

УДК 930.94(3)

### МОРСКОЙ ФЛОТ АФИН В ЭПОХУ КЛАССИКИ КАК ПРОБЛЕМА В СОВРЕМЕННОЙ ЗАРУБЕЖНОЙ ИСТОРИОГРАФИИ АНТИЧНОСТИ

Раши Ахссан

*Воронежский государственный университет*

Поступила в редакцию 26 февраля 2019 г.

**Аннотация:** *статья посвящена историографии античного морского дела, проблем судостроения и конструкции военных кораблей, а также морских сражений в греко-персидских войнах. Эти аспекты являются весьма актуальными как в связи с открытием новых источников, так и в связи с переосмыслением имевших место ранее трактовок в трудах современных зарубежных историков военно-морского искусства Древней Греции. Рассмотрены взгляды крупнейших ученых – П. Чекарелли (Италия), Дж. Моррисона и Дж. Коутса (Великобритания), М. Притчарда (США) и др. На этом основании сформулирован вывод, согласно которому современное состояние зарубежной историографии морского дела, мореплавания и военно-морского искусства античной Греции характеризуется расширением источниковой базы и обращением специалистов к постановке междисциплинарных проблем и задач их исследования.*

**Ключевые слова:** *морской флот, триера, декрет, ландшафтный и меершафтный подход, полис, таласократия.*

**Abstract:** *the article is devoted to the historiography of ancient Maritime Affairs, problems of shipbuilding and construction of warships, as well as naval battles in the Greco-Persian wars. These aspects are very relevant both in connection with the discovery of new sources, and in connection with the rethinking of previous interpretations in the works of modern foreign historians of naval art of Ancient Greece. We consider the views of outstanding scientists – P. Ceccarelli (Italy), J. Morrison and J. Coates (UK), M. Pritchard (USA) and other scientists. On this basis, the conclusion is formulated, according to which the current state of foreign historiography of Maritime Affairs, seafaring and naval art of ancient Greece is characterized by the expansion of the source base and the appeal of specialists to the formulation of interdisciplinary problems and problems of their research*

**Key words:** *Navy, triremes, decree, landscape and seescape approach, polis, Navy Thalassocracy.*

Со времени публикации труда А. Бёка морской флот Афин неизменно оказывался в центре внимания исследователей как ключевая проблема изучения эпохи классики в Древней Греции вообще, генезиса Афинской демократии в частности, типологии военных и торговых кораблей с учетом их инфраструктуры в особенности. Пройдя длительный, но весьма плодотворный путь, ее разработки в науке определили складывание особого научного направления, которое получило свое название по монографическому исследованию бельгийского ученого Моше Эймита «Афины и море» [1, с. 399–404]. Исследования, проводившиеся в его рамках интернациональным коллективом специалистов, к настоящему времени вышли на междисциплинарный уровень, что способствовало не только расширению изучаемых аспектов и проблематики, но и с применением культурологических ландшафтных и меершафтных подходов уточнению самого предмета исследования [2, с. 22–28].

Морской флот Афин эпохи классики определяется в настоящее время как сложный, обладающий собственной иерархией уровней социально-политический микрокосм [3, р. 29–46; 4, р. 179–216; 5], включающий в себя людей, корабли, инфраструктуру морского порта, разветвленные сети торгово-судоходных трасс, граждан и политические институты полиса, правовые нормы и законы, допускавшие участие представителей разных имущественных классов в морских сражениях эпохи греко-персидских войн. Наконец, особую проблематику составляет перерастание полиса в морскую империю на основе таласократии [6, с. 13–15; 7, р. 138–158; 8, р. 138–158].

Эти аспекты стали весьма актуальными как в связи с открытием новых источников, так и с переосмыслением решений проблемы, имевших место в историографии предшествующего периода [9]. Собственно такая задача была продиктована предложением М. Эймита разделить между собой исследование истории морского флота Афин и складывание Афинской архэ.

Решение этой задачи в новых условиях было выполнено итальянским антиковедом Пьетро Чекарелли, обратившим внимание на существующие разрывы в информации источников относительно строительства морского флота в Афинах и нарастания тенденции в политике Афин к установлению своего морского господства в Эгеиде [10, р. 444–470]. Аналогичной точки зрения придерживался и голландский ученый Х. ван Вис [11]. Против такой постановки вопроса немедленно выступил Вольфганг Габриэльсен, который с использованием эпиграфических источников доказал, что средства из общественных фондов, которые расходовались на строительство кораблей флота, были главным источником доходов строителей и экипажей гребцов из фетов, т. е. беднейших слоев афинского демоса [12; 13; 14, р. 239–241].

В продолжении такой тематики акцент смещался и в сторону рассмотрения более узких, имеющих отношение к структуре и инфраструктуре афинского флота вопросов. Полемика велась как относительно тактики ведения морского боя и ее технического обеспечения, так и в плане анализа конструкции устройства триеры как многоцелевого корабля, в связи с чем затрагивались вопросы широкого спектра ролей, выполняемых афинским флотом в ходе и по окончании греко-персидских войн [15; 16].

Относительно разработки знаменитой проблемы триеры в литературе последнего времени предложено немного, да и сама дискуссия взяла очередной тайм-аут в связи с фундаментальным решением, предложенным коллективом исследователей (Дэвид Козйтс, Борис Ранков) во главе с Джоном Моррисоном в итоговой публикации Бориса Ранкова.

В ряду других проблем поднимались и вопросы профессионального состава экипажей афинского флота, в особенности терминологии их обозначения в надписях V–IV вв. до н. э. [11, р. 40–67; 17, р. 313–325; 18, р. 315–326; 19]. В этом отношении одним из дискуссионных аспектов выступал тот, который имеет отношение к функциональным обязанностям лиц, занятых в *hyperesia*, т. е. в обслуживании самых различных узлов стационарной конструкции корпуса (корабельные плотники) и движителей (парусного и гребного). В самое последнее время была высказана альтернативная трактовка Дж. Моррисона и его единомышленников оценка, согласно которой гипереты относились к состоятельному слою афинского гражданства и представляли собой специалистов самого разного профиля – от судостроителей до «старших матросов»-боцманов и триерархов-капитанов [20, р. 271–283; 21, р. 520–550].

Еще большее внимание отводится в зарубежной литературе социально-политическим аспектам истории афинского морского флота, триерархии и той связи, которая обеспечивала прочность политической

системы Афинской демократии. Большинство публикаций как специального, так и обобщающего порядка сосредоточено на афинском флоте, под которым подразумевается прежде всего государственный флот из весельных галер, господствующий тип которых представлен афинскими триерами. Это самая существенная тема, которая, как показывают имеющиеся разработки, тесно связана со многими другими областями морской деятельности, как полиса, так и его отдельных граждан.

Флот триер, морская программа и политика Фемистокла, по мнению М. Притчарда, способствовали не только увеличению численности и расширению типологии кораблей, но и превратили военный флот в институт высшей политической важности. Именно деятельность Фемистокла, отражение персидского вторжения в 480 г. до н. э. и строительство флота морской империи значительно расширили полномочия морского сословия афинского полиса и превратили сам флот в политический институт высшей важности [8].

О численности моряков Афинского флота имеются вызывающие интерес данные. В афинском флоте, участвовавшем в битве при Артемисии, было занято более 36 000 человек, из которых более 34 000 были афиняне. Согласно расчетам Жана Лабарбэ, из них лишь 1734 составляли гоплиты, сражавшиеся как таковые. Аналогичны и цифры, касающиеся битвы при Саламине [12, с. 125].

Продолжает разрабатываться в современной историографии и проблема триеры.

Весьма важным ее аспектом является тот, который касается способа и технологии ее строительства. Понятно, что рассмотрение данной проблемы потребовало ретроспективного изучения традиций античного средиземноморского судостроения [14, р. 263–290]. Что касается состояния судостроения в Афинах накануне и в годы греко-персидских войн, то осмысление данной проблемы способствовало установлению двух принципиально важных фактов. Первый из них связан с констатацией использования традиционной технологии обшивка-*prim* (*shell first*) в сооружении кораблей типа триаконтер и пентеконтер в эпоху архаики. Сущность данного способа заключалась в первоначальном изготовлении обшивки корпуса из отдельных досок, растягиваемых поперек на специальных стационарных рамах, после чего они соединялись друг с другом способом шитья и «шип-в-паз», что позволяло зафиксировать нужную конфигурацию судового корпуса посредством вставления продольно-поперечных связей различного типа (шпангоутов, стрингеров и др.). В период накануне греко-персидских войн он приобрел окончательный вид при строительстве греческих триер. Данная технология судостроения, как считают специалисты, позволяла

строить корабли большими сериями и в очень сжатые сроки [23, p. 351–368].

Исследованиями, в том числе экспериментальными, установлено, что афинские триеры эпохи классики строились по стандартам и таким образом, чтобы сделать максимально универсальными все характеристики корабля до такой степени, что в случае каких-либо изменений ее конструкция будет дискредитирована. Последнее, как установлено, было продиктовано и другим важным событием в технологии строительства триер: впервые в греческом мире они стали сооружаться на основе более эффективного способа судостроения – технологии каркас (киль-шпангоут) *prim*. Это сократило сроки строительства и позволило варьировать толщину корабельного корпуса в зависимости от того, какой тип триеры (палубной или беспалубной / *afraktes-catafraktes*) был востребован [24, p. 279–281]. Имелись для этого как социальные предпосылки, так и последствия: новые методы судостроения требовали, с одной стороны, большого уровня стандартизации деталей, а с другой – грамотного персонала и налаженной структуры верфей [25, p. 16].

Скорость триеры определялась до такой степени, что любой меньший вес привел бы к значительным потерям целостности корабля. Более того, центр тяжести был помещен в минимально возможном месте, а именно на линии гребцов нижнего яруса, чуть выше ватерлинии, которая сохраняла сопротивление корабля волнам и возможному опрокидыванию. Если бы центр тяжести был помещен немного выше, это потребовало бы уменьшения корабельного корпуса по высоте и не оставило бы для них пространства.

Все это способствовало высоким боевым качествам триеры. По сравнению с пентеконтерой триера была более усовершенствованным судном и располагала различными военными приспособлениями для ведения эффективного таранного боя. Над нижним тараном триеры располагались два выступающих вперед горизонтальных бруса, служивших для поломки весел кораблей противника. Из всех других вопросов экипировки триеры, которые являются недостаточно разработанными в науке, самым дискуссионным по настоящее время остается вопрос идентификации функций и обязанностей той части экипажа, которая непосредственным образом не была связана с гребным двигателем корабля. Он требует своей специальной разработки [26, p. 824–834].

Строительство дополнительного малого тарана, введение в конструкцию защищающих носовые скулы триеры эпохид, дополнительное шитье досок внешней обшивки – все это способствовало высоким боевым качествам афинских триер. По сравнению с пентеконтерой триера была более усовершенствованным судном и располагала различными военными

приспособлениями для ведения эффективного таранного боя [25, p. 12–16].

Наконец, в публикациях современных ученых можно заметить зарождение новых подходов к определению габаритов (или основных размерений) триеры по ЛВН. Весьма информативными оказались раскопки гавани Зеи в порту Пирей. Здесь были изучены корабельные эллинги, которые позволили составить представление о размерах кораблей афинского флота, в первую очередь триер (L – 30/40 метров, S – 4/6 метров). Однако исследования Мюнхия в 2013–2017 гг. позволили установить, что эти эллинги могли принадлежать и кораблям другого класса – пентеконтерам. Такая оценка была опровергнута радиоуглеродным методом. Оказалось, что наиболее древняя часть сооружений содержит обломки дерева, датированного 520–480 гг. до н. э., т. е. временем морской программы Фемистокла. Помимо этого, исследователям удалось дополнительно обнаружить семь необычных слипов (сооружений для спуска на воду кораблей) более поздней эпохи, примерно 325 г. до н. э. Их размеры оказались несколько большими: при длине в 43 метра ширина составляла 8 метров. По мнению Д. Блэкмена, высказывавшегося ранее, такие сооружения имеют отношение к кораблям класса тетрера или пентера [26, p. 826].

Таким образом, то новое, что характеризует исследования в области истории морского флота Афин эпохи классики, в современной зарубежной литературе состоит как в расширении источниковой базы исследований, так и в обращении специалистов к постановке междисциплинарных проблем и задач его дальнейшего изучения.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. *Böckh A.* Urkunden über das Seewesen in des Attischen Staats hergestellt und erläutert / A. Böckh. – Berlin, 1840.
2. *Писаревский Н. П.* Новейшие результаты исследования мореплавания и морских связей древнего Средиземноморья в зарубежной историографии и археологии / Н. П. Писаревский // Научные ведомости БелГУ. Сер.: История. Политология. – 2018. – Т. 45, № 1.
3. *Haas Ch. J.* Athenian naval power before Themistocles / Ch. J. Haas // *Historia*. – Bd. 34. – Hf. 1. – 1985.
4. *Blackmen D.* The Athenian Navy and Allied Naval Contributions in the Pentecontaetia / D. Blackmen // *Greek, Roman, and Byzantine Studies*. – 2003. – Vol. 10. – Iss. 3.
5. *Potts S.* The Athenian Navy: an investigation into the operations, politics and ideology of the Athenian fleet between 480 and 322 BC / S. Potts. – Aarhus, 2018.
6. *Гущин В. П.* Талассократия, империя и демократия в Афинах / В. П. Гущин // Мнемон. Исследования и публикации по истории античного мира / под ред. проф. Э. Д. Фролова. – Вып. 13. – СПб., 2013.
7. *Pritchard D. M.* Athenian Democracy at War / D. M. Pritchard. – Cambridge, 2019.

8. Pritchard D. M. The Symbiosis between Democracy and war. The case of Ancient Athens / D. M. Pritchard. – Mode of access: <https://core.ac.uk/download/pdf/15073965.pdf>
9. Greek Historical Inscriptions 478–404 BC / ed. by R. Osborne and P. J. Rhodes. – Oxford, 2017.
10. Ceccarelli P. Sans thalassocratie, pas de démocratie? Le rapport entre thalassocratie et démocratie à Athènes dans la discussion du Ve et IVe siècles av. J.-C. / P. Ceccarelli // *Historia*. – 1993. – Vol. 42.
11. Van Wees H. Greek Warfare : Myths and realities / H. Van Wees. – London, 2004.
12. Gabrielsen V. Financing the Athenian Fleet : public taxation and social relations / V. Gabrielsen. – Baltimore, 1994.
13. O'Halloran B. The political Economy of Classical Athens / B. O'Halloran. – Leiden ; Boston, 2013.
14. O'Hallovan B. The Political Economy of Classical Athens. A Naval Perspective / B. O'Hallovan. – Brill, 2018.
15. Wallinga H. T. Ships and Sea-power Before the Great Persian War : the ancestry of the ancient trireme / H. T. Wallinga. – Leiden, 1993.
16. Wallinga H. T. Xerxes «Greek Adventure» : the naval perspective / H. T. Wallinga. – Leiden, 2005.
17. Strauss B. S. Democracy, Kimon, and the evolution of Athenian naval tactics in the fifth century BC / B. S. Strauss // *Polis and Politics. Studies in Ancient Greek History Presented to Mogens Herman Hansen on his Sixtieth Birthday* / ed. by P. Flensted-Jensen et al. – Copenhagen, 2000.
18. Strauss B. S. Salamis : the greatest battle of the ancient world, 480 BC / B. S. Strauss. – London, 2004.
19. Strauss B. S. The Dead of Arginusae and the Debate About the Athenian Navy / B. S. Strauss // *Nautiki Epithewrisi*. 2004. – Mode of access: [www.barrvstrauss.com/article](http://www.barrvstrauss.com/article)
20. Maurer K. Thucydides 7.63.3 on the sailors «considered Athenian» / K. Maurer // *Oikistes : studies in constitutions, colonies, and military power in the ancient world, offered in honor of A. J. Graham* / ed. by V. B. Gorman and E. W. Robinson. – Boston, 2002.
21. Lytle Ep. Farmers into Sailors: Ship Maintenance, Greek Agriculture, and the Athenian Monopoly on Kean Ruddle (IG II2 1128) // *Greek, Roman, and Byzantine Studies*. – 2013.
22. Видаль-Накэ П. Черный охотник. Формы мышления и формы общества в греческом мире : пер. с фр. / П. Видаль-Накэ ; под ред. С. Карпука. – М., 2001.
23. Olaberria J. P. The Conception of Hull Shape by Shell-builders in the Ancient Mediterranean / J. P. Olaberria // *The International Journal of Nautical Archaeology*. – 2014. – Vol. 43. – Iss. 2.
24. Morrison J. S. Greek oared Ships 322–31 BC / J. S. Morrison, J. F. Coates. – Cambridge, 1996.
25. Fields N. Ancient Greek Warship 500–322 BC / N. Fields. – Oxford, 2007.
26. Hirschfeld N. Appendix 5 : Trireme warfare in Herodotus / N. Hirschfeld // *The Landmark Herodotus : The Histories* / ed. by R. B. Strassler. – New York, 2007.

*Воронежский государственный университет  
Ахссан Раши, магистр кафедры востоковедения и  
истории нового и новейшего времени  
E-mail: rasha.ahssan.992@gmail.com*

*Voronezh State University  
Ahssan Rasha, Master of the Department of Oriental  
Studies and History of Modern and Contemporary Times  
E-mail: rasha.ahssan.992@gmail.com*