

УДК 94

РЕЦЕНЗИЯ НА КНИГУ: MURREY, W. THE AGE OF TITANS. THE RISE AND FALL OF THE GREAT HELLENIS- TIC NAVIES / W. MURREY. – OXFORD, 2012. – 384 p.

ПИСАРЕВСКИЙ Николай Петрович,

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

АННОТАЦИЯ. В статье представлена развернутая рецензия на обобщающий труд американского ученого В. Мюррея, посвященный исследованию вопросов судостроения, корабельной конструкции, военно-морского искусства и практического использования крупнотоннажных кораблей в морских войнах III–I вв. до н.э.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: историография, античность, морское дело, корабль, мореплавание.

BOOK REVIEW: MURREY, W. THE AGE OF TITANS. THE RISE AND FALL OF THE GREAT HELLENISTIC NAVIES / W. MURREY. – OXFORD, 2012. – 384 P.

PISAREVSKIY N.P.,

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

ABSTRACT. The article presents a detailed review on the synthesis work of the American scientist W. Murray, dedicated to the research of shipbuilding, ship design, naval art and practical use of large ships in Maritime wars III–I centuries BC.

KEY WORDS: historiography, antiquity, seamanship, ship, navigation.

Планы Александра Македонского, которые Пердикка обнаружил в бумагах Кратера, посланного Александром в Македонию с деньгами, были грандиозны, как и связанный с ними замысел. Для завоевания Запада предполагалось построить флот из 1000 кораблей, каждый из которых должен был превосходить триеру, а в качестве строителей назначались города Финикии, Киликии и Кипра. С той же целью завоеватель Азии планировал построить нужные доки, арсеналы и гавани на удобных местах вдоль побережья Ливии, включая строительство вдоль него сухопутной дороги (Diod., XVIII, 4-21).

После его смерти наступила новая историческая эпоха, когда наследники «сына Зевса» и потомки этих наследников не жалели своих сил, чтобы выполнить эти две задачи. Эллинизм, с какой бы научной меркой к нему не подходить, был и исторической эпохой, и периодом развития, и стадией формирования нового общества и форм государственности в пространстве и во времени Средиземноморья III–I вв. до н.э. Сохранив основы культуры и язык, он характеризовался упадком традиционных ценностей классической античности, формированием обширных территориальных царств, расширением ойкумены и мировоззрения смешавшегося этнически населения городов Греции, Северо-Восточной Африки, Передней и Малой Азии. Более того, именно в этот период возникла идея космополитизма, доказывавшая тождество всего населения тогдашнего мира (идея «человека мира») [1].

Вместе с тем на развитие всех этих процессов продолжали оказывать своё воздействие господство-

вавшие от Пантикапея до Александрии Египетской экстенсивные факторы, вступающие в противоречие с ростками интенсивных форм производства, торговли, начал рыночных отношений. Такая ситуация оказывала своё воздействие на экономику и политику эпохи в целом. Войны за «наследство Александра», стремление эллинистических царств к установлению «мировой» гегемонии в политике и экономике, дополнялись противоречивыми тенденциями в науке и технике.

Эпоха эллинизма связана с одной стороны, с блестящими открытиями инженерной мысли (Герон Александрийский изобрёл паровую машину, обобщил формулу определения размеров корабля ($S_{\text{корабля}} = 10 \text{ LBH}$), а Архимед открыл закон гидродинамики и внедрил в военное дело различные подвижные механизмы), а с другой – с абсолютным по причине господствовавшего рабовладения к ним презрением, оставлявшим множество перспективных идей и решений невостребованными [2].

Морское дело эпохи эллинизма, морские флоты и корабли этого времени в указанном отношении не составляли никакого исключения. Доминировавшие экстенсивные формы развития подчиняли своей власти все основные тенденции. Расширение господства над морем, границ эллинистических царств, власти над миром – всё это обуславливало стремление к увеличению размеров военно-морских сил, росту габаритов боевых, торговых, транспортных и промысловых морских судов и расширению их функций. В 322 г. до н.э. македонский флот составлял 240 кораблей, тогда как современный ему флот Афин – только 170. Наварх афинского флота Клит предполагал увеличить его до 240 кораблей за счёт строительства 40 тетрер и 200 триер, но вынужден был начинать военные действия всего лишь со

110 кораблями, из которых новые составляли 1/5 часть афинского флота. Список таких примеров бесконечен.

С учётом указанных обстоятельств, становится понятным интерес, который проявляет к истории морского флота эпохи эллинизма современная историография античности. Более того, можно безошибочно констатировать: исследование данной проблематики в современной науке находится на весьма заметном подъёме. Оно отображает непрерывный количественный рост источниковой базы и, определяемый потребностью её обработки, существенный прогресс, достигнутый исследователями в области методологии и методики исторической интерпретации разнотипных источников. Сюда, разумеется, следует включить и внедрение новейших междисциплинарных подходов к историко-технической и социо-исторической реконструкции не только уникальных памятников кораблекрушений античной эпохи, но и воссоздание на их основе применявшихся на различных этапах античной цивилизации технологий военного и гражданского кораблестроения.

К настоящему времени указанные тенденции имеют своим результатом появление множества специальных и обобщающих трудов, в центре внимания которых находится разработка важнейших проблем истории военно-морского и торгового флота разных периодов её истории. Однако степень их исследованности неодинакова, и более того, распределена неравномерно по отношению как к отдельным аспектам, так и периодам развития античного мореплавания в целом. Лучшее всего изучен доантичный период истории мореплавания в Эгейде и Восточном Средиземноморье, свидетельством чему выступают труды В. Брудбэнка, Ш. Ваксмана [3; 4]. Немного меньше является вклад специалистов, посвятивших свои труды морскому флоту Древней Греции в классический период её истории. Что касается эпохи эллинизма, то проблемы истории судостроения, мореплавания, организации торгового и военного судоходства, равно как и структуры военно-морского флота этого периода, в специальной литературе изучены неравномерно [5]. Наряду с фундаментальным трудом английских специалистов Дж. Моррисона и Дж. Коэйтса и статьями в научной периодике в современной историографии античного мореплавания широко распространены немногочисленные ознакомительно-популярного порядка публикации на эту тему [6; 7; 8; 9]. По этой причине из научных представлений до настоящего времени не удалены раритетные оценки учёных прошлого, в частности В. Тарна, Л. Кэссона.

Обобщающий труд американского учёного В. Мюррея [10] открывает новый этап в исследовании всей в совокупности связанной с морским флотом и типами кораблей эллинистической эпохи проблематики. В. Мюррей фокусирует своё внимание на исследовании вопросов судостроения, корабельной конструкции, военно-морского искусства и практического использования крупнотоннажных с большим водоизмещением, габаритами и многочисленными экипажами кораблей-гигантов в морских войнах III–I вв. до н.э.

Рецензируемый труд состоит из введения, основной части, заключения, 6 приложений и справочных материалов, включающих иллюстрации и таблицы. Три важнейших проблемы стоят в центре внимания автора: происхождение названий крупных многорядных боевых кораблей, отложившихся в античной традиции, и вопросы их типологии; важнейшие тактико-технические характеристики

крупногабаритных кораблей военного флота, способы их применения и использования в морских войнах с учётом произошедших в ней изменений; достоверность данных иконографических источников относительно архитектуры, рангоута и такелажа эллинистических кораблей, особенно в контексте параметров сохранившегося до нашего времени в прекрасном состоянии тарана II в. до н.э. из Афли-та, найденного в 1980-е гг. частным лицом близ Хайфы. Собственно поиск их решения и определяет алгоритм рецензируемого исследования, итоговая публикация которого и составляет предмет настоящей рецензии.

Понимание автором всеобщей взаимосвязи избранной им проблематики и её отдельных аспектов, как нам представляется, нашло отображение в структуре и композиции его труда. Он состоит из введения, семи разделённых по тематическому принципу на отдельные подразделы глав, каждая из которых в свою очередь представляет собой, фактически, отдельное, завершённое и связанное проблемно-тематически с другими разделами исследование со своим введением, основной частью и выводами. Такая структура, обеспечив экономии средств, позволила автору обосновать своё понимание как зарождения самой идеи «феномена большого боевого корабля», так и её реализации в конкретных технологиях судостроения, военном деле и тактике ведения морского боя. Анализ разнотипных источников позволил В. Мюррею сформулировать вывод, согласно которому «причина роста численности большегабаритных кораблей была политической» [10, р. 24]. Связанная с кардинальными изменениями в историческом развитии общества (поглощение полисов территориальными монархиями) в условиях сокращения численности профессиональных гребцов (граждане полисов превратились в подданных эллинистических царей), она выразилась первоначально в борьбе диадохов за наследство Александра Македонского, а затем и в устремлении эпигонов на установление мирового господства.

Собственно данным обстоятельством и предопределилась эволюция военно-морского искусства. Произошёл переход от ведения морских сражений между флотами к планомерной и эффективной осаде прибрежных городов противника с моря совместно с сухопутной армией. В связи с этим родилась практика сооружения гигантских размеров плавучих платформ для доставки к театру военных действий огромной массы пехоты и катапультами «артиллерии». В данную тенденцию вписывалось как увеличение гребного и парусного движителей эллинистических «дредноутов и линкоров», так и применение массивных таранов из литой бронзы в лобовом столкновении боевых кораблей, сцепление которых открывало начало абордажному бою. В совокупности с кораблями обеспечения и малого флота, по мнению В. Мюррея, это находило отражение в стремлении навязывать бой противнику в узком пространстве морских портов, в том числе и во внутренней их акватории [10, р. 143–170]. Но самое важное, связанное с изобретением метательных машин-катапульта, заключалось в возможности дистанционного уничтожения техники и живой силы противника с помощью камней, огромных стрел, метания огненных снарядов и лодок-брандскугелей, с помощью которых в ходе таких сражений уничтожались малоподвижные морские гиганты.

Такая тактика, по замечанию автора, была связана с разработкой новых приёмов ведения войны, которая превращала осаждённых в осаждающих и

была нацелена на надёжную изоляцию противника (закрытие доступа материально-технического снабжения и получения военной помощи союзников), уравнивала шансы противоборствующих сторон [10, р. 75]. Ей В. Мюррей даёт определение «македонская модель достижения морского господства», имея в виду, что её творцами, так или иначе, выступали македонские династы, их потомки и их подданные [10, р. 138].

Эта сторона проблемы досконально разработана и представлена в рецензируемом труде весьма аргументированными выводами [10, р. 147, 176–178]. Вместе с тем обращает на себя внимание отсутствие в труде раздела, посвящённого анализу архитектуры эллинистических кораблей. Слов нет, с точки зрения рассмотрения тактики лобового таранного удара основная мысль автора, согласно которой сила таранного удара определялась двумя инновациями – массивностью «ручной торпеды»² (определение С. Марка) и усилением килевого бруса с наращиванием продольной обшивки днища и нижней части борта дополнительным рангоутом³ – весьма понятна. Однако при этом возникает множество вопросов, прежде всего по поводу устройства корпуса парусно-гребных кораблей, их основных размерений, численности гребцов и палубных матросов, системы размещения и взаимодействия гребцов, техники гребли (сидя на скамейках, стоя) и т.п. Фактически, высказавшись относительно собственного понимания трактовки – *eres* в названиях эллинистических кораблей, а также о базовой пропорции измерения габаритов корабельного корпуса (*interscalmium* Витрувия)⁴, автор оставляет их в стороне, причём даже не сославшись на работы своих предшественников (В. Тарна, О. Хёкмана, Л. Кэссона, Дж. Моррисона и Дж. Коэйтса).

² Внутри бронзового тарана были обнаружены остатки дерева корпуса, что позволило определить сорта древесины, использовавшиеся для его установки на переднем, выступающим от носа конце килевого бруса. Осуществлённый автором анализ расположения остатков дерева позволил прийти к однозначному выводу о том, что внутренняя полость тарана отливалась точно по форме слепка, снятого непосредственно с носовой части готового корпуса корабля, для которого таран и предназначался. Констатация данного факта, равно как и вес тарана в 0,5 т, позволили реконструировать форму сечения деревянных частей, составлявших носовую часть корабля, включая форштевень, вельсы, часть киля и обшивки днища. В свою очередь, сечение киля и информация об углах между отдельными деталями носовой части позволила В. Мюррею высказать мнение о больших, чем триера, размерах, водоизмещении и грузоподъёмности тетреры [10, р. 54]. Оценить размеры таких кораблей позволяют современные реконструкции. Крупные линейные корабли крейсерского класса, какими были тетреры и пентеры, принимавшие участие в эскадренном бою, в длину по ватерлинии составляли около 40–45 м при ширине корпуса до 6 м, осадке всего в 1,5–1,8 м и водоизмещении около 100–120 тонн. См.: Morrison, J. Greek and Roman Oared Warships 399-30 BC / J. Morrison. – Oxford, 2004.

³ Крупные корабли-полиэры могли иметь до 5–7 килей, которые представляли собой, по сути дела, бархоуты, т.е. пояса обшивки увеличенной толщины.

⁴ Размеры *interscalmium* Витрувия (расстояние между скамейками гребцов) (*Vitruv.*, I, 2, 4) названы В. Мюрреем в качестве важнейшей симметрии архитектуры гребного аппарата триеры. *Interscalmium* – это расстояние между колками (выступающими шипами-*scalmioi*), через которые пропускались вёсла, на каждом уровне и на каждое из которых накидывалась кожаная петля-скарма. Через её нижнюю часть просовывалось весло. Эта единица измерения (0,42 – 0,48 см) вместе с его шириной ограничивала число гребцов, размещавшихся в пространстве между такими «уклочинами».

Представляется, что в интерпретации имеющихся данных о порядке размещения вёсел гребного аппарата на таких кораблях следует исходить из совершенно других критериев. Во-первых, надо избегать абсолютизации тезиса, согласно которому расположение гребцов на различных по высоте ярусах означало, что они находились буквально друг над другом, как об этом свидетельствует античная традиция и иконографические источники. Во-вторых, точно так же следует относиться к трактовкам, отождествляющим расположение скамеек гребцов на античных боевых кораблях с их расположением на полностью отдельных друг от друга палубах, как это имело место на парусных линейных кораблях XVII–XIX вв.

По нашему мнению, в качестве ключа к пониманию заложенного в их системе принципа можно рассматривать (с учётом стандартизации, господствовавшей в морской технике античности) закон удвоения размерности, присутствующий в трудах Филона Византийского, использовавшего его при строительстве катапульта (решение задачи об удвоении куба) [11], тем более что его труд используется В. Мюрреем в качестве важнейшего источника [10, р. 129–142]. По всей видимости, он проявился в простом увеличении количества гребцов за одним веслом верхнего и среднего ярусов в соответствии с рядом чисел Фибоначчи, т.е. 1-3-5-8-13-21-36 (1+3=4; 3+2=5; 5+3=8 и т.д.)⁵. Или в соотношении 2 : 1 : 1 / 3 : 1; 2 : 2 : 1 / 3 : 2; 3 : 2 : 1 / 3 : 3-4 : 2 и т.п. Это позволяет согласиться со специалистами, считающими, что определения «тетрера» («чтвёрка»), пентера («пятёрка») и другие отражают представление о численном выражении степени мощности (во сколько раз!) кораблей с большим числом *eres* по сравнению с классической триерой.

Среди частных вопросов, затронутых автором рецензируемого труда, весьма показательна оценка им, с одной стороны, причин отсутствия в произведениях античных авторов подробных описаний устройства кораблей морского флота. Он считает главным препятствием различную степень компетентности каждого из них в морском деле и непонимание той информации, которую они извлекали из своих источников. С другой стороны, импонирует его убеждение в достоверности сохранившихся изображений таранов эллинистических боевых кораблей в живописи, граффити и пластических искусствах [10, р. 56–59].

В целом рецензируемый труд американского исследователя вносит существенный вклад в наши представления о конструкции таранного устройства эллинистических кораблей, технологии его

⁵ Рядом последовательных чисел Фибоначчи называется числовая последовательность 1, 1, 2, 3, 5, 8, 13, ..., где каждый член равен сумме двух предыдущих, а первые два члена являются единицами. Известно, что рациональное отношение двух последовательных членов ряда Фибоначчи при удалении от начала ряда стремится к отношению золотого сечения. Современные математики усматривают понимание данной закономерности и в эллинистической математике. По их мнению, этот случай присутствует уже в алгоритме построения сторонних и диагональных чисел у Пифагора, которые дают рациональные приближения для иррационального отношения стороны и диагонали квадрата, что предполагает аналогичный перенос на случай золотого сечения. Иными словами, отношения двух соседних чисел ряда Фибоначчи в пределе стремятся к величине Золотого сечения ($\varphi=1,6180339887$). См.: Афонасин, Е.В. Пифагорейская традиция / Е.В. Афонасин, А.С. Афонасина, А.И. Щетников. – СПб., 2014. – С. 364.

производства и крепления на корабельном корпусе – факт, который он попытался положить в основу не всегда соответствующих действительности объяснений причинно-следственных связей в развитии общества и военно-морского флота эпохи эллинизма. Однако произведённое им доскональным образом исследование цепочки изменений в военно-

морском искусстве на протяжении V–IV вв. до н.э. открывает широкие возможности для понимания предпосылок и историко-технических условий, оказавших влияние на военно-морской флот и изменения характера морских войн в эллинистическую эпоху.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Erskine, A. Llewellyn-Jones Ll. Introduction / A. Erskine // *Creating a Hellenistic World* / Ed. by Andrew Erskine and Lloyd Llewellyn Jones. – Oxford, 2010.
2. Кошеленко, Г.А. Эллинизм: к спорам о сущности [Текст] / Г.А. Кошеленко // *Эллинизм: экономика, политика, культура*. – М., 1990. – С. 7–13.
3. Broodbank, C. *The Making of the Middle Sea: A History of the Mediterranean from the Beginning to the Emergence of the Classical World* / C. Broodbank. – London, 2013.
4. Whachsmann, Sh. *Seagoing Ships and Seamanship in the Bronze Age Levant* / Sh. Whachsmann. – London, 1998.
5. Писаревский, Н.П. Тезисы к вопросу о начале мореплавания в Чёрном море [Текст] / Н.П. Писаревский // *Власть и общество: история взаимоотношений : материалы Десятой региональной научной конференции*. г. Воронеж, 19 марта 2016 г. – Воронеж, 2016. – С. 261–264.
6. Morrison, J.S. *Greek oared ships 322-31 BC* / J.S. Morrison, J.F. Coates. – Cambridge, 1996.
7. Hockmann, O. *Das Schiff* / O. Hockmann // *Das Wrack* / Ed. G. Hellenkemper Salies, H.H. Prittwitz, U. Gaffron, V.G. Baushhenss. – Bonn, 1994. – S. 53–81.
8. Писаревский, Н.П. Октэра «Изида» – флагман военно-морского флота Боспорского царства (к исторической интерпретации сюжета полихромной фрески из Нимфея) [Текст] / Н.П. Писаревский // *Nostos*. – Афины, 2001. – С. 109–127.
9. Кисельников, А.Б. Корабль «Изида» из Нимфея [Текст] / А.Б. Кисельников // *Народы Евразии. История, культура и проблемы взаимодействия: материалы международной научно-практической конференции 5–6 апреля 2012 года*. – Пенза–Баку–Белосток, 2012. – С. 195–197.
10. Murrey, W. *The Age of Titans. The Rise and Fall of the Great Hellenistic Navies* / W. Murrey. – Oxford, 2012. – 384 p.
11. Щетников, А.И. Как были найдены некоторые решения задачи об удвоении куба? [Текст] / А.И. Щетников // *Историко-математические исследования*. – 2014. – № 15 (50). – С. 65–78.