Назу и др.) [3; 5; 6]. Немалое значение сыграло и расширение диапазона пространственно-временного измерения истории морского флота, позволившего распространить выработанные методы интерпретации и реконструкции памятников древнего мореплавания на все периоды и аспекты его истории (формы микенских кораблей, сходства и различия корабельных услуг в Средиземноморье, тактика боя и дизайн триеры времени Пелопоннесской войны и т. п.). И конечно же, исследование Дж. С. Моррисона и Р. Т. Вильямса придало импульс усилению внимания к проблеме конструкции корабля античности вообще, начиная с проблематики источниковедения и завершая отдельными аспектами (судовой такелаж и рангоут, размещение грузов в трюме, обустройство и инфраструктура морского порта). Регулярность проведения тематических симпозиумов по конструкции корабля в Античности в Афинах (организаторы Г. Джалас и Е. Делапорта) являются тому подтверждением [7].

*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*

ЛИТЕРАТУРА

1. Archaeological, Linguistic and Historical Sources on Ancient Seafaring : A Multidisciplinary Approach to the Study of Early Maritime Contact and Exchange in the Arabian Peninsula to Vatanen (University of Turku, Finland) : Images and Narratives of Ancient Seafaring and Maritime Landscape // History in Words and Images. Proceedings of the Conference on Historical Representation held at the University of Turku, Finland, 26–28 September 2002. – Turku, 2005. – P. 287–292.
2. Morrison J. S. Greek oared Ships 900–322 B. C. / J. S. Morrison, R. T. Williams. – Cambridge : University Press, 1968.
3. Cnappett C. Method modeling maritime interaction in the Aegean Bronze Age / C. Cnappett, T. Evans, R. Rivers // Antiquity. – 2008. – Vol. 82. – P. 1009–1024.
4. Demand N. H. The Mediterranean Context of Early Greek History / N. H. Demand. – Oxford, 2011.
5. Nazou M. Grey areas in past maritime identity? The case of Final Neolithic-Early Bronze Age Attica (Greece) and the surrounding islands / M. Nazou // Shima : The Oxford Encyclopedia of Maritime History / ed. by J. Hattendorf. – Oxford, 2007.
6. Wachsmann Sh. Seagoing Ships and Seamanship in the Bronze Age Levant / Sh. Wachsmann, G. Bass. – Texas, 2009.
7. Tzalas H. Tropis Conference Proceedings / H. Tzalas // IJNA. – 2014. – Vol. 4, Iss. 3. – P. 172–177.

*Voronezh State University
Pisarevskiy N. P., Doctor of Historical Sciences, Associate Professor of the Archaeology and Ancient History Department
E-mail: Pisarevskiy1@rambler.ru
Tel.: 8 (473) 236-91-83*