

УДК 904

СОВРЕМЕННЫЕ ИНТЕРПРЕТАЦИИ ДАННЫХ АРХЕОЛОГИЧЕСКИХ И ЭПИГРАФИЧЕСКИХ ИСТОЧНИКОВ ПО ИСТОРИИ МОРСКОГО ДЕЛА В ГРЕЦИИ II ТЫС. ДО Н.Э. В ТРУДАХ ЗАРУБЕЖНЫХ СПЕЦИАЛИСТОВ

ПИСАРЕВСКИЙ Николай Петрович,

доктор исторических наук, доцент кафедры археологии и истории древнего мира,
Воронежский государственный университет

АННОТАЦИЯ. Чем больше мы узнаем о позднем бронзовом веке Эгейды, Балкан и Восточного Средиземноморья вообще, тем лучше видим, что основы единства населения этого региона были заложены намного раньше, чем думал по этому поводу Полибий. В связи с этим особый интерес приобретает знакомство с состоянием изученности данной проблематики в современной науке. Статья посвящена анализу современных идей и концепций зарубежных учёных-специалистов в области археологии и истории мореплавания эпохи древности относительно происхождения, генезиса и истории морского флота и мореплавания в Греции II тыс. до н.э.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: корабль, мореплавание Эгейда, Крит, Микены, кластер, кластерный анализ, иконография, киль, шпангоут.

MODERN INTERPRETATIONS OF THE DATA OF THE ARCHAEOLOGICAL AND EPIGRAPHIC SOURCES ON THE HISTORY OF MARITIME AFFAIRS IN GREECE OF THE SECOND MILLENNIUM B.C. IN THE WORKS OF FOREIGN SCIENTISTS

Pisarevskiy N.P., Dr. Hist. Sci., Docent of the Department of Ancient History and Archaeology,
Voronezh State University

ABSTRACT. The more we learn about the late Bronze Age of the Aegean, the Balkans and the Eastern Mediterranean in general, the better we see that the foundations of this region population unity were laid much earlier than Polybius thought about it. In this connection, the acquaintance with the study state of this problem in modern science acquires special interest. The article is devoted to the analysis of modern ideas and concepts of foreign scientists in the field of archeology and history of navigation of the antiquity period with respect to origin, genesis and history of the navy and navigation in Greece of the second millennium B.C.

KEY WORDS: ship, navigation, Aegis, Crete, Mycenae, cluster, cluster analysis, iconography, keel, frame.

Чем больше мы узнаем о позднем бронзовом веке Эгейды, Балкан и Восточного Средиземноморья вообще, тем лучше видим, что основы единства населения этого региона были заложены намного раньше, чем думал по этому поводу Полибий (Polyb., II, 41). Факты свидетельствуют о начале мореплавания на Крите чуть ли не с эпохи верхнего палеолита, а в последующие эпохи, распространившись по всему островному миру Эгейды, оно способствовало его заселению и, насколько позволял технический уровень мезолита-неолита и энеолита, эксплуатации естественных ресурсов как самих островов, так и прилегающих к ним акваторий моря. К концу бронзового века между этими областями были проложены те сухопутные и морские маршруты, которые продолжали существовать и в последующее время. Как считает большинство специалистов, в XIV–XIII вв. до н.э. микенские купцы селились на Кипре, в Угарите, в Тель-абу-Хаваме возле Хайфы, в Сарафенде в Южном Ливане. В этих поселениях выявлены поразительные по своей информативности памятники ко-

рабельной иконографии и микенские могильники того периода. Существенный прогресс в развитии морских связей между различными регионами Эгейды и Восточного Средиземноморья был достигнут в среднем бронзовом веке, а в эпоху поздней бронзы их судьбы, до определенной степени, связались воедино.

Понятно, почему в тематике исследований по археологии, истории и культуре Крита и Микенской Греции специалисты отводили немаловажное место и исследованию морских аспектов их истории. Разработки данной проблематики, связанные с открытием и введением в научный оборот моделей древних эгейских судов эпохи энеолита – ранней бронзы, приобрели свою целенаправленность в особенности после раскопок Кносса (1900–1923), в ходе которых на минойских печатях было выявлено около 127 граффити с изображением разнотипных кораблей с мачтами, парусом и гребным движителем. А со времени публикации специальной статьи Сп. Маринатоса (1933) указанная база источников в изучении этого – одного из важнейших в истории Крито-микенской Греции – аспекта подверглась анализу в обобщающих трудах по истории антично-

© Писаревский Н.П., 2017

го мореплавания вообще, эпохи бронзы и гомеровского времени в частности. Отдельные, связанные с именами В.Д. Блаватского и Б.Г. Петерса попытки обращения к решению данной проблемы имели место и в отечественной историографии античности советского периода [1, с. 132–134; 2, с. 160–168].

Особый размах и глубину разработку проблемы приобрела во второй половине XX в. Под воздействием результатов исследования памятников кораблекрушений эпохи бронзы у берегов Турции и Греции и в сочетании с изучением устройства кораблей на «морской» фреске с о. Фера (Санторин) в науке, пожалуй, впервые появилась возможность составить точное представление об основных габаритах, конструкции и грузоподъемности торговых судов этого периода в истории морского дела Эгейды. А это в свою очередь, способствовало выходу исследовательского поиска на новый научный уровень, что определило кооперацию специалистов смежных областей знания и появление в археологии и историографии античности новейшего периода особого, междисциплинарного научного направления.

В немалой степени этому способствовали достижения науки в области изучения истории и тенденций развития экономических и торговых связей как Эгейды, так и на Древнем Ближнем Востоке эпохи бронзы в целом [3, р. 17–27; 4, р. 202–216; 5, р. 60–67; 6, р. 3–21]. Одним из важнейших стало открытие иерархической по своему типу системы организации «мировой» экономики того периода, возникновение которой было подготовлено распределением важнейших сырьевых источников и переориентацией торговых путей из глубин континентов в сторону морских портов Средиземноморского побережья вообще, Древней Передней Азии в особенности.

В 2000–1550 гг. до н.э. поставки разнообразных престижных и потребительских товаров из производственных мастерских этого региона развернулись от Испании на западе до Дуная на северо-востоке [7, р. 475; 8, р. 115, 124–144; 9, р. 189–192; 10, р. 155–159; 11, р. 54–65; 12, р. 170–177]. Также важным является и то, что появилась возможность осуществления плаваний в различных направлениях с учётом соответствующих метеословий, морских течений, внедрения парусного двигателя и практики хождения судов против ветра, начиная с XVI в. до н.э. [13, р. 207–211; 14, р. 10].

К этому следует добавить и ещё две предпосылки, определяющие состояние разработки проблем мореплавания Минойского Крита и Ахейской Греции на современном этапе. Это появление обобщающего труда, посвящённого философии античного судостроения, и поиски совершенной методологии историко-технической интерпретации устройства конструкций древних кораблей по их изображениям на различных памятниках с учётом и в контексте данных археологического изучения затонувших в акваториях Эгейского моря кораблей эпохи бронзы [15].

Немаловажное подтверждение этому – подводно-археологические обследования древних портов (например, Павлопетри, Псейры, Аргоса и др.) и затонувших кораблей эпохи бронзы [16, р. 106–115; 17, р. 245–246]. В частности, в последнее время в научный оборот введены материалы из самого первого памятника кораблекрушения минойского времени у берегов Крита (1800–1675 гг. до н.э.). Его изучение позволило выяснить маршрут плаваний затонувшего судна, который связывал восточное побережье острова с Восточным Средиземноморьем. Кроме то-

го, по размерам и площади разброса корабельного груза удалось установить примерную величину данного морского судна в длину – 10–15 м. Результат этот вполне соответствовал уже имевшимся к этому времени наблюдениям по иконографическим источникам. Критские корабли, хотя среди них присутствовали двух- и трёхмачтовые суда, в своём большинстве, как правило, не превышали 15–16 м в длину, несли одну мачту с квадратным парусом и располагали 30-вёсельным гребным двигателем.

На тех же источниках, в особенности после открытия С. Маринатосом «Морской фрески» Акротиры, с учётом выявленных параметров, основывалась и предложенная исследователями прошлых лет типология кораблей флота Минойского Крита, включавшая военные (гребные), торговые (парусные), культовые (двух- и трёхмачтовые суда) и прогулочные (парусно-гребные) корабли. По уточнённой классификации Л. Шофилда, 1 тип представляют церемониальные корабли, 2 тип – военные, 3 тип – торговые и 4 тип – промысловые морские суда [18, р. 106]. Однако отсутствие документированности преобладающего большинства иконографических памятников, их фрагментарность и изучение вне археологического контекста снижали ценность произведённых на их основании наблюдений и выводов [19, р. 49].

Понятно, почему в науке в очередной раз возникла острая необходимость в новой систематизации всей совокупности накопленных данных на основе внедрения в историко-археологическую работу перспективных подходов и принципиально иной методологии в классификации их различных типов.

Исследованию данного аспекта посвящены многочисленные публикации М. Ведде [20, р. 3–24]. Выполнению поставленной задачи способствовало обращение исследователя к методике кластерного анализа, применяемого в настоящее время как в естественных, так и гуманитарных науках, в частности в современной археологии. Суть этого метода заключается в выделении близких групп изучаемых объектов посредством их группировки с учётом морфологии устройства корабельного корпуса в сравнительно однородные группы и в установлении групп схожих объектов в пределах предварительно произведённой выборки. На основании статистической обработки 315 иконографических памятников морских судов Крита и Ахейской Греции (от знаков письменности и граффити до моделей лодок и фрагментов судовых корпусов из глины и металла) М. Ведде удалось осуществить группировку судовых конструкций в пределах 6 кластеров [20, р. 73–97].

Принцип учёта важнейшего кластерного индикатора – наличие или отсутствия кормового вёсла с использованием компьютерной программы Database – позволил ему произвести сравнительный анализ взаимосвязей между изучаемыми объектами. Причём как в пределах иерархии судовых конструкций во всех кластерах, так и на основании построения «эгейской», по его терминологии интерпретационной, парадигмы, дали ему возможность с использованием герменевтики разработать и обосновать принципиально новую типологию кораблей, в основу которой им положена эволюционная по своей сути схема исторического развития корабельной архитектуры морских судов Эгейды в эпоху бронзы.

Изучение конструкций выявленных типов судовых корпусов, несмотря на констатацию исследователем факта невозможности определения по имеющимся изображениям региональных различий в

судостроению и архитектуре корабля, тем не менее привело учёного к выводу о возможности разделения минойского и микенского типов кораблей, II–IV кластеры которых он полагает возможным отнести к Криту, тогда как I и V–VI достаточно выразительно, по его мнению, проявляют связь с ахейской практикой судостроения. На этом основании он относит корабли Феры к минойскому типу, хотя и отмечает невозможность этнической атрибуции кораблей по их изображениям. Зато ведущая роль населения Кикладского архипелага в модернизации корабельной архитектуры минойского Крита, по его мнению, прослеживается достаточно отчётливо. Заключительная оценка учёного весьма категорична. Тип VI, по его мнению, представляет собой первое звено в длинной цепи изменений, которые в конечном итоге привели к рождению трёхрядного гребного судна – триеры. Само же появление типа корабля, называемого «микенским», с иным, чем прежде, строением корпуса, по глубокому убеждению исследователя, означало и нечто большее, а именно полный разрыв с традициями эгейского судостроения, насчитывавшего к этому времени три тысячи лет своей истории. Что касается интерпретации отдельных узлов судовой архитектуры минойских и микенских морских судов, то здесь М. Ведде проявил известную непоследовательность своим негативным отношением к достоверности отображения устройства корабля художником в своём рисунке и снятию с иконографии морских судов точной измерительной информации. Более того, в содержании и облике репертуара изображений кораблей Эгейды эпохи бронзы исследователь не находит признаков, отражающих большую роль моря «в экономической, политической и идейной системах», и потому рассматривает иконографию кораблей как источник в общем и целом невыразительный и оторванный от общества [21, р. 88–93]. Указанные наблюдения были положены автором в основу его обобщающего труда, посвящённого исследованию проблем герменевтики изображений эгейских кораблей эпохи бронзы в целом [27].

Результаты, достигнутые М. Ведде, хотя и определили понимание тенденций, свойственных эволюции архитектурного облика стандартных кораблей Крита и Микен II тыс. до н.э., тем не менее несколько не снизили накал полемики между т.н. «минойстами» и «микенистами» относительно наличия или отсутствия преемственности традиций морского судостроения. Остался открытым и давно дебатировавшийся в науке вопрос о примате в Эгейском судостроении кикладских, минойских, микенских или общих восточно-средиземноморских технологий и стандартов.

Систематическое исследование указанных проблем было выполнено Ш. Ваксманном. Совсем недавно учёный представил обобщающий труд, в котором традиционные подходы в разработке проблем судостроения, судоходства и мореплавания эпохи бронзы были соединены с новейшими научными методами вскрытия исторической информации относительно конструкции кораблей в разнотипных источниках, включая техническую реконструкцию последних [22].

Для выполнения поставленной задачи он подверг сравнению все имеющиеся памятники из пограничных районов Ближнего Востока с целью установления первичных элементов судового такелажа: конструкции морских судов, типы основного движителя, якоря, практику судоходства, морскую

торговлю и судоходные трассы, пиратство и морское право. Естественно, что в связи с давно ведущейся полемикой относительно точности в передаче судовых конструкций и основных размерений морских судов в иконографических памятниках, автор высказывает и свою точку зрения по этому вопросу.

Основные трактовки учёного таковы: 1) рисунок корабля не является воспроизведением объекта; 2) изображения кораблей – не сами корабли, а представление о них, связанное со знаниями морского дела, ментальностью и способностями «художников»; 3) производство рисунка корабля подвержено воздействию законов изобразительного искусства, базовые принципы которого в каждом конкретном случае могут быть установлены на основании сопоставления отдельных элементов судового корпуса в разных изображениях; 4) в этом последнем отношении существенную роль играет привлечение этнографических данных, но с условием рассмотрения последних в контексте иконографии кораблей, а не наоборот [22, р. 82].

В отличие от своих коллег, Ш. Ваксманн считает информацию, отложившуюся в разнотипных изображениях морских судов из разных областей Эгейды, вполне достоверной. Более того, отмечая их различие по степени информативности, автор, с одной стороны, усматривает в них фиксацию однотипных, но принадлежащих разным классам, гребных судов, а с другой – формулирует на этом основании заключение о единстве корабельной иконографии Эгейды эпохи бронзы вообще, как в рисунке, так и в terra-cotta моделях [22, р. 127–132].

Не меньшее значение в указанном отношении, как полагает исследователь, приобретают уцелевшие остатки корабельных корпусов из погребальных комплексов и памятников кораблекрушений эпохи бронзы. По убеждению автора, они позволяют с учётом амплитуды распространения товаров экспорта-импорта, а также разброса торговых факторий Минойского Крита от Египта до Месопотамии ПМ 1А–1В периода составить представление о следах воздействия традиций морского дела Ближнего Востока и островного населения Эгейды на формы развивавшегося там судостроения. В частности, солидаризируясь в этом вопросе с П. Джонстоном, он приходит к спорному заключению о тождестве кораблей морской фрески Акротиры типу длинных и низкобортовых кикладских судов, демонстрирующих сочетаемость гребкового и вёсельного движителя в их эксплуатации в качестве культовых. Основанием для такого предположения для него служат: наличие орнамента на ахтерштевне, спущенный парус, обильная орнаментация и декорирование корпуса, гребковый движитель. При этом использование паруса в судоходстве Эгейды исследователь склонен относить к РМ III периода.

С началом II тыс. до н.э. этот автор связывает внедрение морских судов с новой конструкцией корпуса, представленных крупными кораблями на той же самой морской фреске из Акротиры. Весь изобразительный сюжет, основываясь на аналогиях выявленных автором в рисунках судов на месопотамских печатях и культовом камне из Арада с гребцами, изображёнными в одеяниях из снопов, Ш. Ваксманн отождествляет с местным, восходящим к минойской традиции праздником начала навигации (plovistos), но сами корабли полагает возможным отнести к микенскому типу. В доказательство этого он ссылается на изображения морских судов на кратере из Энкоми, которые, как и

фреска Акротиры, иллюстрируют рождение судостроительных инноваций в виде появления кормовых рубок и бушприта в форме ласточки – индикаторов культового назначения представленных в них морских судов [22, р. 83–107, 109–110, 111–122, 122–123, 123–125].

Значительную часть своего труда исследователь посвятил анализу и исторической интерпретации Пилосских табличек гребцов (An I, An 610, An 724). Анализ информации предоставил возможность уточнить социальный состав моряков и гребцов, их происхождение, чтобы на этом основании вывести наблюдение, согласно которому основными типами ахейских кораблей являлись триаконтеры и пентеконтеры, широко распространённые в гомеровский и архаический периоды истории Древней Греции [22, р. 125–135]. Хотя состав их морских экипажей варьировался, гребцы, как установил исследователь, происходили из земледельческих поселений, относясь в социальном аспекте к новым поселенцам и иммигрантам, которых на службу отправляли или царь, или чиновник-владелец должностного участка. Показательно, что только один документ, приводимый автором в обоснование своей концепции (An 610), содержит перечень имён 569–600 гребцов, которые в своей совокупности, по его мнению, могли составлять экипажи для 30 триаконтер и 12 пентеконтер. Основанием для такого авторского заключения послужил список гребцов с дворцовой территории Пилоса (An I), перечислявший 30 гребцов из пяти поселений – численность 1 корабля микенского времени. К этому следует добавить, что на обратной стороне таблички An 724 находится идентичная изображениям минойских морских судов идеограмма корабля с корпусом в форме полумесяца с полукруглой каютой в центре корпуса – довольно редкий экземпляр, свидетельствующий в пользу сохранения названной судовой формы в более позднее время.

Анализирует Ш. Ваксманн и профессиональный состав экипажей микенского (ахейского) флота, но самое важное наблюдение учёного состоит в выявлении истоков практики наименования морских судов по порту их приписки, в результате чего 10% кораблей флота Пилоса носили одно и то же название. Наконец, им представлен обзор, доказывающий ранее установленный факт, согласно которому корневые основы личных имён лиц морских профессий отражали их отношение либо к области занятий, либо к месту рождения.

Интерес представляют разделы труда, посвящённые морским связям ахейцев, колонизационной практике, «глобальности» в ориентации морской политики ведущих государств, их пиратской деятельности, месте в составе «народов моря», а также мнение автора, что первая их волна, накатившаяся на Египет, состояла из племён мисийцев (misi).

То новое, что характеризовало судостроение микенской эпохи, согласно точке зрения автора, заключалось во множестве инноваций. Памятники археологии и иконографии свидетельствуют о наличии дугообразного киля с приподнятым полубаком и наклонным вовнутрь корпуса ахтерштевнем, присутствие в конструкции корпуса наборных вельсов – показателей палубных кораблей. Новшества отмечены в конструкции кормовой рубки и руля-румпеля, в использовании одной мачты со складным люфтом для крепления реи, устанавливаемой ближе к носу, в размещении гребцов в открытых галереях с выводом вёсел гребного движителя с

уровня верхнего борта через выносные уключины [22, р. 133–135]. Особого внимания заслуживает наблюдение Ш. Ваксманна относительно рождения в финальной стадии ПМ периода практики строительства гребных судов, корпус которых, как свидетельствует изображение из Киноса (Kinos A), был разделён на три горизонтальных пространства, а 19 вёсел на уключинах указывают на то, что его реальным прототипом была пентеконтера.

Предложенные автором решения не остались незамеченными и были восприняты авторами обобщающих и специальных трудов по истории эгейских парусных кораблей эпохи поздней бронзы [19, р. 20, 46–88, 128; 23]. Исследователь обратил также внимание на типологию форм корабельного корпуса, разнообразие крепёжных технологий, поднял вопрос о сущности и специфике шпангоутно-килевой конструкции морских судов Крита и скрупулёзно исследовал отдельные аспекты: проблему тарана; проблему устройства, типа, механизмов, специальных приспособлений, материалов и компонентов парусно-гребного движителя; посредством соответствующих расчётов предпринял попытку обоснования коэффициентов остойчивости, скорости, водоизмещения и грузоподъёмности торговых судов Крита, возможности совершения ими манёвра при разной розе ветров и погодных условиях на различных галсах; включая сюда, наконец, и способность их к осуществлению продолжительных рейсов на далёкие расстояния.

За небольшое время, прошедшее со времени публикации указанных трудов, арсенал познавательных средств науки тем не менее существенным образом пополнился иконографическими памятниками как из новейших раскопок в Эгейде, так и за счёт выявления «забытых» артефактов из лапидариев и архивных фондов. Особое значение приобрело открытие рисунков 12 кораблей на фундаменте и стенах жилищ поселения 4500–3300 гг. до н.э. на о. Андрос, исследованного не так давно К. Телеванту и К. Томасом [5, р. 60]. Их главной особенностью было присутствие по периметру корпуса точечного «орнамента», объяснение функционального значения которого было выявлено в элементах корпусной обшивки со следами сверления соседних досок из памятников кораблекрушений эпохи бронзы у берегов Турции.

По времени интерпретационные исследования зарубежных учёных совпали с результатами изучения примитивных морских судов эпохи раннего Средневековья и современного населения приморской Африки и Океании, технологии строительства которых восполняли пробел в знаниях относительно способов соединения досок обшивки как между собой, так и со шпангоутами. Этнографические параллели способствовали уточнению самих технологических приёмов сооружения корпуса корабля и обратили внимание на возможность использования этих фактов в плане историко-технической реконструкции начал и традиций судостроения у населения Минойского Крита и Ахейской Греции.

Восполнению данного пробела в знаниях способствовала публикация исследования М. Мэксэрфи, посвящённого технологии сшивания корпуса древних морских судов. Одним из самых древнейших, вне зависимости от используемого материала (камыш, коры, кожи, жердей), способов крепления обшивки корпуса, распространённых повсеместно, автор называет сшивание его частей посредством корда [24, р. 13]. Затем последовало внедрение ши-

повой связки, а после неё – с распространением меди и медных сплавов – техника крепления с помощью металлических скрепов и гвоздей, причём в эпоху бронзы использовались смешанные приёмы обеспечения прочности корпусной обшивки [24, р. 44]. Тем не менее вслед за Дж. Коэтсом и Р. Адамсом исследователь подтверждает преимущества, свойственные технике сшивания досок обшивки корпуса по сравнению с остальными. Основное качество указанной технологии, по его мнению, заключалось не столько в том, что металлические связи имели краткосрочную службу, сколько в самой возможности обеспечения посредством такого соединения продольно-поперечной эластичности и гибкости бортов и носовых скул корабельного корпуса на крутой волне. Это позволяло такому судну без препятствий совершать манёвр по причаливанию при любом волнении моря, включая сюда и последующее вытаскивание его на берег. Только с середины I тыс. до н.э. происходит унификация технологии крепления досок обшивки корпуса с использованием соединения шип-в-паз [24, р. 44]. Что касается применения замковых шипов, устанавливаемых способом «стоппер-нагель» (1,5–2 см в диаметре) в интервале 12 см друг от друга, то, по его расчётам, она получила распространение только с IV в. до н.э. Автор указывает, что древние римляне усовершенствовали указанную технологию посредством внедрения квадратно-усечённых гвоздей в качестве шипов и увеличили интервалы между ними до 25 см [24, р. 46–47]. Последнее, помимо остальных преимуществ, способствовало превращению шпангоутов в важнейший элемент, формировавший эластичность и пластику архитектуры судового корпуса за счёт сочетаемости в его конструкции жёсткости с гибкостью донных частей носа и кормы [24, р. 48]. К этому следует добавить и наблюдение Р.А. Гоулда, согласно которому сшивание корпуса как снаружи, так и изнутри имело своим результатом не только саму возможность быстрой сборки и разборки корпуса судна, но и сокращения затрачиваемого на это времени вообще [25, р. 123].

Типологии кораблей в изображении морской битвы из гробницы Рамзеса III в Мединет Абу посвятил своё исследование израильский специалист А. Яссур-Ландау [26. Bd. 51]. В качестве основного критерия выделения микенского типа судов среди множества их изображений автор избрал форму боевого шлема с перьями, украшавшего головы стоящих на них воинов, поименованных в списке как относящиеся к SKL, PLST, DNN и TKR (сикелы, пуласати, дануна и теккера/тевкры) [26, р. 399]. Догадка учёного нашла подтверждение в совпадении основных узлов конструкции этих кораблей с морским судном, изображенным на хорошо известном и показательном памятнике – Киносском кратере (Кинос А), олицетворявшем, по М. Ведде, V тип эгейских судов микенского происхождения [26, р. 466–467]. Это были длинные корабли с низким и полым корпусом, парусным и гребным движителем, но с наличием носовой и кормовой полупалуб, использовавшихся в сражении на море в качестве боевых платформ [27, р. 400].

К другому типу морских судов «народов моря» А. Яссур-Ландау относит корабли, на заверших фор- и ахтерштевней которых присутствуют изображения птиц, трактуемых специалистами в качестве европейского символа возрождения и путешествий [27, р. 401]. Их-то он и относит к конструк-

ции судов «народов моря», исходя из простого заключения, согласно которому такого рода изображений не представлено ни на одном рисунке микенского корабля. Известное исключение, по его мнению, составляет рисунок церемониального, перевозящего солнечный диск судна из Тиринфа [27, р. 640], но оно, по определению автора, не имеет ничего общего с эгейской традицией судостроения, поскольку ближайшие параллели ему автор находит в изображениях на керамике у носителей археологической культуры полей погребальных урн из Центральной Европы.

Опираясь на рисунки серпообразного эгейского судна на кратере рубежа ПМ III В – ПМ III С из Бадемчедаджи-тепе и такой же его рисунок-аналог на кувшине ПМ III С периода из Скироса, автор приводит аргументы в доказательство того, что египетские художники, запечатлевшие кульминацию морского сражения Рамзеса III с народами моря, дали ошибочную трактовку украшавшим нос и корму орнитологическим формам носового и кормового штевней кораблей народов моря, приняв их за изображения птиц, в то время как на самом деле они, представляя собой символ удачи и фарта морских разбойников – хищных драконов, как полагает учёный, выполняли сугубо апотропеическую функцию. Тот факт, что такая трактовка подтверждается сохранившимся в храмовом архиве Кносса (СМ III – ПМ I) изображением поражаемого копьём морского монстра с головой собаки стоящим на борту корабля воином, по мнению исследователя, является не только весьма иллюстративным, но и придаёт убеждение в правильности предлагаемой им гипотезы [27, р. 402].

К аналогичным заключениям с точки зрения сопоставительного анализа, с одной стороны, иконографии кораблей на керамике ПЭ III С периода и Кносской новодворцовой глиптики, а с другой – изображений знаменитой битвы фараона Рамзеса III с «народом моря» из Мединет-Абу пришёл и В.П. Петракис. Симметричность кораблей египетского памятника никак не соответствует, по его мнению, очевидным различиям, проявляющим себя в размерах, формах и конфигурации носа и кормы морских судов минойского и ахейского флотов XIV–XIII вв. до н.э. Что касается изображений т.н. «лестницы» на иконографических памятниках этого времени, то они, по его мнению, представляют собой не какюты гребцов, а простую художественную условность, наблюдаемую на всех типологически родственных (например, из Траганы) изображениях кораблей Ахейской Греции. Немаловажным наблюдением следует назвать вывод автора, согласно которому гомогенные изображения кораблей ПЭ III С периода её истории свидетельствуют о распространении унифицированных технологий и способов судостроения в Эгейде [28, р. 185–234].

Относительно интерпретации изображений голов птиц на фор- и ахтерштевнях кораблей «народов моря» из Мединет-Абу существует и иная точка зрения. Она высказана ещё в середине 60-х гг. прошлого века В. Киммингом и связывает их происхождение с носителями центрально-европейской культуры полей погребальных урн, использовавших для плаваний т.н. *vogelbarke* с аналогичными украшениями носового и кормового штевней [29, s. 224]. В самое последнее время данная теория была возрождена А.Б. Кристин Ромей, подвергнувшей осмыслению предметы центрально-европейского импорта в памятниках Микенской Греции ПЭ III

периода [30]. По мнению исследовательницы, его находки указывают на довольно тесные торговые связи между Ахейской Грецией и населением Подунавья эпохи поздней бронзы, которые могли носить как опосредованный, так и непосредственный характер, в том числе включая плавания микенских и центрально-европейских купцов со своими товарами друг к другу по Дунаю [30, р. 23–53]. На такой тип связей указывает присутствие центрально-европейского импорта на поселениях и в погребениях ПЭ III В/С периода, в особенности на Кипре [30, р. 42]. Последнее, как полагает А.Б. Кристин Ромей, по всей видимости, и способствовало складыванию возможности заимствования микенскими судостроителями технологии «птичьей иконографии» своих северных соседей. Вместе с тем, отдавая должное взгляду относительно возможного присутствия непосредственных носителей культуры полей погребальных урн в составе вторгшихся в Египет при Рамзесе III «народов моря», она обращает внимание на единичность в Греции полных аналогий протомам симметричных птиц на штевнях микенских кораблей (кратер из Тиринфа), а следовательно, и самой отобразённости иного, закодированного в них символизма. Контур лежачей в основе последнего идеи, как полагает исследовательница, просматриваются в поздних греческих мифах об Аполлоне, совершающем свои полёты на священном лебеде из далёкой страны Гипербореев [30, р. 38–39].

Значение выводов американской исследовательницы трудно переоценить. Фактически, её труд ставит под сомнение популярную в настоящее время теорию «викингов эпохи бронзы». Отдельные её аспекты можно было проследить во взглядах ряда авторов [31, р. 568–570; 32, р. 178; 22, р. 178–220].

Недостающая информация о габаритах кораблей минойского Крита за последнее десятилетие пополнилась результатами исследований портовых сооружений, древних морских арсеналов и главным образом корабельных ангаров (эллингов). Данные несомненной важности представляют результаты раскопок в портовой части минойского города Коммоса (1900–1250 гг. до н.э.), где был выявлен комплекс сооружений, предназначавшихся в древности для хранения морских судов в осенне-зимний период [33, р. 369–381]. Особенно показательной оказалась группа сооружений «П», которая по аналогии с аналогичными постройками, выявленными Сп. Маринатосом ещё в 20-е гг. прошлого века, и была отождествлена с портовым арсеналом Коммоса, габариты помещений которого позволили составить представление о действительной величине минойских морских судов – 33х5,4х3,6 м по ЛВН [33, р. 370–371]. Другими словами, основные размеры критских кораблей ПМ III А2 периода (1420/1380 – 1360/1325 гг. до н.э.), а именно этим временем датировался культурный слой, как оказалось, соответствовали по своим пропорциям и основным размерам по ЛВН афинским триерам V в. до н.э. Установление данного факта немедленно сказалось и на исчислении величины кораблей на морской фреске из Акротиры (Фера). Т. Гиллмер пришёл к заключению, что они имели 24 м в длину и от 3,7–4,8 м в ширину [34, р. 369–370]. Впрочем, ряд специалистов, в том числе и участники раскопок, допускают возможное хранение в каждом из ангаров порта Коммоса нескольких, более скромных по своим размерам судов (по два), подобных как величине минойского кораблекрушения у Псейры, так и тем кораблям, которые изображены в правой части (т.н.

«сцене кораблекрушения») фрески-миниатюры с Санторина [34, р. 371]. Такая точка зрения нашла подтверждение в изученном к этому времени памятнике кораблекрушения «кипрского» судна, затонувшего в Аргосском заливе неподалёку от Понт Ирины в 1200 г. до н.э. (меньше 10 м) [18, р. 109].

Использование результатов археологического изучения древнейших портовых сооружений в последнее время легли в основу реконструкций различными учёными как их этнической атрибуции (крито-минойских Коммоса и Амнисоса), так и реконструкции векторов направленности основных морских судоходных трасс в акватории Эгейды. Центральный маршрут плаваний имел своим направлением путь до Угарита, откуда через Кипр с использованием западно-восточных морских течений он развивался вдоль побережья Малой Азии. От Трианданы на Родосе он поворачивал на запад к островам Фера или Мелосу, откуда корабли держали курс в Навплий или Тиринф. Отсюда морская судоходная трасса через критский порт Амнисос, имея направление на юго-восток, достигала Египта. Использование данного пути принимало во внимание обычную для сентября и господствующую в данной акватории северо-западную розу ветров. А уже из Египта в северном направлении морская судоходная трасса вновь приводила ахейских капитанов в Угарит. В качестве одного из самых опасных морских путей специалисты рассматривают западный, длиной в 80 км, от Офона до Атранто, который был проложен от побережья Балкан через Коркиру в сторону Италии напрямик через Адриатическое море [35, р. 186–187].

Возможность сопоставления фактов, выявленных в разнотипных источниках, определила направление дискуссий относительно датировки, исторической интерпретации и реконструкции основного сюжета морской Фрески из Акротиры, включая попытки идентификации представленных на ней типов морских судов. Существенная часть полемики коснулась и вопросов этнической «привязки» длинных и коротких кораблей, а точнее, являются ли они критскими или художник представил корабли Ахейской Греции. Как указывалось выше, к общему знаменателю т.н. «миноисты» и «микенисты» пока не пришли. Однако и те и другие сходятся во мнении об отражённости в их судовой конструкции общих восточно-средиземноморских, египетских и кикладских традиций судостроения [36, р. 116; 18, р. 106–116]. В самое последнее время, опираясь на установленное С.А. Иммервахр и Дж. Лаффинье тождество изображённого на «адмиральском» корабле Западного дома льва с иконографией того же хищника в IV Шахтовой гробнице в Микенах, Н. Томас, представил довольно убедительные доводы в пользу их микенского происхождения [37, р. 161]. Основанием для исследователя послужило сходство львиных сюжетов корабля Акротиры, царской гробницы в Микенах с изображениями львов на микенских мечех из Тель-эд-Даббы. С учётом данного обстоятельства он посчитал самым вероятным то объяснение, согласно которому рисунки кораблей на фресках Санторина отображают греческое видение корабельных форм и устройства корпуса с учётом испытанного художниками влияния минойско-египетских традиций судостроения и их отображения в соответствующих памятниках изобразительного искусства [37, р. 183–186, 193].

Труды зарубежных англоязычных учёных свидетельствуют не только о значительном количест-

венном росте разнотипных источников по истории морского дела и мореплавания в Эгейде минойского и микенского времени, накопленных в последние годы, не только о качественном разнообразии практикуемых источниковедческих методологий и методик, но и о прогрессе, достигнутом в исследовании морского дела Древней Греции во II тыс. до н.э.

По существу, имевшиеся ранее представления по этому вопросу существенным образом пополнились на всех трёх уровнях и аспектах морской истории населения Эгейды и Балканской Греции одновременно: стала понятной технология Эгейского судостроения и его принципы, установлена оптимальная конструкция архитектуры судового корпуса и надёжность техники сшивания, а следовательно выявлена и сама возможность преодоления кораблями такой конструкции и мореходности протяжённых судоходных трасс, что и было подкреплено комплексным исследованием палеоклиматических и палеогидрологических условий мореплавания в Средиземном море в указанный период. Установление относительной надёжности мореходных качеств минойских и микенских морских парусно-гребных судов позволило предположить наличие у моряков Крита и Ахейской Греции самой возможности использовать в своей практике не только знания о стратиграфии морских течений в определённой акватории, но и, опираясь на более совершенное парусное вооружение, совершать плавания и в направлении против ветра.

В заключение следует отметить результаты, достигнутые зарубежными специалистами в области исследования проблем крито-минойской талассократии. Проблема была порождена ещё в самой античности как «отцом истории» Геродотом, который, собственно, и ввёл в научный оборот понятие «талассократия Миноса», так и его младшим современником Фукидидом, использовавшим в оценке выявленного его предшественником феномена сходное определение «морское господство».

В послевоенный период, в начале второго десятилетия XX в. её постановка была возобновлена Дж. Пендлбери и А. Фурумарком. Эти учёные одними из первых стали рассматривать критскую государственность со столицей в Кноссе в качестве «мировой» державы, установившей своё господство на морях Средиземноморского бассейна между 1570–1400 гг. до н.э. Фундаментальную разработку данная проблема получила в обобщающем труде С. Доу, положившим в основу понимания морского господства Крита исключительно экспансионистские, нашедшие отражение в античной традиции устремления его владык по установке контроля над островами и побережьями Средиземного моря с учётом оказываемого им культурного воздействия на своих ближних и дальних соседей. Уже в те годы такая трактовка данных античной традиции и археологических источников была поставлена под сомнение Ч.Г. Старром, благодаря публикациям которого было положено начало дискуссии относительно историчности и адекватности смыслового значения минойской талассократии как таковой [38, p. 282–291].

В 1960-е гг. с такими же взаимоисключающими оценками проблемы выступили Р.Дж. Бак и Ст. Доу [39, s. 129–137; 40, p. 3–32], провозгласившие начало нового этапа в исследовании проблемы. Его примечательной особенностью определена разработка методики интерпретации конкретных источников применительно к отдельным микрорайонам Эгейды [3, p. 17–26]. К настоящему времени

достигнут и конкретный результат. Он выражается как во введении в научный оборот множества новейших источников из разных регионов, указавших на сильное минойское воздействие, так и в более совершенных кластерно-логистических попытках их исторического объяснения.

В результате, по аналогии с трактовками Дж. Меллинка и Дж. Меллаарта, объяснявших сходства памятников материальной, художественной и духовной культуры представителей элиты обществ Малой Азии с культурными импульсами из Канеша (т.н. Канешский феномен), коллективом учёных была предложена подобная, но с европейским акцентом концепция. Её суть сводится к объяснению сходства макрокультуры населения Крита, островов и побережий различных акваторий Средиземноморья за счёт того типа взаимодействия, который получил название «эффект Версаля» или «Дух интернационализма».

Собственно, разрешению этой и многочисленных конкретных проблем археологии и истории Эгейды периода морской гегемонии Крита была посвящена международная конференция «Минойская талассократия: миф и реальность» 1982 г., организованная Шведским институтом в Афинах, по результатам работы которой был опубликован специальный труд [41]. Заметное место в нём занимают публикации известного археолога М. Виенера, который сумел показать на конкретных примерах амплитуду распространения минойских традиций в различных уголках Эгейды с точки зрения развития минойско-эгейского синкретизма в материальной и духовной культуре населения островов и материковой части, включая Левант, в особенности в ПМ период, и на этом основании вывести заключение о господствующем воздействии крито-минойского фактора [42, p. 17–26]. В том же направлении данная концепция развивалась и в последующих работах этого автора [43, p. 128–161; 3, p. 328–350]. К такому же заключению, но на основе анализа погребальных комплексов микенских шахтовых гробниц, пришла и С. Вутсаки [44, p. 103–117].

Однако её оппоненты вывели несколько иное наблюдение. На основании сравнительного изучения археологических источников из Филакопи, Айя Ирини и Афин ПЭ II А и ПМ I периода П.А. Мендждой и М.Дж. Понтинг пришли к заключению об ахейском производстве предметов, считавшихся ранее минойским импортом, и на этом основании сочли возможным талассократии Крита приписать ахейскую сущность [45, p. 141–184].

Новейшие исследования и разработки последних лет способствовали постепенному складыванию понимания, согласно которому «миноизация» материальной культуры цивилизаций как, собственно, Греции, Восточного Средиземноморья, так и Малой Азии происходила в результате основания минойских колоний вдоль важнейших торговых судоходных трасс Эгейды. По мнению К. Завислаки и Н. Султан, это обеспечивало возможность контролировать основные грузопотоки, осуществлять плавания во всех направлениях и тем самым навязывать традиции собственной материальной, социальной и политической культуры населению названных регионов не только мирным, но и военным путём [46, p. 37–41]. Фундаментальное обоснование такая постановка вопроса нашла в опубликованном в 2009 г. обобщающем труде В. Кардези Валерии «Минос Кносский: царь, тиран и талассократ» [47]. Указанными решениями и характеризуется современное состояние

научных представлений как относительно типов кораблей морского флота Крита и Ахейской Греции, так и, в частности, вопросов Минойской талассократии в акватории Эгейского моря.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Петерс, Б.Г. 1962. Парусное вооружение древнегреческих судов [Текст] / Б.Г. Петерс // Историко-археологический сборник. – М., 1962.
2. Петерс, Б.Г. О морском деле в Эгейском мире [Текст] / Б.Г. Петерс // История и культура античного мира. – М., 1977.
3. Wiener, M.H. The culture and Control of Minoan Foreign Trade / M.H. Wiener // *Bronze Age Trade and Mediterranean. Studies in Mediterranean Archaeology. Vol. 90.* – Napoli-Roma, 1991.
4. Hiller, St. The Mycenaens and the Black Sea / St. Hiller // *Aegeum. Vol. 7.* Athens, 1991.
5. Thomas, C. Finding People in Early Greece / C. Thomas. – Missouri, 2005.
6. Maran, J. Seaborne Contacts between Aegean, the Balcans and the Central Mediterranean in the 3rd Millennium B.C. – The Unfolding of the Mediterranean World // *Between the Aegean and Baltic Seas: Prehistory across borders. Proceedings of the International Conference Bronze and Early Iron Age Interconnections and Contemporary Developments between the Aegean and Regions of the Balkan Peninsula, Central and Northern Europe, University of Zagreb, 11-14 April 2005* / Ed. By I. Galanaki, H. Tomas, G. Galanakis and R. Laffineur / J. Maran // *Aegeum. Vol. 27.* – Athens, 2007.
7. Berg, I. The Southern Aegean System / I. Berg // *Journal of World-Systems Research. 1999.*
8. Cline, E.H. The Nature of the Economic Relations of Crete with Egypt and the Near East during the Late Bronze Age / E.H. Cline // *From Minoan Farmers to Roman Traders. Sidelights on the Economy of Ancient Crete* / Ed. By A. Chanionis. – Athens, 1999.
9. Betancourt, Ph. Minoan srtisans traveling overseas: the Alalakh frescoes and the painted plaster floor at Tel Kabri (Western Galilee) / Ph. Betancourt, E.S. Banou // *Aegeum. Vol. 7.* – Athens, 1991.
10. Betancourt, Ph. Pseira and Minoan Sea-trade / Ph. Betancourt // *Aegeum. Vol. 7.* – Athens, 1991.
11. Earle, J.W. Trade and Culture in the Cycladic Islands during the Late Bronze Age / J.W. Earle. – New York, 2008.
12. Casson, L. The Ancient Mariners: Seafarers and Sea-Fighters of the Mediterranean in Ancient Times. – Princeton, 1991.
13. Sanvage, L. Trade and Exchanges in the Late Bronze Age: an adaptation to the environmental milieu // *Proceedings of the 4th International Congress of Archaeology of the Ancient Near East* / Ed. By H. Kuhne / L. Sanvage. – Berlin, 2008.
14. Schaeley, M. Atlas of Travel and tourism development in the Ancient World / M. Schaeley. – Bonn-Berlin, 2008.
15. The Philosophy of Shipbuilding. Conceptual Approaches to the Study of wooden ships / Ed. By F.M. Hocker and Ch.A. Ward. – Cambridge, 2005.
16. Scafer, J. Amnisos – harbour-town of Minos? / J. Scafer // *Aegeum. Vol. 7.* – Athens, 1991.
17. Matzas, D. Minoan Long-distance Trade: A view from the Northern Aegean / D. Matzas // *Aegeum. Vol. 7.* – Athens, 1991.
18. Schofield, L. The Mycenaens / L. Schofield. – London, 2007.
19. Chatterton, E. The History of Sailing Ships: the story of their development from the Earliest times until 19th Century / E. Chatterton. – Bremen, 2010.
20. Wedde, M. The “Ring of Minos” and beyond: thoughts on directional determination in Aegean Bronze Age ship iconography / M. Wedde // *Aegeum. Vol. 1.* – Athens, 1991.
21. Wedde, M. Aegean Bronze Age Ship Imagery: regionalism, a Minoan bias, and a “Thalassocracy” / M. Wedde // *Aegeum. Vol. 7.* – Athens, 1991.
22. Wachsmann, Sh. Seagoing Ships and Seamanship in the Bronze Age Levant / Sh. Wachsmann. – Princeton, 2009.
23. Mark, S. Homeric Seafaring / S. Mark. – Texas, 2009.
24. McCarthy, M. Ships fastenings: from sewn to steamship / M. McCarthy. – Texas, 2005.
25. Gould, R.A. Archaeology and the Social History of Ships / R.A. Gould. – Cambridge, 2011.
26. Yassur-Landau, A. On Birds and Dragons: A Note of the Sea-Peoples and Mycenaens // *Pax Hethica. Studien zu den Bogaskoy-Texten. Herausgegeben von Kommission fur den Alten Orient der Akademie Wissenschaften und der Literatur. Studies on the Hittites and their neighbours in honor of Ithamur Singer* / Ed. By Cohen J., Gilan A., Miller J.L. / A. Yassur-Landau. – Mainz, 2010.
27. Wedde, M. Towards a Hermeneutics of Aegean Bronze Age Ship Imagery / M. Wedde. – Mannheim, 2000.
28. Petrakis, V.P. Politics of the sea in the Late Bronze Age II–III Aegean: iconographic preferences and textual perspectives / V.P. Petrakis // *The seascape in Aegean Prehistory* / Ed. By Giorgos Vavouranakis. – Athens 2011.
29. Kimmig, W. Seewolkerbewegung und Urnenfelderkultur, Ein Archaeologisch-historischer Versuch / W. Kimmig // *Studien aus Alteuropa I / Festschrift K. Tackenberg.* – Mainz, 1964.
30. Kristin Romey, A.B. The Vogelbarke of Medinet Habu. A Thesis...submitted to Texas A & M University in partial fulfillment of the requirements for the degree Master of Arts / A.B. Kristin Romey. – Texas, 2003.
31. Henken, H. Tarquinia, Villanovans and Early Etruscans / H. Henken // *American School of Prehistoric Research. Vol. 23.* – Texas, 1968. – № 3.
32. Bouzek, J. The Aegean, Anatolia and Europe: Cultural Interrelations in the Second Millennium B.C. / J. Bouzek // *Studies in Mediterranean Archaeology. Vol. 29.* 1985.

33. Show, J.W. A Proposal for Bronze Age Aegean Ship-sheds in Crete / J.W. Show, M.C. Show // Tropis V. 5-th International Symposium on Ship Construction in Antiquity / Proceedings / Ed. By H. Tzalas. Nauplia. – Athens, 1993.
34. Gillmer, Th. Authentic Replica Ships: Theory and Practice / Th. Gillmer // Tropis II. 2-nd International Symposium on Ship Construction in Antiquity. Proceedings. Delphy 1987 / Ed. By H. Tzalas. – Athens, 1990.
35. Castleden, R. Mycenaens / R. Castleden. – Oxford, 2005.
36. Castleden, R. Minoans. Life in the Bronze Age Crete / R. Castleden. – Rounledge, 1990.
37. Thomas, N. The early Mycenaens to date / N. Thomas // Haris: Essays in honor of Sara A. Immerwahr / Ed. By Anne P. Chapin. – Leiden, 2004.
38. Starr, Ch.G. The Myth of Minoan Thalassocracy / Ch.G. Starr // Historia. Bd. 3. Hft. 3. – Bonn, 1955.
39. Buck, R.J. The Minoan Thalassocracy re-examined / R.J. Buck // Historia. 1962. Bd. 2. Hft. 3.
40. Dow, St. Ancient Ships And Seafarers / St. Dow. – Bruxelles, 1967.
41. The Mynaoan Thalassocracy: Myth and Reality // Proceedings of the Third International Symposium at the Swedish Institute in Athens, 31 May – 5 June, 1982 / Ed. By R. Hagg and N. Marinatos. – Athens, 1984.
42. Wiener, M.H. Crete and the Cyclades in the LM I: The tale of the Conical cups / M.H. Wiener // The Mynaoan Thalassocracy. Proceedings of the Third International Symposium at the Swedish Institute at Athens 31 May – 5 June, 1982. – Athens, 1984.
43. Wiener, M.H. The Isles of Crete? The Minoan Thalassocracy Revisited / Thera and Aegean World III. Vol.1. Archaeology / M.H. Wiener // Proceedings of the Third International Congress held in Santorini, Greece. – Athens, 1990.
44. Voutsaki, S. Mortuary display, prestige and identity in the Shaft Grave Era / S. Voutsaki // Eliten in der Bronzezeit Ergebnisse zweiler Kolloquien in Mainz und Athen. – Mainz, 1999.
45. Montijoy, P.A. The Minoan Thalassocracy Reconsidered: Provenance Studies of LH II A / LM I B Pottery from Philacopy, Ayaq Irini and Athens / P.A. Montijoy, M.J. Ponting // The Annual of the British School at Athens. Vol. 95. – Athens, 2000.
46. Zavislak, K. The Minoan Thalassocracy / K. Zavislak, N. Sultan // The John Wesley Powell Student Research Conference-April, 2007. – (<http://www.thalassocracy/article/pdf/edu.gr>)
47. Cardesi Valeri, V. Minos of Knossos: King, Tyrant and Thalassocrat / V. Cardesi Valeri. – Texas, 2009.