

БОЕВЫЕ КОРАБЛИ ДРЕВНЕГО МИРА

3000–500 до н.э.



ЭДРИАН К. ВУД

ИЛЛЮСТРАЦИИ ДЖУЗЕПPE РАВА

БОЕВЫЕ КОРАБЛИ ДРЕВНЕГО МИРА

3000–500 до н.э.



ЭДРИАН К. ВУД

ИЛЛЮСТРАЦИИ ДЖУЗЕПPE РАВА

Перевод: Антон Гаврин, agavrin@gmail.com, 2017

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	3
ХРОНОЛОГИЯ	4
ДРЕВНИЙ ЕГИПЕТ	4
• Египетские суда и мореплавание	
• Боевые корабли Рамсеса III	
• Тактика, организация и сражение в Дельте	
• Корабли народов моря	
МИНОЙСКИЙ КРИТ	14
• Минойское морское господство	
• Минойские корабли	
• Тактика минойцев	
СИРИЯ БРОНЗОВОГО ВЕКА	19
• Угарит и хетты	
• Сирийские корабли	
• Тактика и битва у Аласии	
ФИНИКИЯ: НАСЛЕДНИКИ УГАРИТА	23
• Финикийские военно-морская мощь	
• Финикийские боевые корабли	
• Финикийское морское дело и тактика	
ГРЕЦИЯ	29
• Военные вожди Гомера, воины и корабли	
• Ранние пентеконторы	
• Гекаконторы	
• Eikosoros (двадцативесельник)	
• Тактика гомеровского времени	
• Войны за колонии (700–500 гг. до н.э.)	
• Поздние пентеконторы	
• Триакоктор	
• Архаическая тактика и битва у Алалии	
• Тираны и морское владычество	
• Поликрат и самона	
• Конца эпохи	
СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ	46
• Первичные источники	
• Избранные вторичные источники	
ГЛОССАРИЙ	47

БОЕВЫЕ КОРАБЛИ ДРЕВНЕГО МИРА

3000–500 до н.э.

ВВЕДЕНИЕ

Боевые корабли, которые боролись за господство в Средиземном море в Классический период, стали результатом многовекового развития кораблестроения. Эта книга — попытка проследить те кораблестроительные изобретения, которые в конце концов легли в основу кораблей, ставших типовыми для боевых флотов Древней Греции, Карфагена и Древнего Рима.

Размер и общая конфигурация доклассических боевых кораблей оставались соизмеримыми на всем протяжении двух тысячелетий до 500 г. до н.э. В этот период, когда суда, специально предназначенные для ведения боевых действий, были редкостью, эти корабли использовались не только для войны, но и для торговли, пиратства и колонизации.

Однако, две взаимосвязанные проблемы мешают изучению военно-морских действий в эту эру: недостаточность и несопоставимость письменных источников и проблемы анализа информации тысячелетней давности. Реконструкция формы судов и методов их использования в этой книге придерживаются только одной из возможных интерпретаций информации. Те, кто интересуется альтернативными точками зрения, могут обратиться к приведенной библиографии.

Современный парусник на Ниле. Основное отличие от времени фараонов состоит в замене древнеегипетского прямого паруса на латинский. Папирус, который использовался при строительстве ранних лодок в Древнем Египте, служил также для изготовления веревок, парусины, конопатки и циновки для бортовых экранов, которые мало изменились до наших дней. (Фотография приводится с разрешения Hazel Wood).



ХРОНОЛОГИЯ*

3500–3300 Фреска Додинастического периода (Герзейская культура), возможно, изображающая самую старую сцену морского сражения

3500–3050 Морское сражение, изображенное на ноже из Гебель-эль-Арака

2345–2181 Совместные действия сухопутных и морских сил в битве у «Мыса антилопы»

1991–1782 Древнеегипетское письмо XII Династии с подсчетом корабельной древесины

XIX век Минойская торговля в Восточном Средиземноморье

1498–1483 Флот Хатшесуп ведет торговлю с Пунтом

1483–1450 Военная кампания Тутмоса II в Леванте для защиты источников древесины

ок. 1470 Централизация минойских военных сил в Кноссе

XIV век Угарит становится вассалом Хеттской империи и поставляет ей корабли. Построена гробница Хенамун с изображениями сирийских судов

1316 Кораблекрушение у Улу-буруна

XIII век Кораблекрушение в Гелидонии. Упадок минойского Крита
1237–1209 Правление хеттского царя Тудхалии IV, завоевание Аласии

1207 Начало правления Суппилулиумы II, кто провел морскую атаку Аласии

XII век Появление «народов моря» в Восточном Средиземноморье

1178 или 1175 Битва в Дельте Нила между Египтом и «народами моря»

966–926 Соломон участвует в морской торговле с Финикией, которая построила ему флот

IX век Начало финикийского господства

858–854 Битва финикийского флота под началом Салманасара III с Тиром, восставшим против ассирийского владычества**

705 Лелантийская война в Греции между Халкидой и Эретрией

700 Атака ассирийцев на Тир

657–580 Тирания династии Кипсела в Коринфе

600 Фокейцы основывают колонию в Массалии

565 Основание на Корсике фокейской колонии Алалии

540–535 Битва у Алалии

538–522 Тирания Поликрата Самосского

500–494 Ионийцы восстают против Персии

ДРЕВНИЙ ЕГИПЕТ

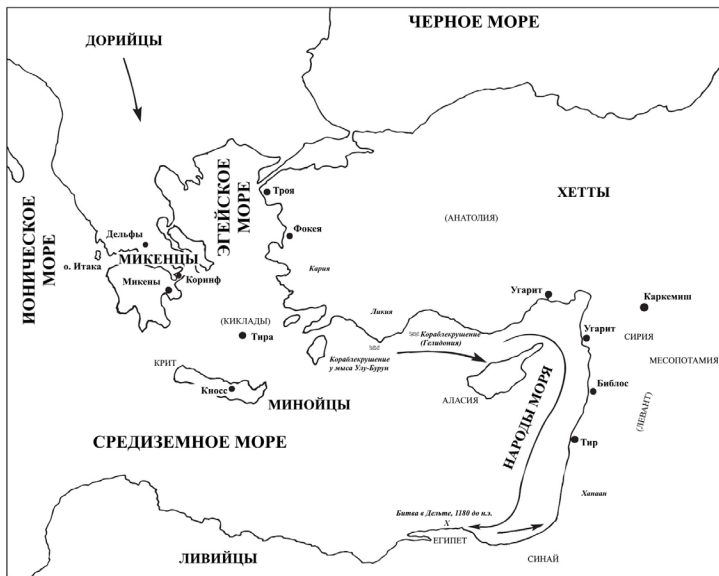
Египетские суда и мореплавание

История Древнего Египта непосредственно связана с использованием лодок и кораблей. С доисторических времен Нил давал не только пищу, воду и изобилие, но и служил скоростным путем, позволившим египтянам развить навыки конструирования и использования транспортных судов. Северные ветры дули против течения Нила, позволяя двигаться в обоих направлениях без использования весел. Парусные суда, идущие вверх по реке, могли проходить до 80 км в день через страну, окруженную враждебными племенами, живущими по соседству.

* Все даты указаны до н.э.

** На самом деле эти события имели место в 725 г. при Салманасаре V — Прим. Пер.

Восточное Средиземно-море в Бронзовом веке. Стрелками показана миграция дорийцев в Грецию и движение «народов моря», приведшие к битве в Дельте Нила в начале XII века до н.э. (карта Давида Тейлора).

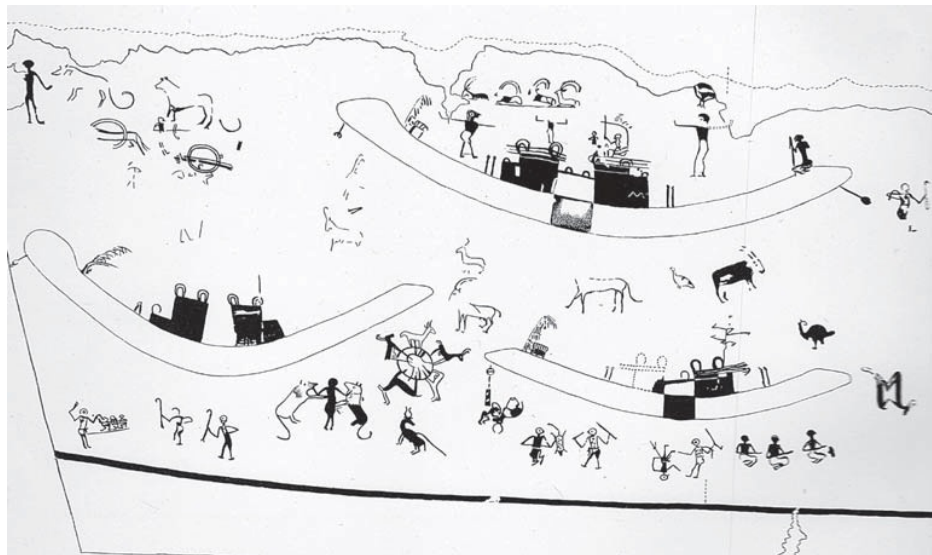


Хотя точно и неизвестно, когда египтяне в первый раз вышли в море, в своей истории они зависели от торговли с другими культурами через Красное и Средиземное море. Ко временам, когда «народы моря» опустошили Восточное Средиземноморье в конце Бронзового века, Египет был способен защитить себя боевыми кораблями, поэтому первая датированная морская битва и первые сведения о тактике морского боя относятся к Древнему Египту.

Серьезной проблемой в наращивании морской мощи для Египта было отсутствие источников подходящей древесины. Это было основной задачей для развертывания морских сил Египта, после того, как нужные источники корабельного леса были найдены вдоль берегов Леванта и на близлежащем Кипре. Древесина (в основном кипарис и кедр) в период Раннего царства и в середине III тысячелетия до н.э. импортировалась Египтом, который торговал с Вавилоном, Синаем и Пунтом. Необходимость охраны ежегодных поставок древесины послужила причиной военной компании против Финикии, которую вел Тутмос III в XV веке до н.э.

В дополнение к охране поставок стратегических ресурсов, военно-морские силы были важны для подавления пиратства на Ниле, поскольку именно по нему происходила основная внутренняя торговля и коммуникации. Нил мог послужить скоростной дорогой и для нападения врагов, если постоянно не содержать на нем военный флот. Разработка морского военного направления для армии Египта позволила ей не только быстро перемещать войска вдоль Нила, но и высаживать десант, как это описано в VI династии, когда фараон Пиопи I окружил восставшие племена на берегу, в месте, называемом «Мыс антилопы».

Первый известный египетский порт на Средиземном море датируется Новым царством, но прямой доступ кораблей в Дельту сделал его не столь востребованным. Верфи были основаны в Древнем царстве, где специально обученные плотники могли построить баржу за 17 дней. В Новом царстве царские верфи были основаны в Пер-Нефер, портовом районе Мемфиса, который,



возможно, служил и базой для патрульных судов, курсирующих вдоль Нила и средиземноморского побережья.

Хотя самое раннее упоминание египетской морской битвы датируется около 1190 г. до н.э., есть предположение, что она не была первой. Фреска на надгробии Додинастического периода в Нехене (др.-греч. Гиераконполис) изображает, возможно, самую старую сцену морского сражения. На шести лодках двух разных типов вдоль бортов стоят люди, которые похожи на участников сражения. Фреска интерпретируется по-разному: как охота или церемониальная процессия, но очень вероятно, что на ней показан вражеский набег, которому противостоят египетские морские силы.

Рукоять костяного ножа неизвестной датировки, возможно Додинастического периода, показывает еще более занимательную сцену. Два вида лодок, одна из которых серповидная, как ранние египетские лодки, другая — с симметрично высокими кормой и носом, вероятно шумерская, изображены в момент битвы и окружены сражающимися людьми. Поскольку и Египет, и Шумер, вели морскую торговлю, и первый из них имел присутствие на Красном море гораздо раньше в своей истории, это изображение может символизировать, что старейшие ближневосточные цивилизации уже тогда вели военно-морские действия против друг друга, факты о которых сейчас утрачены.

Боевые корабли Рамсеса III

Несмотря на глубокую историю египетских боевых кораблей, первое изображение датируется Новым царством и принадлежит барельефу Рамсеса III в Мединет-Абу. Он изображает конфигурацию судов, отличную от других изображений. Традиционный, похожий на ложку, корпус речных судов исчез, хотя форма и имеет явный изгиб. Фактически эти изменения корпуса, такелажа и парусов представляют собой промежуточную стадию между египетской традицией и типичными судами Средиземноморья. В них прослеживается влияние судов Леванта, Эгейского региона или Крита, и некоторые поздние египетские морские термины имеют иностранное происхождение.

Лодки на Ниле с надгробия № 100 у Гиераконполиса. Рисунок может изображать раннюю египетскую военную экспедицию. (J. E. Quibell and F. W. Green, Hierakonpolis Part II, Egyptian Research Account, Fifth Memoir [London 1902], plate LXXV)



Нож из Гебель эль-Арака, сделанный из кремня и кости гиппопотама. На рукоятке резьба на тему морской битвы, возможно, между Шумером и Древним Египтом. Хотя датировка ножа неизвестна, предполагают, что он примерно из четвертого тысячелетия до н.э. (Bridgeman)

Из-за своей простой конструкции и нехватки качественной древесины для постройки большинство ранних египетских судов усиливалось путем обвязки корпуса тросом в дополнение к толстым канатам по осевой линии, от носа до кормы, для предотвращения «разгибания» (когда концы судна расходятся в противоположных направлениях). Этого не было на боевых кораблях Рамсеса III, которые построены с прочной внутренней структурой. Небольшие прямоугольники ниже планширя могут представлять собой концы поперечных брусьев, соединяющих борта и придающих прочность корпусу. Эти брусья могли использоваться также как опора для гребных скамеек, но в то же время были бы препятствием к перемещению солдат в сражении, если только поверх них не монтировались переходные мостики.

Геродот [*История* II.96] сравнивал египетских кораблестроителей с каменщиками, кладущими кирпичи, поскольку, даже в его время, большинство малых судов делалось из местной акации, которая кроме того, что была хрупкой, имела короткий ствол (около 1 м). Но как только поставка древесины из Леванта стала краеугольным камнем стратегии Древнего Египта, что возможно произошло в расцвете Нового Царства, фараоны получили доступ к достаточному количеству длинной корабельной древесины.

Обнаруженные при раскопках египетские корабли были сделаны из кедровых досок, соединенных шиповым соединением; метод, который требовал толстого корпуса. После сборки обшивки, внутрь вставлялись ребра, и швы конопатились папирусом или другим растительным материалом. Такая конструкция позволяла разбирать судно для транспортировки через пустыню до Красного моря. Пещеры в Вади Гавасис использовались для хранения элементов разобранных судов. Во времена XX династии хвойная древесина (возможно сосна) использовалась для мачт, можжевельник — для рулевых весел и черное дерево — для частей, требующих особой стойкости к износу.

Одиночные мачты на барельефе Рамсеса III в Мединет-Абу имеют наверху боевую площадку или марсовую корзину; в древности было редкостью снятие мачт перед битвой. Единственное большое рулевое весло заменило используемое ранее двойное, из-за дефицита прочной древесины. Гребные весла, которые начали замещать гребковые в третьем тысячелетии, проводились через веревочные петли, которые располагались на планшире ниже защитных бортовых экранов.

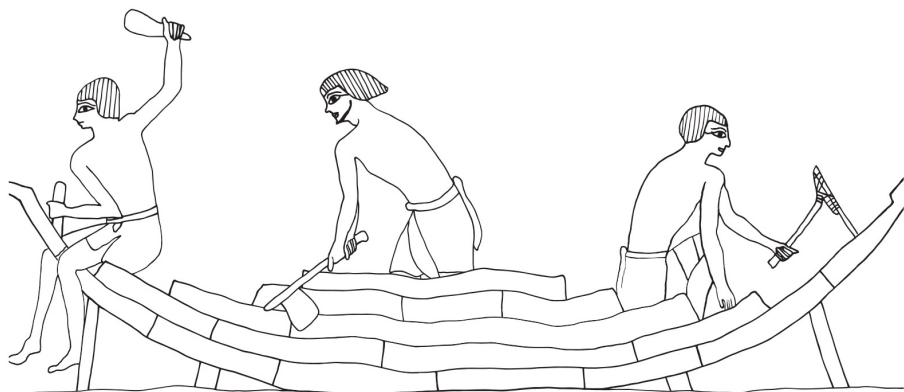
Небольшие палубные надстройки на носу и корме были окружены фальшбортами. Они давали возвышение и защиту для солдат, а на корме дополнительно служили сиденьем для рулевого. Гребцы были защищены от вражеских снарядов экранами вдоль планширя, соединяющихся с надстройками на концах судна. Кормовое украшение, имевшее на ранних судах форму цветка лотоса, превратилось в плоский ахтерштевень, в то время как форштевень

A

ЕГИПЕТСКАЯ БОЕВАЯ ГАЛЕРЕЯ (ВВЕРХУ) И КОРАБЛЬ НАРОДОВ МОРЯ (ВНИЗУ)

Изображения основаны на барельефе Рамсеса III в Мединет-Абу. Надпись на барельефе сообщает о нескольких типах египетских судов, собравшихся в Дельте, но изображен только один тип. Эти корабли вероятно были предметом гордости египетского флота и сделаны по последним технологиям. Хотя они напоминают ранние египетские суда, такелаж, отсутствие гика по низу паруса, поперечные бимсы для усиления корпуса, упрощенные носовые и кормовые украшения носа и кормы, показывает его близость к другим средиземноморским культурам. Корабли «народов моря» в целом похожи на египетские (такелаж, боковые экраны, структура носовой и кормовой платформ), предполагая общий источник влияния. Поскольку народы моря пришли в Египет из Леванта, эта схожесть говорит о влиянии кораблестроения Леванта на египетских корабелов.





Постройка египетской лодки 2000 г. до н.э. с надгробия Хнумхотепа, показывающая «метод кирпичной кладки», описанный Геродотом. (Рисунок David James Budge по Casson, fig. 11)

исчез, и корпус заострился до консольной балки с вырезанной головой льва. В целом эти изменения позволили получить простой и эффективный боевой корабль.

Хотя на этом барельефе паруса свернуты, очевидно, что применен традиционный египетский рангоут, используемый повсеместно в древний период. Ранние египетские корабли имели гик по нижней шкаторине паруса, что было, очевидно, очень древней традицией, исходя из формы двух иероглифов, предназначенных для этого понятия. Но боевые корабли Рамсеса не имели его, используя шкоты для нижних углов. Кроме того, расходящиеся лучами гордени ранних судов были заменены вертикальными горденими, присоединенными в нескольких местах к рею. Рей состоял из двух частей, связанных вместе, чтобы экономить дорогую древесину. Мачта поддерживалась бакштагом и двумя штагами, усиленная фалами между реем и планширем. Тросы были свиты из куша или папируса, паруса — из папируса или льна, поскольку в это время хлопок в Средиземноморье только начал появляться.

Четыре египетских корабля на барельефе Мединет-Абу несут от 6 до 11 весел с каждого борта, вероятно из-за недостатка места для рисования, а не в попытке передать точное количество. Среди гребцов показаны от 6 до 9 солдат и рулевой. Солдаты нарисованы большего размера, чем гребцы, согласно общей традиции Древнего Египта, когда размер отражал статус. Они вооружены луками, копьями и булавами и изображены на мостках между гребцами и на кормовой надстройке, а не на поднятой палубе в средней части судна. В каждой марсовой корзине находится по солдату, который имеет булаву или пращу. Возможно, боевая команда египетских судов обладала опытом в морских сражениях, поскольку со времен Рамсеса III зарегистрировано, что даже торговые суда комплектовались лучниками.

При этом на борту кораблей показаны несколько людей народа моря с отличительными головными уборами. Они символизируют пленников, подобранных с ранее потопленных кораблей, хотя возможно, что пленники, захваченные в предыдущих битвах, могли служить в египетском флоте. После того, как Рамсес II победил шерданов, он нанял бывших врагов наемниками. Поскольку они были более опытными моряками, чем египтяне, их вполне могли использовать для управления кораблями. В поздний период Древней Египет часто прибегал к услугам наемников, используя их не только в качестве воинов, но и как гребцов.

Из барельефа очевидно, что гребцы — профессионалы и, ве-

роятно, хорошо обучены. Другие египетские рисунки изображают гребцов, которых избивают плетью, вызывая неизбежный вопрос, были ли они рабами, хотя они вполне могли быть и свободными людьми, подвергающимися наказанию, что было обычной практикой в прошлом.

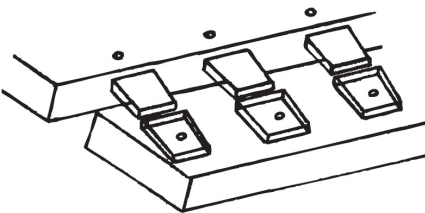
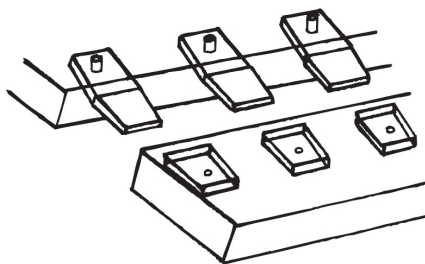
Поскольку число гребцов на барельефе очевидно случайно, другие египетские корабли могут дать подсказку для определения точного количества. Судно Царицы Хатшесуп несколькими веками ранее изображено более аккуратно и в масштабе и имело 15 весел по каждому борту. Корабль с 30 гребцами (типовой комплект для этого времени) мог без помех нести 15-20 солдат и достигать в длину 25 м.

Форма и низкое качество конструкции делают такой корабль медленнее, чем поздние гребные суда (вероятно, на 15-20%), но его малая длина обеспечивает лучшее ускорение и подвижность, поэтому он мог поворачивать быстрее более поздних судов. И как происходило во всем времени, подлинные возможности корабля зависят от навыков его команды.

Тактика, организация и сражение в Дельте

Тактика, используемая воинами Рамсеса, включала в себя обстрел из луков и abordаж. Кошки для захвата изображены на барельефе и могли быть причиной переворачивания вражеских кораблей, путем захвата их мачты и опрокидывания с помощью неизвестных механизмов. Неизвестно также, выполнял ли нос египетских судов, увенчанный львиной головой, функцию тарана. Он находился выше таранов классических галер, и его использование для этой цели рассматривалось как одно из возможных применений. Однако, такие «вспомогательные тараны», установленные на носу выше настоящих, известны с Классического периода и один из них, найденный в Генуе очень напоминает древнеегипетскую голову льва. Возможно их разработали для пробивания надводных бортов, которые на морских судах «народов моря», вероятно были выше египетских. Если предназначение было именно таким, тогда таран должен был быть отлит из бронзы или обшит ею. Дополнительно он мог служить abordажной площадкой, особенно если застревал в корпусе вражеского корабля. Разделение команды на солдат и гребцов может служить дополнительным доказательством идеи тарана, поскольку, если он не был предназначен для этой цели, безоружные гребцы были бы бесполезны в ходе сражения. В любом случае, отсутствие специального тарана не исключало возможности удара в борт и опрокидывания вражеского корабля. В заключение стоит отметить, что в битве в Дельте для поддержки египетских судов участвовали наземные лучники.

Точная численность кораблей египетского флота того времени неизвестна, хотя если судить по численности армий (и морских сил в последующие периоды), она была значительной; мощь Египта была легендарной. В мирное время корабли могли разбираться или ставиться на прикол, что было общей практикой в то время, или использоваться для антипиратского патрулирования вдоль



Шиповое соединение — стандартный метод кораблестроения в древнем мире. Шип входит в отверстие и закрепляется нагелями, которые проходят через стенки отверстия и шип. (Рисунок автора по McGrail, fig. 27)

НА ОБОРОТЕ

Фреска из гробницы Сеннефера (1567–1320 до н.э.) в Фивах, показывающая лодку на Ниле. Судно напоминает военные корабли с барельефа в Мединет-Абу, в особенности наличием носовой и кормовой платформ, сходством рулевого весла, формой носа и использованием уключинных весел вместо гребковых. Такелаж изображен точнее, чем на барельефе Рамсеса и показывает главное отличие — гик по нижней шкаторине паруса. (Bridgeman)



Нила. В записях есть упоминание о «Начальнике королевских кораблей», который мог быть адмиралом, хотя храмы давали похожие титулы, такие как «Начальник судов Храма Пта». По-видимому, поскольку храмы доминировали в тогдашней повседневной жизни, они предоставляли и корабли для египетского флота.

Корабли народов моря

Изображения на барельефах Мединет-Абу, увековечивают победу над народами моря, союза племен и групп неизвестного происхождения, хотя некоторые точно были из Греции или Эгейского региона. В начале XII века до н.э. они привели к падению Хеттской империи и расширили зону вторжения на Сирию, Палестину и Кипр. Их появление было больше миграцией, чем военной кампанией, и, вероятно, они искали пространство для расселения, а не источники для грабежа.

Корабли, изображенные на барельефах, похожи на египетские,

БИТВА В ДЕЛЬТЕ

В

Рисунок основан на барельефе в Мединет-Абу, который показывает хаотичную битву с перемешанными кораблями обеих сторон. Египетские корабли идут на веслах, захватывая вражеские суда, пока их превосходящие лучники «защищают палубы», мешая народам моря управлять своими судами. Хотя прямые паруса не слишком хороши для маневрирования, исследования показали, что они позволяли судам перемещаться довольно близко к направлению противоположному ветру. Однако паруса были помехой в битве, поэтому обе стороны убрали их в сражении. Недостаточное количество дальнего боя оружия, способного конкурировать с египетскими луками, был губительным для народов моря.



Надпись Рамсеса в Мединет-Абу:

«Я приготовился и вооружился, чтобы [поймать в силки] их как пернатую дичь... Я отправился в путь, направляемый этим замечательным устремлением. Я заранее установил свое пограничное укрепление в Джахи [район Финикии]. Военачальникам, капитанам пехоты и вельможам приказал я обустроить устье Нила, словно могучей стеной, военными кораблями, лодками и баржами. Были они полностью укомплектованы людьми от носа до кормы, солдатами бесстрашными, лучшими воинами Египта, подобно львам, рычащих с горных вершин.

А тех, которые вторглись с моря, встретило в устьях Нила страшное пламя [царского гнева]: ограда из копий окружила их на побережье, их выгнали из воды, окружили и распростерли на берегу; убили и превратили в груды трупов от носа до кормы на их судах, а их вещи сбросили в воду. [В итоге] я повернул воды в обратном направлении, чтобы запомнил весь Египет, и пусть мое имя, когда они вспоминают обо мне в своих странах, пожрет их...»

но и обладают существенными отличиями: они определенно имеют симметричную форму, как сирийские суда двумя столетиями ранее, но их форштевень и ахтерштевень более угловаты и заканчиваются странным украшением, похожим на голову утки. Как и на египетских боевых кораблях, на них есть поднятые площадки на баке и юте, мачта с одним реем и вороньим гнездом и экраны вдоль планширя. Рангоут и убранные паруса такие же как для египетских судов, но весла не изображены.

Корабли народов моря представлены безвесельными. Надпись на барельефе дает понять, что враги были самонадеянны, и ученые предполагают, что они были захвачены врасплох и не успели выгнать весла. Это сомнительно, учитывая, что они успели облачиться в доспехи и подготовить оружие. Более вероятно, учитывая деление египтян на воинов и гребцов, что весь личный состав кораблей народов моря принимал участие в сражении. Это было вполне нормальным во все времена для военных и пиратских кораблей. Как викинги или гомеровские ахейцы они гребли до неминуемого столкновения, сушили весла и готовились к бою.

Экипажи народов моря носят доспехи примечательного стиля, с двумя видами шлемов и многочисленные нательные доспехи из полосок кожи и шкур. Они вооружены копьями и заостренными прямыми мечами, многие имеют круглые щиты.

Несомненно, что хотя они могли и быть опытными воинами, в этой битве они были застигнуты врасплох. Египетские корабли маневрируют на веслах и могут выбрать, когда и где атаковать неподвижные корабли противника, или избежать контакта, позволяя лучникам вести обстрел с безопасного расстояния. Народы моря показаны без дальнобойного оружия и очень многие из них изображены пронзенные стрелами. Вероятно, они вооружились для битвы на земле, а их корабли должны были только доставить их до берега. Учитывая маневренность и искусную стрельбу из лука египтян, — их поражение неудивительно.

Уцелело совсем немного информации, чтобы восстановить корабли народов моря, если (учитывая, что они были из совершенно другой географической и культурной области) эти суда вообще имели какой-то определенный тип. Вероятно, они имели конструкцию, аналогичную судам Эгейского бассейна и Сирии, нежели египетским судам этого периода, и в чем-то имели сходство с судами похожей формы и назначения, такими как суда викингов, появившимися спустя столетия.



Часть барельефа, воздвигнутого Рамсесом III в Мединет-Абу. В этом изображении каменотес пытался показать хаос и резню сражения. Слева — египетская боевая галера, где некоторые члены команды, вытаскивают пленников из воды, а справа — выжившая часть экипажа народов моря, которые неспособны оказать сопротивление египетским лучникам. (Alamy)

МИНОЙСКИЙ КРИТ

Минойское морское господство

Царь Минос, согласно традиции, был первым, кто создал морской флот. Он контролировал большую часть того пространства, которое сейчас называется Эгейским морем; он правил Кикладами, на большинстве из которых были основаны первые колонии, посадив своих сыновей правителями после изгнания оттуда карийцев. И есть основания предполагать, что он усиленно боролся с пиратством для защиты своих доходов.

Фукидид [История Пелопоннесской войны I.4]

Минойский Крит был первой и передовой торговой империей, которая в период своего расцвета в начале II тысячелетия до н.э.



Минойский порт Като Закро (или Закрос) на восточном побережье Крита. Это поселение идеально подходило для торговли с Анатолией, Левантом, Кипром и Египтом. Здесь были найдены сирийская слоновая кость и кипрская медь. (Фото приводится с разрешения д-ра Wendy Austin-Giddings)



Фрески, показывающие критские суда из Фиры, датируемые временем расцвета Минойского могущества (1650–1500 гг. до н.э.). Суда на этих фресках предполагают различное применение: торговля, торжества и военное использование, но тип и конфигурация судов удивительно похожи, показывая, что этот тип судов формировал основу минойского флота. (Bridgeman).

имела торговые связи с Египтом, Левантом, Эгейским бассейном и далее с Италией, Сицилией и, вероятно, еще дальше, с Испанией и Атлантикой. Их суда перевозили грузы, обороняли себя и поддерживали минойские торговые поселения. Кроме опасной торговли с иностранными берегами, Крит делил Восточное Средиземноморье с Египтом, государствами Леванта и южной Анатолии и набирающими силы Микенами. Хотя минойская *талассократия* упоминается иногда как период мира и стабильности, невероятно, что трения между этими конкурирующими странами не приводили к конфликтам. Для таких противостояний Крит был расположен стратегически выгодно, имел достаточно хороших якорных стоянок (таких, как Колимвари, где гавань в 960 м³ вырезана в природных скалах) и корабельной древесины так, что большинство городов строились рядом с морем и в основном не имело укреплений. Как сказал Овидий [*Метаморфозы* IX:439–516]: «Во времена расцвета Миноса, одно его имя вселяло страх в великие народы».

Как был организован и обеспечен минойский флот неизвестно. Изначально Крит состоял из городов-государств, но около 1470 г. до н.э. вся мощь была централизована в Кноссе. Это изменение

Кальдера на острове Санторини, самого южного из Киклад в Эгейском море. Хотя он находится в 100 км от Крита, город Фира относился к минойской культуре и был разрушен вулканическим извержением, которое привело к упадку минойской цивилизации. (Фото приводится с разрешения д-ра Wendy Austin-Giddings)



не привело к смене основной структуры критской торговли и военно-морской активности. Местные правители (*guasileus*, предшественники гомеровских *basileus*), управляли «лидерами военных дружин» (*lauagetas*), кто возглавлял своих людей или *hequetai*, людей достаточно богатых, чтобы иметь собственную колесницу и служивших элитными воинами. Есть очевидные свидетельства привлечения наемников. Были найдены изображения людей, которых ведут критяне, возможно нубийцев, о чем сообщает Геродот [История I.171]: ‘Карианцы... были данниками Миноса ... они никогда не платили дань деньгами, но комплектовали людьми их корабли ... Минос имел большие военные успехи и расширил свои завоевания на большую область...’ Миф о Тезее подтверждает, что поздние греки заполнили Миноийский Крит как государство, которое забирало их сыновей и дочерей в рабство.

Миноийские корабли

Сохранилось множество изображений минойских кораблей, которые представляют несколько похожих форм. Они узкие и имеют круглый корпус с плавными кривыми, который заостряется к носу и корме. Некоторые суда выше у кормы, некоторые у носа, остальные имеют симметричную форму. Рулевое управление состоит из одного, иногда из двух рулевых весел. Дополнительно, некоторые суда имели выступ у кормы, выше ватерлинии, предшественник греческого *holkaion*, который служил погрузочным трапом, когда судно приставало к берегу и мог действовать как рычаг при спуске на воду.

Кроме этого стандартного типа некоторые суда выглядят ассиметричными за счет выступа на форштевне, как у поздних греческих кораблей. Теории, что это особый тип кораблей, для быстрых десантных рейдов, нельзя не принимать в расчет, но их редкие изображения позволяют предположить, что они не являются важной частью минойских морских сил и могут представлять собой местные традиции.

Фрески из Фиры показывают украшенные суда, что может отражать триумфальный вход в порт. Они имеют тросы между мачтовым топом и концом судна, украшенные флагами, изящные



Минойская каменная печать с выгравированным изображением корабля. Судно имело раздвоенный форштевень с типичным минойским поднятым носом и ромбовидную штриховку, стандартно представляющую парус на рисунке. Минойцы использовали эту печать для оттиска в глине или воске. (Из коллекции автора)

Реконструкция минойского корабля, находящегося в Морском музее (Ханья, Крит), показывает парус с нижним реем, примечательную особенность минойских судов. Переходный мостик установлен поверх гребных банок, предоставляя возвышение для abordaja. Обратите внимание на отсутствие выделенного места хранения для весел, они просто уложены вдоль планиширя. (Alamy)





Горы Тродос на Кипре. Эти поросшие лесом горы, наряду с холмами Финикии, служили основным источником корабельного леса в древнем мире. Кипр был также возможно Алазией, местом морских побед хеттского царя Суппилиума. (Фото приводится с разрешения Hazel Wood)

украшения в форме звезд или животных на бушприте (которые могли быть опознавательными знаками), области, крытыми тентом, в середине судна и на корме, за рулевым.

Одинокaя мачта в центре судна несет широкий низкосидящий парус из льна или египетского папируса. Он поддерживается реем и гиком, каждый из которых регулируется парой топенантов. Брасы ведут к рулевому, вероятно он отвечал за управление парусами. На некоторых рисунках показан штаг и бакштаг. Мачта могла быть опущена или на стойку, или на пиллерсы, поддерживающие центральный тент.

Наибольшие корабли изображены с 30 гребцами. Некоторые суда на фресках показаны с множеством людей с гребковыми веслами, хотя это могут быть просто рабы, которых заставили грести для триумфального входа в порт. Некоторые, по-видимому торговые суда, не имеют ни уключинных, ни гребковых весел, хотя в остальном по форме корпуса и такелажу они очень похожи на суда с уключинными веслами.

Реплика минойского судна, *Minos*, была создана на Крите, с использованием старинных технологий. Корпус (17 м длиной и 4 м в ширину по внутренним размерам) был построен из распиленных вдоль стволов кипариса, которые устанавливали на противоположных бортах для симметричности. Они были склеены смолой и зафиксированы веревками, общей длиной почти 800 м. Борта распирались носовой рамкой в форме буквы «А», уложенной горизонтально. Корпус покрывался льном, пропитанным канифолью, которую затем отбеливали известью, чтобы нарисовать цветные орнаменты, аналогичные изображенным на фресках Фиры. Корабль вмещал 30 гребцов, капитана, двух рулевых и двух матросов, и по размеру и форме он мог вполне быть тем типичным кораблем, который использовали минойцы в морских сражениях.



Тактика минойцев

Можно сделать некоторые выводы о тактике минойского военного флота. Наконечники стрел, найденные в минойских поселениях и Крите классического периода, свидетельствуют о многочисленных наемных лучниках. Поэтому, хотя лучники и не показаны на борту, очень похоже, что обстрел из луков был общепринятой тактикой. Одна поврежденная фреска изображает корабли, один из которых опрокинут, так что это возможно рисунок морского сражения. Человек у носа удерживает предмет, похожий на пику. Длинные копья или пики хорошо известны из минойского искусства, и их можно увидеть уложенными под тентами судов фресок Фиры, среди шлемов, похожих на клыки кабана. Пики были идеальным оружием для abordage и использовались для отражения атаки вражеского корабля. Гибкая структура минойского судна не предполагала тарана как тактического приема, и их длинные носы, кажется, служат этому подтверждением, но поскольку вражеские суда уже имели тараны, этого нельзя исключить совсем. Минойцы были искусными мореплавателями, поэтому маловероятно что кто-то из врагов мог противостоять им в бою, основанном на маневрировании. В действительности, минойский флот — одна из причин, почему многие эгейские города имели укрепления и находились на возвышении, вдалеке от кромки воды. Большинство военных действий, возможно, состояло из десантных высадок и рейдов, в которых их длинные копья, большие щиты и качественные мечи могли дать им преимущество перед противником.

Детали краснофигурной вазы с острова Родос. Датируемое XIII-XII веками до н.э. изображение показывает воинов в микенских костюмах и вооружении. В этот период микенское влияние распространилось в Минойской империи, и их наемники могли даже путешествовать на угаритских судах для участия в битвах на стороне хеттов. (Bridgeman)

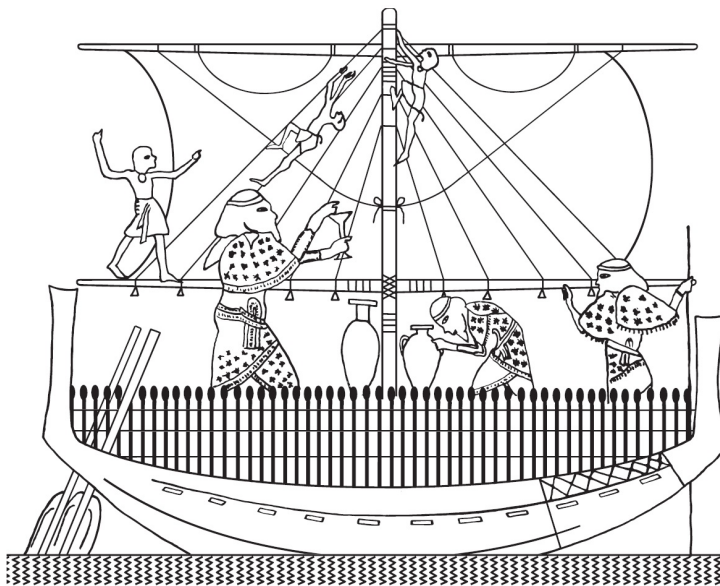
СИРИЯ БРОНЗОВОГО ВЕКА



Микенские бронзовые наконечники копий, датируемые концом II тысячелетия до н.э. Микенцы были известными оружейниками позднего Бронзового века, и их оружие находят по всему Восточному Средиземноморью. Весьма вероятно, что кроме оружия микенцы поставляли и наемников. (Из коллекции автора)

Детали изображения с надгробия Ханамун, показывающая сирийские корабли, разгружающиеся в египетском порту. Хорошо виден такелаж и характерный круглый усиленный корпус судна, совершающего морские перевозки. (Рисунок David James Budge по рисунку Davis и Faulkner)

Во времена Бронзового века наиболее важным средиземноморским морским регионом была Сирия. Она стояла на перекрестке торговых путей из Египта, Месопотамии, Кипра и Анатолии и захватывалась разными империями, которые искали выгоды от торговли и ее стратегического расположения. В течение долгого времени она контролировала два наиболее важных военных ресурса: древесину и бронзу. Корабельная древесина добывалась на Кипре и Левантских холмах, областей, которые были важны для всех флотов и тысячелетие спустя. Раскопки двух судов на южном побережье Турции показывают, что тонны меди и олова, инструментов, материалов и знаний их обработки были предметом торговли по всему Восточному Средиземноморью. Личные вещи команды позволяют предположить, что судно родом из Сирии, которую древнеегипетские художники XIII-XIV веков до н.э. считали «домом обработки бронзы».



СИРИЙСКОЕ СУДНО (ВВЕРХУ) И МИНОЙСКОЕ ГРЕБНОЕ СУДНО (ВНИЗУ)

Сирийское судно — тип, который поставлял Угарит хеттским владыкам и который участвовал в обороне от «народов моря». Большинство судов, используемых в боевых действиях, были универсальными, чаще всего это были торговые суда, которые можно было модернизировать для боевых действий. Крепкая конструкция и большая ширина позволяла им выходить в открытое море и выживать в непогоду, хотя кораблекрушения в Улу-Буруне и Гелидонии, говорят о том, что это удавалось не всегда. Мinoйский корабль — пример обширной семьи судов, известных своим использованием на Крите Бронзового Века. Хотя эти два типа являются современниками, он, мinoйский корабль сильно отличается от сирийских судов узкими веслами или гребковыми веслами, его вид более намекает на пиратство и десантные операции, чем на торговлю. Его конструкция была гораздо легче и полагалась на гибкость корпуса, чем на крепкую структуру. Навесы над гребцами или рулевым часто использовались и были частью украшений, любимых мinoйскими моряками, давая дополнительно защиту от непогоды.



Слитки с места кораблекрушения в Улу-Буруне, выставленные в Музее подводной археологии в Бодруме. Известно, что подобные слитки являлись предметом торговли в Средиземноморье и, наряду с древесиной, были стратегическим военным сырьем того периода. (Alamy)



Угарит и хетты

Наиболее важным городом-государством этого времени был Угарит. Его мощь и стратегическое положение делали его необходимым для местных империй, наиболее известными из которых были хетты. Базируясь в центре Анатолии, Хеттская империя испытывала недостаток в военно-морских силах для борьбы с врагами на прибрежных территориях. В XIV веке до н.э. Угарит, который мог снарядить 150 кораблей, стал их вассалом и обязался поставлять хеттам свой флот. Когда народы моря («люди шикала, кто живет на лодках») начали нападать на сирийское побережье, последний царь был вынужден написать союзникам: «все мои войска и колесницы в Стране Хатти, а все мои корабли в Стране Лукки». Лукка (Ликия) была вечной проблемой для хеттов, частично из-за близости к Стране Аххиява (микенские ахейцы), и Угарит, вероятно, отвечал за охрану морских рубежей и транспортировку ахейских наемников в хеттскую армию.

Сирийские корабли

Суда, которые использовала хеттская армия и которые охраняли сирийскую торговлю, не были исключительно военными кораблями. Этот тип кораблей можно реконструировать из остатков торговых судов, затонувших у Улу-Буруна и Гелидонии и рисунка на египетском надгробии XIV века до н.э., изображающего сирийских торговцев.

Корпуса, изображенные на рисунке, скруглены и напоминают египетские суда того времени, с двумя важными отличиями. Корма и форштевень сирийских судов поднимаются вертикально, в стиле похожем на корабли народов моря, и оканчиваются двузубой впадиной. Более важно, что они не стягивались центральным тросом как на египетских судах, что говорит о том, что корпус сирийских морских судов был значительно прочнее. Остатки затонувших судов показывают, что конструкция подразумевала, что обшивка накладывалась первой, с досками, которые крепились к килю и друг к другу с помощью шипового соединения. Эти соединения были глубокими, с глубиной паза до 17 см, с нагелями до 2 см в диаметре, обеспечивая в результате прочный корпус. Киль с места кораблекрушения в Улу-Буруне был сделан из ели с дубовы-



Береговая линия юго-восточной Анатолии характеризуется массивными скалами, бухтами и островками. В плохую погоду море становится коварным для судов, и это никак не изменилось с древних времен. Оба из известных мест кораблекрушений Бронзового века: Гелидония и Улу-Бурун, были обнаружены именно в этой области. (Фото приводится с разрешения Robert Grimley)

ми шипами. На рисунках также видны выступающие концы поперечных бимсов. От планширей поднимались перила, на которых вероятно крепили экраны, чтобы уберечь от брызг груз и экипаж, а в сражении, служившие защитой от стрел. Эта базовая конструкция использовалась и спустя тысячелетие.

Единственный парус поддерживался реем или двумя, связанными вместе, и гиком внизу. С каждой стороны пять тросов поддерживали гик в месте пересечения мачты и рея, а веревочные лестницы вели на мачтовый топ. Рей слегка изгибался вниз, в отличие от египетских судов, хотя в остальном такелаж был почти одинаков. Корабль управлялся парой рулевых весел с большими квадратными лопастями.

На месте кораблекрушения в Улу-Буруне были найдены 24 якорных камня, явно используемых парами. Большое количество якорей, где главным фактором крепления был вес, а не известная современная форма якоря, говорят о том, что фиксация судна была сложным и затратным процессом. Сходни, показанные на рисунке, возможно транспортировались закрепленными на борту корабля и могли использоваться при abordage.

Судно из Улу-Буруна, прибрежный торговец, имело длину в 9 м, но в современных ему документах упоминаются суда, способные нести до 225 тонн зерна. Суда такого стиля можно легко представить длиной до 20 м и более. Соотношение длины к ширине могло достигать 5:1, поскольку они жертвовали скоростью, ради прочности, стабильности и грузоподъемности, необходимой для транспортировки солдат.

Тактика и битва у Аласии

Годами ранее разрушения хеттов и Угарита, последний хеттский царь провел военную кампанию против Аласии (предположительно Кипр). Текст на глиняной табличке описывает это так:

... я собрался, и я Суппилиума, Великий Царь, немедленно [пересек?] море. Корабли Аласии выходили на бой со мной в море трижды, и я разбил их; и я захватил корабли и сжег их в море. Когда я высадился на берег, враги из Аласии вышли во множестве на битву со мной.

Ряд стратегических и тактических приемов очевиден. Оба противника должны были обладать значительной мощностью, если



Реконструкция судна с места кораблекрушения в Улу-Буруне, показывающая характерный форштевень, рулевое весло и круглый корпус, что говорит о том, что судно не было напрямую предназначено для боевых действий. Это был тот самый тип судов, который перевозил хеттов Суппилиуму к Алалии. (Alamy)

потребовалось три морских сражения прежде, чем хеттские корабли смогли подойти к берегу. Упоминание захвата кораблей предполагает, что abordaj как тактика был хорошо известен, в чем хетты с их постоянной историей войн имели превосходство. Если бы они были морской державой, вероятно, они не стали бы сжигать вражеские корабли после захвата, а использовали бы для собственного флота. Отец Суппилиуму II, Тудхалия IV, покорил Аласию и взял много пленных, так что воевал ли Суппилиуму с местным населением или недавно появившимися народами моря, было логично уничтожить их флот, который мог вызвать проблемы в будущем.

ФИНИКИЯ: НАСЛЕДНИКИ УГАРИТА

Потрясения, которые отбросили цивилизации Бронзового века назад, оставили вакуум в господствующих морских силах Восточном Средиземноморье. Несмотря на разрушения, вызванные народами моря, левантские города достаточно восстановились, чтобы доминировать на море в этом регионе к концу IX века до н.э. Угарит так и не вернулся к прежнему величию, но Тир, Сидон, Библ, Арвад и другие вскоре обрели богатство и могущество по тем же причинам, которые позволили сделать это Угариту ранее.

Удивительно мало известно о финикийцах; даже их название пришло к нам от греков, что означает «красные люди», отсылка к пурпуру, благодаря которому они приобрели известность. Большинство письменных источников написано их врагами: греками и римлянами, чьи авторы часто преуменьшали их достижения и репутацию. Тем не менее греки многому научились от них, особенно в морском деле, что способствовало рождению греческого классического «Золотого века». По Гомеру финикийцы имели монополию на торговлю в Эгейском море, их морской мощи боялись и завидуют.



Финикийские военноморская мощь

Царства, которые контролировали Восточное Средиземноморье с IX века до н.э. до времени завоеваний Александра Македонского, напоминали греческие *полисы*. Город Тир может служить прототипом для удаленных финикийских колоний: укрепленный остров с защищенными якорными стоянками и доступом к материковому земледелию. Вероятно, из-за этого, Финикия редко, когда выступала единой силой (хотя Тир и Сидон всегда были главными государствами), города характеризовались независимостью и морской мощью. Даже, когда регион подпал под власть Ассирии, Тир остался в полуавтономном состоянии, поскольку давал доступ к торговле и флоту. Местные народы одновременно боялись и восхищались финикийцами. Они помогли царю Соломону в ведении торговли и создании флота, о чем говорится в Книге Иезекииля [27]: «Кто как Тир ... когда приходили с морей товары твои, ты насыщал многие народы; множеством богатства твоего и торговлею твою обогащал царей земли... ты сделался ужасом...»

В другом месте в Библии мощь финикийцев ассоциируется с их кораблями. Они распространили технологии кораблестроения и обработки металлов в регионе, но их величайшее наследие — размах их морских путешествий, которые объединили Средиземноморье в одну сущность. Они торговали и основывали колонии на Кипре, Киликии, Ликий, Сицилии, Сардинии, Северной Африке и Испании. Они плавали в Атлантику, привозили олово с Британских островов и, вероятно, янтарь с Балтики, а позднее проплыли вокруг Африки. Но финикийцы были не только торговцами. Их торговые поселения вырастали в мощные колонии, которые распространяли свое влияние на соседние территории. В надписи IX века до н.э. финикийский военачальник хвастается, как его воины опустошили Кипр. Когда греки начали колонизацию за пределами Эгейского моря, у них возникли существенные разногласия с финикийцами, которые окончились только после падения крупнейшей финикийской колонии, Карфагена. Эти вооруженные торговцы были настолько решительны в желании сохранить свою торговую монополию, что Страбон [*География* iii.5.11] сообщает

СЛЕВА ВВЕРХУ

Бегство царя Тира от ассирийцев, около 700 г. до н.э. Показаны два типа финикийских кораблей: с тараном и без. Оба типа имеют боевую палубу, что позволяет полагать, что они были разработаны для ведения боевых действий. Примечательны два ряда весел, расположенные один над другим (*dikrotos*), и воины, стоящие вместе с беженцами на боевой палубе. (Bridgeman)

СПРАВА ВВЕРХУ

Развалины Арвада, одного из северных городов Финикии. Арвад был основан в начале II тысячелетия до н.э. и процветал до конца финикийского периода. Он был важным торговым центром и активно вовлекался в борьбу между Египтом, Анатолией и Месопотамией. Как и Тир, для удобства обороны, он располагался на острове рядом с берегом. (Фото приводится с разрешения Phoenicia.org)

о финикийском капитане, умышленно посадившем свой корабль и корабль, преследовавших его врагов на мель, только, чтобы не позволить им узнать его маршрут.

Финикийские боевые корабли

Сохранились изображения финикийских боевых кораблей, в частности барельеф из дворца ассирийского царя Синаххериба в Хорсабаде. Он показывает боевые и парусные корабли с двумя рядами весел, оба довольно подробно, убегающие в момент нападения на Тир около 700 г. до. н.э. Дополнительно были раскопаны несколько мест кораблекрушений финикийских кораблей и из местных материалов с использованием старинных технологий построена реплика торгового судна, *Phoenicia*. Вместе с документальными свидетельствами все это позволяет восстановить облик финикийских судов того периода.

Корпус строили с использованием шиповых соединений (называемых римлянами: *coagmenta pinicana*), скрепляемых железными гвоздями или деревянными нагелями. Поскольку железо в соленой воде быстро ржавело, финикийцы первыми придумали покрывать корпус битумом, защищая железо и придавая водонепроницаемость корпусу. Иезекииль упоминает, что обшивка была сделана из ели. В надписи, обнаруженной на месте более позднего кораблекрушения в Марсале, Сицилия, было найдено много корпусных элементов, что позволяет предположить, что боевой корабль собирался из «партии» типовых деталей. Эта техника может восходить ко временам расцвета Финикии. Волнорез, который мог использоваться как таран, ясно виден на барельефе, и, очевидно, был деталью, отдельной от корпуса. Это подтверждается конструкцией судов из Марсалы, на которых таран крепился только на железных гвоздях и поэтому мог легко сниматься. Конструкция съемного тарана, позволяла разбирать корабль для ремонта или транспортировки по земле, и кроме того, в сражении, таран амортизировал ударное воздействие на себя, а не передавал на корпус.

Оба типа кораблей на хорсабадском барельефе имеют два ряда весел, хотя другая резьба изображает похожее судно, но только с одним рядом. Верхние весла идут поверх планширя, а нижние — через весельные порты; скамьи сдвинуты относительно друг друга, чтобы уменьшить высоту корпуса. Между ними видна линия, что

Часть ассирийского фриза, изображающего ассирийский корабль на веслах. Среди видимых новшеств — два ряда весел и высокая боевая палуба, защищенная фальшбортом и висячими на нем щитами. Примечательна полоса вокруг основания тарана, показывающая, что он или был отдельным элементом или обшивался бронзой. (Из коллекции автора)





Реплика финикийского корабля *Phoenicia* под парусом. Парус окрашен финикийским пурпуром, красителем, добываемым из моллюсков, прославившего Финикию на весь древний мир. Видны фалы, используемые для поднятия и спуска паруса, штаг (соединяющего топ мачты и нос) и частично бакштаг. (Фото приводится с разрешения Phoenicia.org)

может представлять собой или расширение корпуса, или аутригер. Количество гребцов по одному борту может составлять от 8 до 11, но вероятней большее число. Финикийские весла были дубовыми.

Мачта из кедра несла парус (показан убраннным) и поддерживается бакштагом и двумя штагами. Показаны еще четыре снасти, возможно шкоты или брасы. Паруса делались из египетского льна, а тросы свивались из белого льна.

Наиболее странное свойство кораблей из Хорсбада — высокая боевая палуба. Корабли на барельефе стилизованы и укорочены в соответствии с тогдашней художественной традицией, но высокая палуба требует хорошей устойчивости судна. Боевая палуба была смонтирована между гребцами и шла вдоль всего судна, но не на полную ширину. Корабль должен был иметь большую ширину на единицу длины для устойчивости и грузоподъемности, особенно с момента, когда финикийские боевые корабли совершали дальние путешествия, в отличие от коротких прибрежных переходов трирем классического периода. Реконструированный экземпляр имеет длину не менее 18 м и ширину вероятно в 3 м, что дает соотношение — 6:1. На веслах это судно показывает меньшую скорость, чем сравнимые с ним более поздние суда с тем же количеством гребцов, но это возмещалось большей высотой для стрельбы из лука и абордажными преимуществами.

Реплика финикийского корабля, *Phoenicia*, в процессе постройки. На этой стадии, корпус уже собран с обшивкой вгладь. Установлен форштевень и ахтерштевень и первые ребра усиления. (Фото приводится с разрешения Phoenicia.org)



Финикийское морское дело и тактика

Не сохранилось свидетельств финикийской морской тактики до времен персидских завоеваний, но их суда имели волнорез, который мог быть использован как таран, если только это и не было его основным предназначением. Наиболее важными факторами в таранном ударе был опыт команды и качество конструкции корабля. Финикийцы прославились как всемирно известные мореплаватели древности. Сидонцы слыли лучшими моряками на флоте Ксеркса, и он плывал на сидонском корабле, а Синаххериб заказал постройку «могучих кораблей, которые, были построены, мастерством тирийских, сидонских и кипрских мореплавателей, плененных мной, чтобы я спустился по Тигру...» Что касается самих кораблей, Ксенофонт [*Домострой* VIII.14] вложил в уста Исхомаха: «Превосходный, в высшей степени аккуратный порядок видел я однажды, Сократ, при осмотре большого финикийского судна».

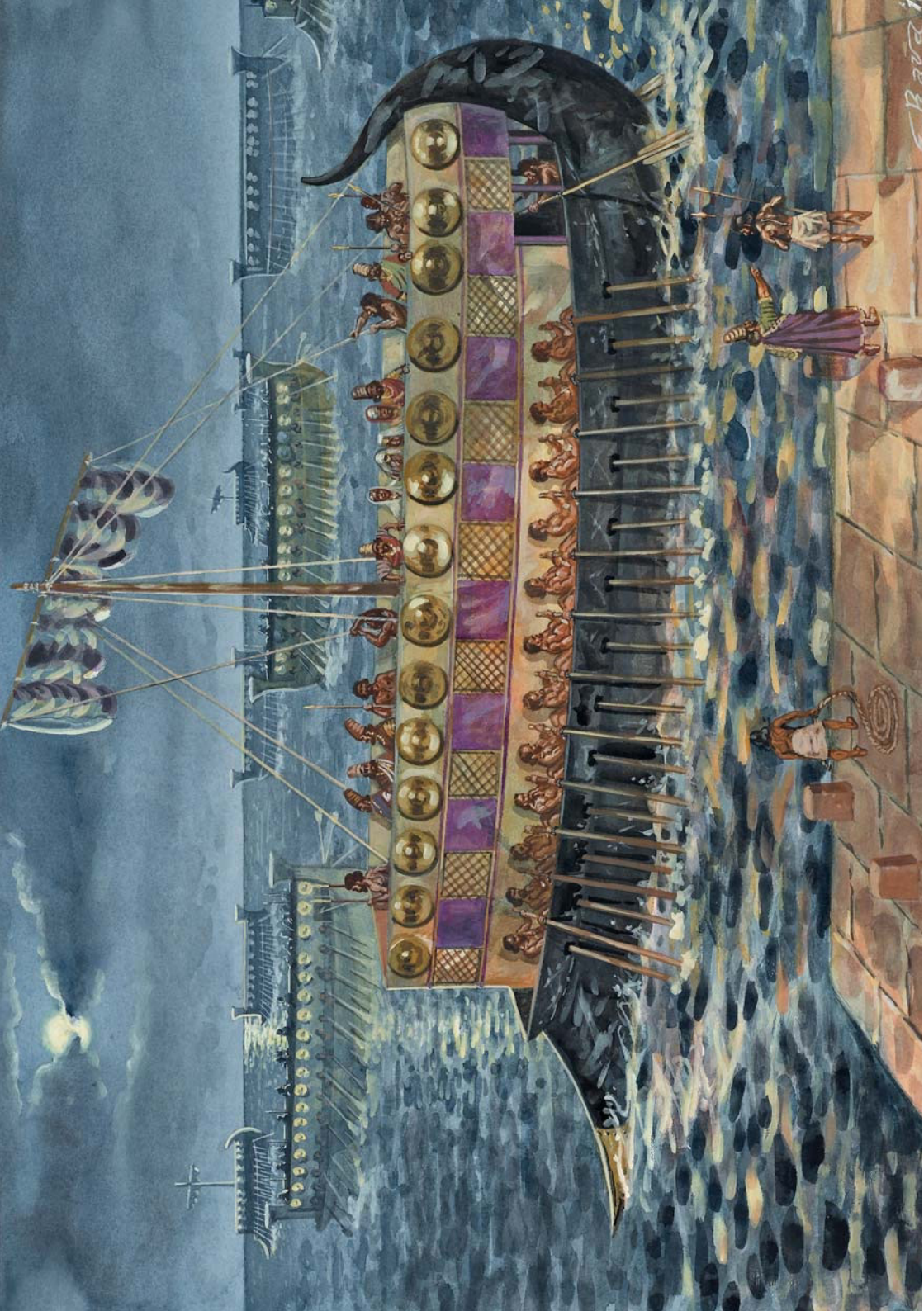
В поздние времена сидонские корабли осуществляли патрулирование Восточного Средиземноморья от набегов пиратов, и бесспорно не один год. Финикийские мореплаватели первыми начали пользоваться Полярной звездой (одно из древнегреческих названий Полярной звезды — *Phoinike*, что означает «финикийская»), которая обеспечила им большое стратегическое преимущество: ночное плавание.

Кроме тактики маневрирования для таранного удара, весьма вероятно, что финикийцы использовали иноземцев в abordage; небольшое население колоний требовало найма наемников. Помимо свидетельства использования наемных солдат карфагенянами, Синаххериб посадил на построенные и снаряженные финикийца-

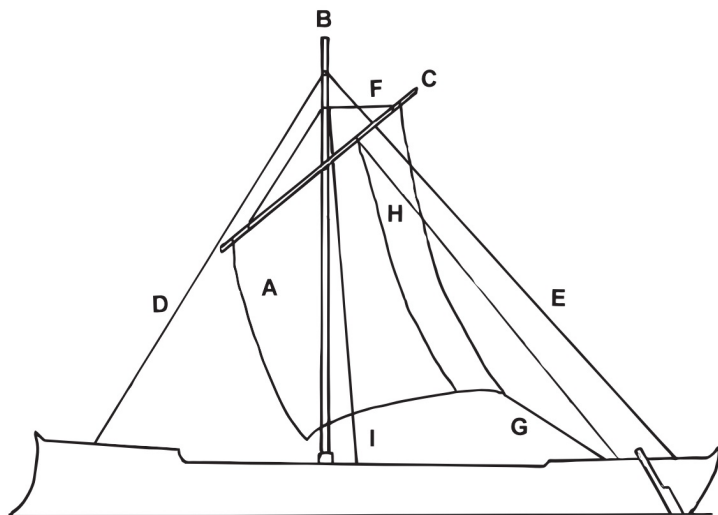
D

ЭВАКУАЦИЯ ИЗ ТИРА

Когда Саргон II, царь Ассирии, атаковал Тир с 200 000 армией, тирийский царь сбежал морем, хотя город еще долго сопротивлялся. На ассирийском барельефе в честь этого события показаны два типа судов: один — с таранообразным волнорезом и другой — без него, что позволяет сделать вывод об использовании тарана на судах, предназначенных исключительно для военных целей. На обоих типах имеется приподнятая «боевая палуба», чтобы обеспечить воинам преимущество в сражении. Примечательно, что в Саламине в 480 г. до н.э. персидский флот, ведомый финикийскими триремами, испытывал проблемы с боковым ветром из-за высоких надстроек, которые, вероятно, имели похожую конструкцию.



Упрощенный такелаж боевого корабля древности: A = Парус; B = Мачта; C = Рей; D = Штаг; E = Бакштаг; F = Топенант; G = Шкот; H = Гордень; I = Фал. (Рисунок автора)



ми суда, которые он отправил в Красное море, своих солдат, как делал и Ксеркс, пытаясь сочетать финикийские навыки мореходства с боевыми умениями собственной пехоты.

Иосиф Флавий [*Иудейские древности* IX.14.2] упоминает морские сражения между некоторыми финикийскими городами и Тиром после отказа последнего сдаться ассирийскому царю Салманасару. Это свидетельство объясняет, почему великим сухопутным монархам требовалось поддерживать хорошие отношения с прибрежными городами:

... так как сами тирийцы не желали подчиниться ему, царь ассирийский вновь пошел на них войною, получив от финикийцев в виде подкрепления шестьдесят кораблей и восемьсот гребцов. Против них тирийцы двинулись на двенадцати кораблях, рассеяли флот противников и захватили до пятисот военнопленных. Этим подвигом все тирийцы стяжали себе громкую славу.

ГРЕЦИЯ

Военные вожди Гомера, воины и корабли

Гибель минойской и микенской цивилизации произошла в конце II тысячелетия до н.э., примерно в то же время, что и миграция «народов моря». Следующие несколько веков стали «темными веками» в Эгейском регионе, когда была забыта письменность и не строились дворцы. Торговля между Грецией и восточным побережьем была монополизирована финикийцами, и наследие минойской культуры было в значительной степени забыто. Но нельзя назвать этот период «застоем». Волны новых народов селились в Греции, вытесняя местное население на берега Малой Азии. И, что наверно наиболее важно, — для изготовления оружия стали повсеместно использовать железо.

Главные письменные источники этого периода — эпические поэмы Гомера: *Илиада* и *Одиссея*. Хотя они, возможно, были написаны в VIII веке до н.э., большинство культурных и технологических сведений пришли из предшествующих столетий, передаваемые из уст в уста. Некоторые аспекты, такие, как война союза

греческих племен против Трои, могут даже относиться к Микенскому периоду, но множество технологий, упомянутых Гомером, можно датировать ранним Железным веком, что дает ссылку к морскому делу X-VIII веков до н.э. Даже описания Классического периода не детализируют кораблестроение своего времени до такой степени.

Царь (*basileus*) Гомера был властелином небольшого домена, и его мощь определялась количеством воинов, которых он мог выставить. В обмен воины могли оказывать влияние на политику и решения царя, как говорит переодетый Одиссей [Одиссея XIV.230]:

Девять я раз в корабле быстроходном с отважной дружиной
Против людей иноземных ходил - и была нам удача;
Лучшее брал я себе из добыч, и по жеребью также
Много на часть мне досталось;

...

С Идомеем, царем многославным, от критян был избран
Я с кораблями идти к Илиону; и было отречься
Нам невозможно: мы властью народа окованы были.

Для удержания власти царь был обязан обеспечить перспективу добычи, как было у пиратов в позднее время. Воины участвовали в рейде и как солдаты в сражении и как гребцы на царских кораблях. Основными видами военных кампаний для греков этого периода были: пиратство и десантные рейды. Фукидид [*История Пелопоннесской войны* I.7] сообщает:

... эллины и те из варваров, которые жили на материке близ моря, а равно все обитатели островов, обратились к пиратству с того времени, как стали чаще сноситься друг с другом по морю. Во главе их становились лица наиболее могущественные, которые и поддерживали пиратство ради собственной корысти и для доставления пропитания слабым. Нападая на укрепленные города, состоящие из отдельных селений, они грабили их и большею частью так добывали себе средства к жизни. Тогда занятие это не считалось еще постыдным, скорее, приносило даже некоторую славу.

В этом они были ближе к кочевым военным бандам их пред-

Побережье Итаки, родины Одиссея. Пересеченная местность типична для Ионических островов. Итака была известна в древнем мире, благодаря Гомеру. В микенский период Итака могла быть центром политического союза, включавшего острова и ближайшую материковую часть. (Фото приводится с разрешения Hazel Wood)





Греческая ваза VIII века до н.э. с изображением боевого корабля. Это *dikrotos*, судно с двумя рядами весел и, возможно, первое греческое изображение такого судна. Нос корабля имеет волнорез для уменьшения образования волн и служивший тараном. Изогнутый ахтерштевень и фальшборт вокруг носовой платформы типичны для греческих судов этого периода. (Из коллекции автора)

ков, чем к оседлым гражданам Классического периода, но, как и в другие времена, это был способ контроля собственного морского региона. Цитируя снова Фукидид [История Пелопоннесской войны I.13]:

Агамемнон явился под Трою с наибольшим числом кораблей ...живя на материке, Агамемнон не имел бы власти над островами, за исключением ближайших ..., если бы у него вовсе не было флота.

Хотя сообщений о морских сражениях нет, есть свидетельства у Гомера, что имеющиеся на корабле оружие достаточно часто пускалось в дело.

Ранние пентеконторы

Главным типом судов того периода был *пентеконтор* — судно с 50 гребцами. Пентеконтор был сконструиро-

ван для нескольких целей: как пиратский корабль, как боевое и торговое судно. Это не означает, что все пентеконторы того времени были одинаковыми. Они различались по длине, ширине и внешнему виду, и даже, весьма вероятно, по числу весел. Это зависело от времени и места постройки и основного предназначения, заложенного кораблестроителями.

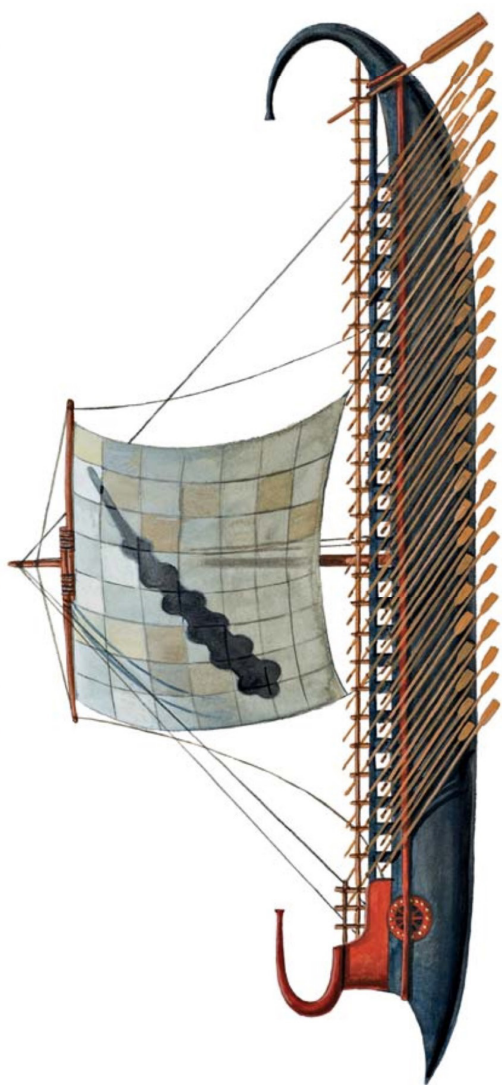
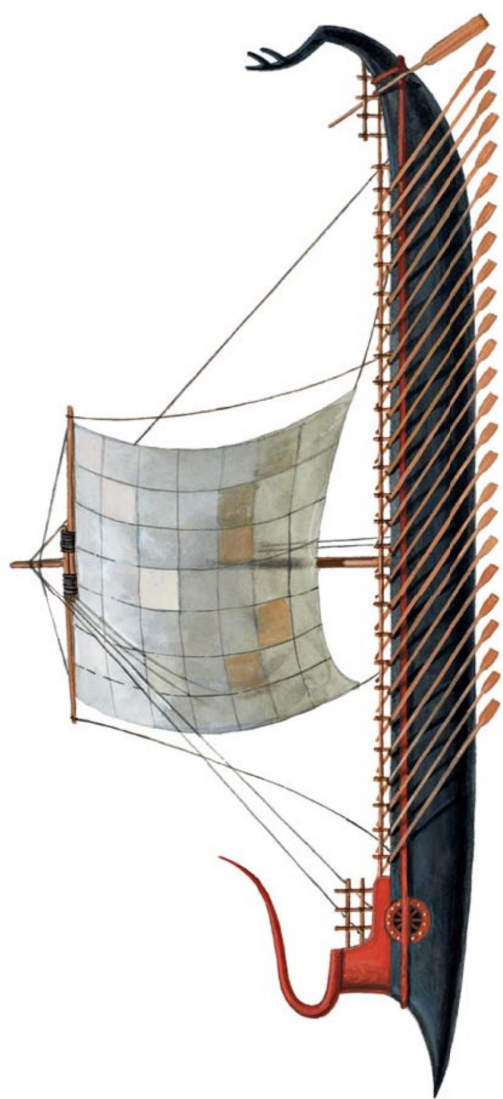
Форма пентеконтора в основном напоминала баркас, чем-то похожий на поздние суда викингов. Он не имел палубы (что поэтически описывалось как «полость»), так что банки гребцов и груз были открыты для непогоды, или как сказал Фукидид: «оборудовано по древней традиции, делая его более похожим на пиратское судно». Гомер описывает его как «вместительное» и «быстрое». На каждом конце судна существовали палубные платформы: для рулевого и впередсмотрящего. Нос и корма были симметричными, напоминающими бычьи рога. Пентеконтор однако, имел выступающую нижнюю часть форштевня, как на более поздних греческих боевых кораблях. Хотя она была пока еще дубовой, а не бронзовой, ее было достаточно для повреждения вражеского корабля, если направить его в борт. Пентеконтор не был таким высоким как современные ему финикийские боевые корабли; *Илиада* описывает, как Гектор ухватил верх кормы, стоя на берегу, и как Аякс спрыгнул с планширя на песок.

Размеры ранних пентеконторов можно определить, исходя из количества гребцов. Витрувий сообщает, что *interscalmum* (рас-

ПЕНТЕКОНТОР (ВВЕРХУ) И ГЕКАКОНТОР (ВНИЗУ)

Пентеконтор был стандартным типом кораблей Греции Архаического периода. Корабли, изображенные на вазах Геометрического периода, имеют сильно закрученные рога и платформы на носу и корме, по которым их легко можно классифицировать. Гребцы сидели на закрепленных в корпусе скамьях, в тот период не закрытые еще палубой, хотя часто имелись перила вдоль планширя. «Волнорез», предшественник тарана, сужался к переднему концу, который стал впоследствии более тупым, когда практика таранного удара вошла в употребление. Гекаконтон показан здесь как корабль с двумя гребными банками, по 25 гребцов на каждой. Этот корабль стал развитием пентеконтора с перилами, которые позднее заменили на стойки для поддержки верхней банки гребцов и добавлением планширя, на который они кляли свои весла. Как и пентеконтор, корабль имел корпус черного цвета благодаря покрытию битумом, хотя верхняя часть просто окрашивалась. Эмблема на парусе — дубина Геркулеса, символ Фив, важнейшего из городов Беотийского союза. Предполагается, что 20 человек экипажа составляли офицеры и моряки, а не гребцы.

Е



стояние, требуемое одному гребцу) на галере составляло два кубита (менее 1 м). Чтобы разместить 25 человек по одному борту, корабль должен был иметь длину по ватерлинии в 26 м, к которым надо добавить 3 м на нос и корму. Относительно ширины, деревянное судно становится неустойчивым и непрочным с увеличением отношения длины к ширине (по ватерлинии). Прочность усиливали за счет *hypozeugmata*, тросов обвязки, которыми скрепляли секции корпуса вместе. Кроме того, узкие суда имеют слишком мало места для груза, и Гомер описывает их как «круглые с обоих бортов», что говорит о закругленных скулах. Минимальная ширина пентеконтора могла быть около 2,2 м, чтобы вместить гребные банки и переходный мостик и соответствовать описанию Гомера. Такие корабли должны иметь высоту корпуса более метра, половина которого уходит на осадку и половина на надводную часть. С учетом экипажа, запаса пищи и питьевой воды такой корабль имел бы водоизмещение в 12 тонн.

Гомеровские суда были черными, по цвету смолы, которой покрывали корпус. Области вблизи носа (иногда называемые «щеки») красили пурпурной, синей, или чаще всего красной краской, и множество ваз Геометрического стиля изображают в этом месте любопытный орнамент, похожий на колесо, вероятно предшественник «глаза» на судах Классического периода. Паруса были белыми и сшивались из льняных полотен, поскольку в то время было трудно соткать единый кусок шириной 8 м. Кроме того, это облегчало ремонт в случае повреждения паруса.

Конструкция судов у Гомера различается в двух поэмах, предполагается, что *Илиада* была создана раньше, чем *Одиссея*. В *Илиаде* приводится обшивка встык, и планки обшивки связываются шнуром (*sparta*), которые после девяти лет осады Трои ослабились из-за гниения древесины. В *Одиссее* обшивка на шипах, с планками на нагелях (по Гесиоду: «суда с многими затычками»). Используемая древесина — тополь, сосна и ель. Киль был присоединен снаружи корпуса после обшивки и заканчивался выступом форштевня (*steira*), который изготавливался из дуба, чтобы выдержать удар о берег и использоваться в качестве тарана. На задней части корпуса была кормовая платформа (*ikria*), где сидел рулевой. Сама корма изгибалась в форме рога (*aphlaston*), что хорошо видно из изображений на вазах Геометрического стиля. Термин *ikria* также применялся к носовой платформе, где стоял впередсмотрящий и где, на некоторых рисунках того времени, показаны копья. Поскольку суда вытаскивали на берег кормой вперед, и, описанная в Илиаде битва на берегу, происходит у кормы, это позволяет предположить, что эта платформа использовалась чаще в морском бою против других кораблей, а не для десантной высадки.

Рулевой управлял одним или двумя рулевыми веслами (*pedalion*) посредством румпеля (*oieion*). Гребцы сидели на банках (*zuga*), под которыми, в отсутствии закрытого трюма, хранились припасы и добыча. Весла из еловой древесины (*eretma*) проходили через кожаные петли, прикрепленные к уключинам (*kleides*), представляющих собой деревянный штырь. Когда гребцам надо было грести в обратном направлении (*proeression*), они переворачивали петли на противоположный край штыря, меняя направление упора.

Единственная сосновая или еловая мачта (*histos*) ранних пентеконтор имела длину примерно 10-11 м с прямоугольным парусом (*hision*), подвешенным на рее (*epikrion*). Мачта могла вытаскиваться из основания (*histopede*) и укладываться на вилкообразную опору (*histodoke*), причем пятка мачты закреплялась в поперечной

балке (*mesodme*). Различные снасти (*hoopla*) из кожи или папируса: штаг (*protonoi*), бакштаги (*epitonis*), гордени (*pous*) и ванты — служили для крепления и управления рангоутом и парусом. Хотя этот такелаж проще применяемого на более поздних парусниках, он позволял экипажу осуществлять все необходимые процедуры для управления парусным судном с прямым вооружением в большинстве случаев. Одиссей «оградил свой корабль плетеными циновками для защиты от волн» — разумная предосторожность при таких низких надводных бортах. Эти экраны также защищали гребцов от стрел и других метательных снарядов.

Хотя корабль мог становиться в гавань (или иногда вставал в открытом море на каменный якорь или *eupai*), обычным способом причаливания было вытаскивание на берег кормы. Корабль фиксировался швартовами (*peisma*), которые просто перерубали при скоростном отплытии. Если корабль причаливал на долгую стоянку или ставился на зимний период, когда корабль полностью вытаскивали на сушу, под киль в песке прорезался желоб и к каждой стороне корпуса насыпали «подпорки» из камней (*hermata*).

Гекаконторы

В каталоге кораблей в Илиаде, наряду с пентеконторами, упомянут другой тип, 50 кораблей Беотийского союза, «... в каждом из которых прибыло 100 и 20 юношей». Название этих кораблей, используемое Поллуксом, — *гекаконтор*, что означает «стовесельник». Гомер никогда не использует это слово, которое позднее придумало ученое сообщество, как и слово «пентеконтор». Поскольку не существует других упоминаний до тример о судах с более, чем 50 веслами, некоторые современные авторы считают гомеровское описание преувеличением или фантазией. Фукидид, который жил всего несколькими веками после записи *Илиады*, и был также адмиралом, не нашел ничего странного в описании Гомера. Он полагал, что упоминания судов с командой в 50 и 120 приводились, чтобы сообщить минимальный и максимальный личный состав судов. Для него не было необычным, что корабли с более, чем 50 веслами могли быть построены и до тример его собственного времени. Невероятно, что корабель совершили одномоментный скачок в технологии с 50 до 120 весел; более вероятно, что они пробовали несколько различных конфигураций и размеров, и единственное упоминание о них сохранилось в *Илиаде*.

Существуют различные объяснения относительно гекаконторов, включая преувеличение или ошибку. Некоторые современные писатели считают, что эти корабли в действительности были пентеконторами, включающие дополнительно 70 человек, кроме команды, но это кажется маловероятным, учитывая размеры пентеконтора. 120 человек на судне, сконструированном под 50, вызвало бы опасные последствия для его мореходных качеств. Очевидно, что беотийский контингент имел почетное место в списке Гомера, и, возможно, он пытался подчеркнуть его размером их кораблей.

Если основную часть экипажа составляли гребцы или матросы, есть несколько способов их организации с использованием различных систем гребли. Корабли могли быть *dikrotos*, с двумя скамьями друг над другом. Это возможный вариант пентеконтора, хотя единственное известное изображение подобного судна этого периода очень бедно прорисовано. Другая возможность, что два гребца сидели рядом с каждого борта, и каждый греб отдельным веслом. Это была система гребли времен Ренессанса, но эти галеры имели совершенно другую конструкцию и применение, и нет свидетельств использования такой системы в древнее время. В конце

концов, два человека могли сидеть рядом и грести одним и тем же веслом. И опять, эта система была неизвестна в древний период, хотя позднее применялась на очень больших судах.

Рассматривая первый вариант, легко представить себе, что добавление второй гребной скамьи над первой логично увеличит численность команды без необходимости постройки судна огромной длины. Поскольку 25 гребцов на каждой скамье не требует большого места, чем пентеконтор, длина ватерлинии не должна была бы увеличиться сверх 26 м. Ширина судна возросла бы до 2,5-3 м, а высота корпуса — до 1,5 м. Это потребовало бы *huzotomata* для усиления, особенно, если это были ранние попытки постройки больших судов, с учетом технологий кораблестроения тех времен.

Такой корабль был бы достоин почетного места во флоте. Хотя он должен быть более тяжелым, чем пентеконтор, водоизмещением около 14 тонн с полным грузом, увеличенная гребная сила до некоторой степени это компенсирует. Большая команда делает его опасным соперником в сражении, и также обеспечивает поднятую на большую высоту платформу для стрельбы из луков против малых судов — важный фактор для больших боевых кораблей.

Eikosoros (двадцативесельник)

Единственный тип корабля получивший собственное название в поэмах Гомера — *eikosoros*, давая нам самое раннее применение технического термина для греческих судов. Дословно оно означает «оснащенный 20 веслами». Он описан в *Одиссее* как «черный *eikosoros*, широкое торговое судно которое пересекает бездонные глубины», хотя оно вполне могло служить военно-почтовым или командирским судном. *Eikosoros* упоминается в литературе Классического периода обычно как большая «парусная галера» (нечто среднее между боевым кораблем и парусником). Применение названия к большим судам не мешает гомеровским *eikosoros* быть маленькими; термин стал синонимом с распространением описания, приведенного выше, учитывая огромное влияние поэм Гомера на позднюю греческую культуру.

Реконструкция *eikosoros* включает следующие особенности: он должен приводиться в движение 20 веслами, шириной быть сравнимым с шириной пентеконтора и соответствовать технологиям того времени. Область гребли должна составлять не менее 10 м, но, если весла считались вторичными по отношению к парусу, то гребцов могли размещать плотнее. Таким образом длина ватерлинии могла составлять 15 м (при общей длине в 17 м). При отношении длины к ширине в 5:1, если учесть его особенную, отмеченную современниками ширину, *eikosoros* мог бы иметь ширину в 3 м, что делало его менее быстроходным, чем пентеконтор. Чтобы быть устойчивым при плавании в открытом море (рискованное действие для древних боевых кораблей) и нести достаточный груз, надводная часть должна была бы быть достаточно высокой, вероятно 1 м, с общей высотой корпуса в 1.5-2 м. Такой корабль мог бы нести 15 тонн груза с объемом около 12 м x 2 м x 1 м.

В военных действиях *eikosoros* был бы значимым, несмотря на низкую скорость. Солдаты, особенно лучники, в древности часто

ВЫСАДКА ДЕСАНТА ВО ВРЕМЕНА ГОМЕРА

Греки гомеровского периода обычно нападали на поселения друг друга с моря, в поисках добычи, скота и рабов. Корму пентеконтора вытаскивали на берег, чтобы можно было быстро отчалить, пока будут собраны местные отряды обороны. Рулевой стоит с длинной пикой, для участия в обороне корабля в случае необходимости. На корме находятся забортные трапы, показанные на множестве греческих рисунков. Большинство воинов имеют типичный для того времени щит, *dipylon*.



Глиняная модель судна из Аматуса, Кипр, VI век до н.э. Комбинация вельсельных портов и круглого корпуса позволяет предположить, что это — «парусная галера», тип вспомогательного судна древности, к которым принадлежал *eikosoros* Гомера. (Из коллекции автора)



транспортировались на торговых судах. Он также мог бы служить вспомогательным судном, перевозя оружие или припасы, а в сражении подбирая людей с затонувших кораблей: или спасая своих, или вылавливая пленных врагов.

Тактика гомеровского времени

Когда Фукидид описывает морскую тактику своего времени (V век до н.э.) он поясняет, что «древняя традиция» заключалась в abordage, с битвами в рукопашную. Для большего периода древней истории это была обычная тактика морских сражений, даже в то время, когда таран доминировал. Фукидид также разъясняет, что «все находящиеся на борту одновременно были гребцами и воинами». Простейшее вооружение этого времени: щит и копье, а для богатых людей дополнительно — доспех и шлем, было вполне подходящим для этих целей.

Гомер также упоминает пики, используемые греками в обороне выгнанных на берег кораблей: «длинные шесты разной длины с бронзовыми наконечниками, которые они держали на борту для морских битв». Могучий Аякс, выделяющийся даже на фоне героев-полубогов, был вооружен пикой 22 кубита длиной (11 м). Даже с учетом преувеличения, этот вид оружия был бы полезен на первой стадии abordage боя и использовался даже после изобретения пороха. Длинные копья или пики размещаются на носу и на

Греческие и финикийские колонии в Средиземноморье. Две культуры чаще всего делили сферы своего влияния. Конфликты возникали, когда интересы пересекались, как в битве у Алалии, в результате греческой колонизации Корсики. (Карта David Taylor)



корме кораблей, изображенных на вазах Геометрического стиля, хотя их размер трудно оценить из-за художественного искажения масштабов.

Использовались и луки. Корабли Филоктета комплектовались «пятидесятью гребцами, обученными вступать в сражение своими луками». Упомянутые лучники использовали отравленные стрелы, что было довольно распространенным в древней истории, и увеличивало эффективность стрельбы на море и на суше. Некоторые греческие контингенты были организованы во флотилии по 50 кораблей, которые дальше разделялись на эскадры по 10. Эти эскадрами командовал *archos*, термин, который означал также и «капитан».

Войны за колонии (700–500 гг. до н.э.)

Хотя морские сражения начала Архаического периода нам неизвестны, (халкидкий герой Амфидамант погиб, «воюя на море» в Лелантской войне), важное влияние на развитие кораблестроения в Эгейском регионе оказала колонизация. Если для финикийцев первопричиной для колонизации служила возможность торговли, то увеличение популяции греческих городов к концу VIII века до н.э. привело к практике основания заморских поселений. Эта традиция настолько глубоко укоренилась, что позднее, в V веке до н.э., при персидской угрозе, горожане всерьез рассматривали возможность миграции всего городского населения в безопасное место по морю. Греческие наемники тоже пользовались спросом, от Египта до Тартесса в Испании, и их транспортировка требовала наличия значительного флота. Некоторые из этих бродячих наемников неизбежно становились пиратами, что наряду с конкуренцией в торговле, привело к конфликтам с финикийцами и этрусками. Важно, что суда, используемые для транспортировки наемников и товаров, могли использоваться и для боя.

Поздние пентеконторы

В гомеровский период пентеконтор был стандартным кораблем, во многом благодаря своей универсальности. Суда, которые полагались исключительно на ветер, были редкостью и нет древнегреческого термина, который означает «движение под парусом». Общим термином для парусников был *holkas*, буксируемая баржа, поскольку их часто тащили за собой гребные суда. Пентеконтор, с другой стороны, кроме использования в качестве боевого корабля, мог к тому же нести груз или пассажиров.

В VI веке до н.э. изменения, которые затронули пентеконтор, снизили его вспомогательные преимущества, превратив его исключительно в боевой корабль. Это была разработка тарана, добавление боевой палубы и второго ряда весел. Эти новшества все чаще появляются в изображениях на вазах и, как правило, совместно.

Использование тарана как специального оружия могло по иронии судьбы возникнуть на транспортных судах. Таран был предназначен для затопления вражеских судов и не использовался пиратами, которым промышляли захватом и грабежом. Но таран на торговых судах служил средством устрашения для пиратов. Полная палуба между носового и кормовой надстройкой появилась на торговых судах для защиты груза от непогоды. Палуба сначала размещалась на бимсах, которые до этого служили опорой для скамей гребцов, заставив корабелей искать новое место для гребли. Оно могло быть или ниже (если палуба и планширь были высоко), или над палубой, что привело к разработке судов с двумя рядами весел, верхний ряд которых проходил через *parexeiresia* или аутригер. Корабли с палубами известны под названием *cataphract*



Коринфский шлем конца VII—начала VI века до н.э., самый распространенный тип шлема Архаического периода. Он обеспечивал повышенную защиту за счет снижения угла обзора и слышимости. (Из коллекции автора)

(в противоположность беспалубным — *aphract*). Все эти изобретения привели к появлению нового типа военных кораблей с большими боевыми возможностями.

Поскольку пространство для гребца (*interscalmum*) определяло длину судна, два ряда весел привели к появлению «пятидесятивесельника» меньшей длины со значительными преимуществами. Снижение подводной части корпуса означало увеличение скорости, маневренности и, что наиболее важно для эффективного тарана, скорости разворота. Кроме того, на изготовление корпуса уходило меньше древесины, сам корпус стал гораздо прочнее, что позволило избавиться от *hyrozomata* и увеличило срок службы судна, уменьшив общие затраты. Даже используя один ряд весел, судно могло нести достаточно груза или войск. Кроме этих факторов следует отметить площадку, с которой воины или лучники могли вести бой, подкрепляя тактику тарана вместо абордажной.

Было несколько изменений и в обустройстве позднего пентеконтора. Сиденье рулевого стало называться *hedolia*, весла — *kope*, а гребные скамьи *tarsos* (отсылка к городу Тарсус в Киликии, где греки приобрели некоторые свои мореходные познания). Каменные якоря гомеровских времен сменили железные, а сходные трапы, особенно полезные для быстрой высадки на вражеский берег, стали обязательными. Носовые экраны, часто изображаемые на произведениях искусства той поры, и боковые (*parablema*) использовали в глубоком море, прикрепляя их к планширю ниже *parexeiresia*. Обычными стали поручни, повывисшие безопасность команды, и служившие дополнительным препятствием для вражеского абордажа.

Основание мачты (*laiphos*) вставлялось в большую, похожую на ящик, опору. Раскопки кораблекрушения VI века до н.э. на средиземноморском побережье Франции показали, что мачта устанавливалась своим пазом на один из шпангоутов без нагелей или гвоздей. Это позволяло быстро убирать мачту перед сражением или при внезапном шторме. Изображение такелажного этого периода показывает улучшенный метод уменьшения поверхности паруса. Гитовы, присоединенные к нижней шкаторине, поднимались вверх, огибали рей и шли вниз, к корме, где ими можно было легко управлять. Таран (*embolos*) изначально используемый как волнорез, который уменьшал образование волн и увеличивал скорость, теперь обшивался бронзой. Кроме очевидных преимуществ этого элемента, он защищал корпус от ударов о берег и обеспечивал легкий ремонт путем замены обшивки.

Реконструкция двухрядного (*dikrotos*) пентеконтора показывает значимое улучшение характеристики перед предыдущим однорядным (*monokrotos*). Длина ватерлинии снизилась с 26 до 18 м (общая длина с 29 до 21 м), с небольшим увеличением ширины до 2,3 м. Осадка осталась той же в 0,6 м, а надводная часть выросла с 0,6 до 1 м, давая дополнительные преимущества при абордаже и

G

БИТВА У АЛАЛИИ

Рисунок показывает реконструкцию битвы, когда фокейский двухрядный пентеконтор таранит борт этрусского однорядного пентеконтора. Оба корабля имеют одинаковое число гребцов, но у фокейского судна корпус короче, что увеличивает его маневренность, — важный фактор для таранного боя. Этруски, напротив, имеют преимущество длинной палубы, позволяющей расположить больше воинов для проведения дальнего боя или абордажа. Тактика тарана позднее была усовершенствована (возможно для атаки под правильным углом) с целью снижения повреждения корабля, осуществляющего таран.



в применении оружия дальнего боя.

Эти факторы позволили создать судно и легче (9,5 тонн вместо 12), и более быстрое (максимальная скорость до 5,5 узлов). Оно могло ускориться на четверть быстрее и в два раза проворнее совершать разворот, всего за 80% стоимости постройки предыдущего варианта.

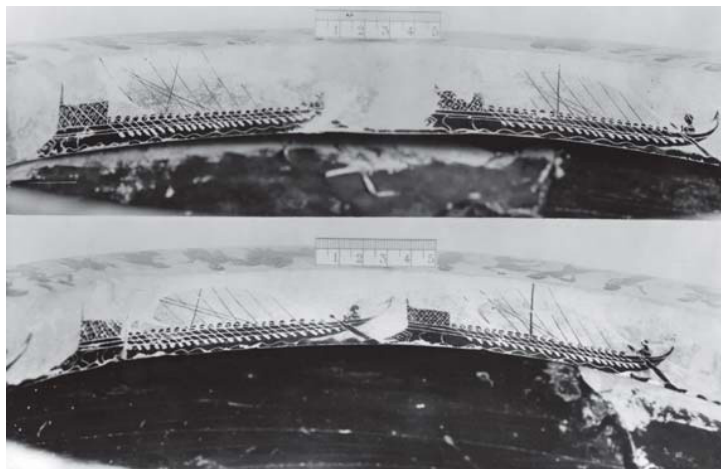
Триактор

Достаточно давно появились средиземноморские гребные суда с 30 гребцами, возможно оптимальное число для стоимости и сроков постройки, причального пространства, численности экипажа и эффективности. В течение Архаического и Классического периода в источниках упоминаются 30-тивесельные корабли, и даже после того, как пентектор стал стандартным типом судов поддержки, *триакторы* продолжали использоваться. Рисунки изображают их с теми же формами, как и другие греческие суда, с похожим тараном, но всего с 15 веслами по каждому борту.

Триактор имел длину по ватерлинии около 17,5 м и ширину — 2,2 м, немного меньше, чем двухрядный пентектор. Однако с мелким корпусом и меньшей командой, триактор весил всего 7 тонн. Он был медленнее однорядного пентектора, но маневреннее его. Триактор использовался как посыльное судно, для разведки и спасения моряков с потонувших или поврежденных судов. Хотя его боевая значимость была небольшой, она компенсировалось улучшенной маневренностью, позволяющей ему легко уходить от тарана. Эти преимущества объясняют его существование, даже в то время, когда боевые корабли существенно увеличились в размерах. Не представляющий большого интереса для врага, триактор мог выжидать на расстоянии полета стрелы до нужного момента, возможно, для добивания тараном при первой возможности уже поврежденных кораблей противника.

Архаическая тактика и битва у Алалии

Одним из наиболее заслуживающих внимания греческих городов, участвующих в колонизации Восточного Средиземноморья, была Фокея в Ионии, которая в период расцвета похвалялась 120 пентекторами. Поскольку двухрядные суда, как считается, были придуманы в городе Эрифры, расположенные всего в 32 км от Фокеи, весьма вероятно, что фокейские корабли были как раз этого



Чернофигурный аттический динос, изготовленный в VI веке до н.э. Корабли — пентекторы, имеющие различное число весел. Возможно, это определялось количеством доступных гребцов. (Bridgeman)

типа. После колонизации Массалии около 600 г. до н.э. фокейцы основали на острове Корсика поселение Алалия, где их интересы пересеклись с этрусками и карфагенянами: сначала в области торговли и перевозки наемников, а позднее в пиратстве. Это привело к столкновению между 540 и 535 гг. до н.э., известному как битва у Алалии, описанному Геродотом [*История* 166–7]:

Так как они стали [потом] разорять окрестности и грабить жителей, то тирсены и карфагеняне, заключив союз, пошли на них войной (те и другие на 60 кораблях). Фокейцы также посадили своих людей на корабли числом 60 и поплыли навстречу врагам в так называемое Сардонское море. В морской битве фокейцы одержали нечто вроде Кадмейской победы: 40 кораблей у них погибло, а остальные 20 потеряли боеспособность, так как у них были сбиты носы.

Это первое письменное упоминание тактики тарана. Несомненно, что этрусские и карфагенские корабли тоже имели тараны, иначе другим способом повредить сразу 40 фокейских кораблей было бы затруднительно; суда, взятые абордажем, очевидно захватывались как добыча. Упоминается только повреждение носов фокейских кораблей. Возможно, что суда и тараны противников имели лучшую конструкцию, но может быть и, что причиной повреждения их победоносных судов было использование *diekplous* («проплыв сквозь»), предпочтительной тактики военно-морского боя следующих столетий.

Полвека спустя, когда Иония собиралась противостоять Персии, командование объединенным флотом поручили фокейцу Дионисию, хотя его город дал только три из 353 кораблей. Причиной этого возможно был военно-морской опыт фокейцев, и, учитывая изнурительные тренировки, которым он подвергал других ионийцев, он мог учить их тактике *diekplous*. Если это верно, тогда эта тактика могла использоваться и в битве у Алалии. Она состояла в проходе кораблей, построенных в колонну, через промежутки во вражеской линии, затем быстрый разворот для атаки более уязвимой кормы. При ударе в борт вражеского корабля (идущего на скорости 5–6 узлов), таран мог быть легко поврежден или сорваться, учитывая его свободное крепление к корпусу.

Победа над превосходящим в два раза флотом была настоящим триумфом фокейцев, но в конечном итоге стратегически по-



Киар, примерно 575–550 гг. до н.э., расцвета греческого периода колонизации, в форме корабля с кабаньей головой. Тот факт, что ваза или ковш представляют корабль подобного дизайна, предполагает, что подобная форма была известна еще до постройки первой самены. (Bridgeman)

бедили их противники. Алалия была оставлена, и из выживших матросов, затонувших фокейских кораблей, большинство попали в плен (и были забиты насмерть камнями), и лишь несколькими удалось убежать. На долгое время карфагеняне и этруски сохранили контроль над Западным Средиземноморьем.

Тираны и морское владычество

Если верить Софоклу, слово «tyrant» пошло от тирренцев (этрусков), которых греки считали опасными и жестокими, поскольку они «топили любые суда, попавшие в их воды». Преческие тирании были диктатурами, в которых один человек или семья получали и удерживали власть с помощью силы. Расцвет такого типа правления в VII-VI веках до н.э. стимулировал рост греческого морского господства за счет аккумуляции власти и силы в одних руках, которые подкреплялись гарантиями и престижем тирана. С возможностью контроля всех ресурсов, тираны не только строили и развивали сильный флот, но и вступали в союзы с другими тиранами для взаимной поддержки.

Флоты полисов, таких как Фокея, комплектовались из частных судов, используемых для торговли, транспортировки и пиратских рейдов; в Афинах каждый из аристократов, называемых *naukraria*, был обязан поставить один корабль для государства. Но под влиянием тиранов государственные корабли стали общепринятым правилом, пока не превратились в национальные флоты, типичные для Классического периода. В Коринфе тираны построили государственный флот, с помощью которого они боролись с пиратством, дав развитие торговле и как следствие увеличив богатство для дальнейшей поддержки тирании. Кроме того, они продавали или строили суда для других полисов, способствуя достижению своих стратегических целей среди иностранных соседей.

Поликрат и семена

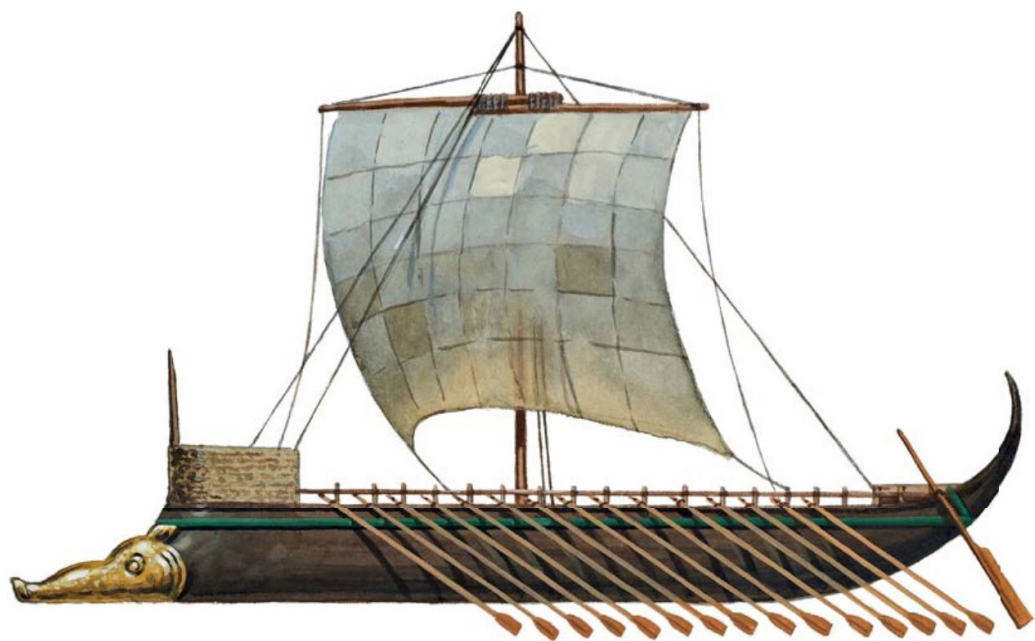
Наиболее известный тиран этого периода — Поликрат, правивший островом Самос с 538 по 522 г. до н.э. Поликрат собрал 100 пентеконтор и 1000 лучников для укрепления своей власти, защиты прибыльной восточной торговли железом и медью, разграбления земель своих врагов, получил огромную власть и заигрывал с Египтом, и нарождающейся Персидской империей. Возможно, он также пытался монополизировать экспорт наемников в Египет, который долгое время шел через Самос. Обслуживание ста пентеконтор обходилось один талант в день, или 7-8 тонн серебра в год, что побудило Поликрата искать у Египта поддержки для оплаты своего флота.

Кроме того, по описанию Афиней, «призвав очень дорогих ремесленников... Поликрат первым стал строить корабли, по имени острова названные им «самосскими»». Эти корабли, *самены*, описаны в деталях и можно оценить их внешний вид, возможности и назначение. Семена представляла собой *ploion dikroton*,

ТРИАКОНТОР (ВВЕРХУ) И САМЕНА (ВНИЗУ)

Н

Триакоптор был наименьшим из кораблей, используемых древними греками. Он, возможно, применялся, в той или иной форме, с Микенского периода и сохранился как разведывательное и посыльное судно гораздо позднее, чем появилась трирема. Это была своего рода уменьшенная версия пентеконтора, имевшая всего 30 весел, сконструированная максимально легкой для увеличения скоростных характеристик. Семена Поликрата Самосского была призвана соединить возможности двухрядного пентеконтора с повышенной вместимостью. Прочный нос в форме кабаньей головы, в котором таран представлял собой «рыло», предназначался для тарана вражеских кораблей, в то время как полная палуба повышала возможности для боя без затрагивания гребцов и защищала груз от непогоды. Спустя 50 лет семена утратила оба предназначения и была заменена соответственно триремой и большими парусными судами.





ВВЕРХУ

Рисунок на греческой вазе конца VI века до н.э., соответствующий описанию самены Поликрата: он имеет нос в форме головы кабана, включая крепкий таран и два ряда весел. Обратите внимание на очень высокий фальшборт на носовой платформе. Нижние весла проходят через порты, верхняя банка расположена на планшире, но ниже двойного ограждения. (Alamy)

ВНИЗУ

Рисунок на вазе Никосфена времен Поликрата Самосского. Эта чернофигурная чаша показывает два корабля с «кабаниным носом» под парусами. Хорошо видны сложная структура тарана, офицер на носу (*proreus*) и лестницы-сходни на корме. (Bridgeman)

корабль с двумя банками для гребцов. Согласно Плутарху, он соединял в себе качества гребного и парусного судна: мог «мчаться» на веслах и имел узкий нос, но мог и двигаться по открытому морю под парусом за счет большой ширины. Дидим отмечает, что корабль имел полную палубу, хотя другие источники утверждают его сходство с лодкой. Рисунки, включая изображения на монетах из самосской колонии, Занклы (современная Мессина), показывают переднюю секцию корабля, в которой нос и таран (с очень тупым, рылообразным окончанием) образовывали форму, похожую на голову кабана.

Эти источники описывают то, что позднее было известно под названием *histiokopos*, «парусное гребное судно» с вместительным грузовым трюмом, который могло использоваться при необходимости и как боевой корабль. Для целей Поликрата: транспортировки товаров и солдат, возможность воевать тараном и использоваться

для высадки морского десанта (*epibatai*) — самена была идеальным компромиссом.

Реконструкция, основанная на соотношении длины и ширины корпуса как 6:1, показывает корабль в 26 м длиной и 4,6 м шириной. Две скамьи гребцов и палуба требуют надводную часть в 2,5 м, которая дает преимущество в abordage перед низкими судами. Тем не менее это достаточно устойчивое судно, способное нести 15 тонн груза. Хотя у него есть недостатки по сравнению с двухрядным пентеконтором (меньшая скорость, ускорение и время на разворот), его способность использоваться в разных условиях и применениях позволяет предположить, что самена полностью соответствовала цели Поликрата стать «владыкой морей».

Конец эпохи

К концу VI века до н.э. морское дело быстро развивалось в Эгейском и Средиземном море. Многие государства перешли к новым формам правления, и, несмотря на отказ от тирании, шло формирование национальных военных флотов. Гребцы, ставшие теперь ополченцами, важными для государства, начали влиять на политику этих государств. Усиление Персидской империи с подчинением ею финикийского флота заставило другие государства искать способ конкурировать с новой угрозой. До конца своего правления флот Поликрата Самосского получил триремы, новое слово в морском оружии, с которых началась тысячелетняя история кораблей, построенных исключительно для военных целей. Предыдущие два тысячелетия кораблестроения, когда суда были одновременно и торговыми, и боевыми, сменились специализацией. Это не означает, что парусные галеры, пентеконторы, триаконторы и другие ранние типы судов исчезли; они слишком крепко установились в формах, конструкции и обычаях и остались как

суда поддержки. Но они уступили свою торговую роль широкому спектру парусных судов, а свою позицию в первой боевой линии быстро растущим в размерах боевым кораблям.

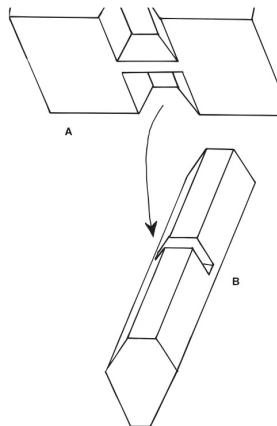
СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

Первичные источники

Геродот. История
Гесиод. Труды и дни
Гомер. Илиада и Одиссея.
Иосиф Флавий. Иудейские древности.
Плутарх. Сравнительные жизнеописания.
Страбон. География
Фукидид. История Пелопоннесской войны
Книга Иезекииля

Избранные вторичные источники

Bass, George F., Pulak, Cemal, Collon, Dominique & Weinstein, James, 'The Bronze Age Shipwreck at Ulu Burun: 1986 Campaign' in *American Journal of Archaeology*, Vol. 93 (1989), pp.1–29
Bryce, T., 'The Hittite Deal with the Hiyawa-Men' in Cohen, Y., Gilan, A. & Miller, J. (eds), *Pax Hethitica: Studies on the Hittites and Their Neighbours in Honour of Itamar Singer*, Studien zu den Bogazkoy-Texten Band 51, Wiesbaden, Harrassowitz, pp.47–53
Bryce, T., *The Kingdom of the Hittites*, OUP, Oxford (2005)
Casson, L., *Ships and Seamanhip in the Ancient World*, Johns Hopkins University Press, Princeton (1995)
Castleden, R., *Minoans*, Routledge, Abingdon (1993)
Coates, J. F., 'Pentekonteres and Triereis Compared' in *Tropis II*, pp.111–116
Davis, N. De G. & Faulkner, R. O., 'A Syrian Trading Venture to Egypt' in *Journal of Egyptian Archaeology*, Vol. 33 (1947), pp.40–46
Finley, M. I., *The World of Odysseus*, Penguin, Harmondsworth (1979)
Gardiner, R. (ed.), *The Earliest Ships*, Conway, London (1996)
Hagy, James W., '800 Years of Etruscan Ships' in *International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration*, Vol. 15:3 (1986), pp.221–250
McGrail, S., *Ancient Boats and Ships*, Shire, Princes Risborough (2006)
Miles, R., *Carthage Must Be Destroyed*, Allen Lane, London (2010)
Morrison, J. S., *The Ship: Long Ships and Round Ships*, HMSO, London (1980)
Morrison, J. S., Coates, J. F. & Rankov, N. B., *The Athenian Trireme*, CUP, Cambridge (2000)
Morrison, J. S. & Williams, R. T., *Greek Oared Ships 900–322 B.C.*, CUP, Cambridge (1968)
Tilley, A., *Seafaring on the Ancient Mediterranean* (BAR 1268), Oxford (2004)
Torr, C., *Ancient Ships*, CUP, Cambridge (1895)
Vinson, S., *Egyptian Boats and Ships*, Shire, Princes Risborough (1994)
Wallinga, H. T., *Ships and Sea-power Before the Great Persian War*, Brill, Leiden (1993)



Простейшее соединение мачты на древних судах основано на соединении пятки мачты (А) и выреза в киле (В), поддерживаемое штагом и бакштагами. Основано на данных кораблекрушения у Бон-Портэ. (Рисунок автора)

First published in Great Britain in 2012 by Osprey Publishing,
Midland House, West Way, Botley, Oxford, OX2 0PH, UK
43-01 21st Street, Suite 220B, Long Island City, NY 11101,
USA

E-mail: info@ospreypublishing.com
Osprey Publishing is part of the Osprey Group

© 2012 Osprey Publishing Ltd.

Print ISBN: 978 1 84908 978 4

PDF e-book ISBN: 978 1 84908 980 7

EPUB e-book ISBN: 978 1 84908 979 1

ГЛОССАРИЙ

Aphract — беспалубное судно, обычно гребное
Cataphract — корабль с боевой палубой, обычно гребное

Diekplous — тактика прохода колонной через строй вражеских кораблей с последующим разворотом и атакой сзади.

Dikrotos — корабль с двумя банками гребцов

Hypozomata — трос, обвязанный вокруг корпуса для большей прочности

Interscalmium — длина по борту, достаточная для одного гребца

Monokrotos — корабль с одним рядом весел

Parablema — экран, закрепляемый на борту корабля, как защита от брызг и метательных снарядов

Parexeiresia — аутригер для поддержки весел

Бакштаг — трос, поддерживающий мачту сзади
Бушприт — рангоутное дерево, выступающее впереди судна

Ванты — снасти, поддерживающие мачту с боков

Волнорез — выступ в носовой части судна у ватерлинии

Выгибание — искривление судна, когда концы разгибаются вниз

Галера — судно, передвигающееся в основном на веслах

Гик — рангоутное дерево по нижней шкаторине паруса

Гитов — снасти для управления площадью паруса

Кочет — вертикальный штырь, вокруг которого работает весло

Надводная часть — высота борта судна от ватерлинии

Осадка — высота от нижнего края киля до ватерлинии

Планширь — верхний пояс обшивки вдоль борта

Полис — греческий город-государство

Пояс обшивки — ряд досок, идущих горизонтально вдоль борта судна

Рей — горизонтальное рангоутное дерево, на котором крепится парус

Топенант — трос, соединяющий топ мачты с реем

Фал — снасть для подъема рея

Штаг — трос, оттягивающий мачту к носу

Шиповое соединение — метод постройки корпуса с использованием пазов и нагелей

Шкот — трос от нижних углов паруса



БОЕВЫЕ КОРАБЛИ ДРЕВНЕГО МИРА

3000–500 до н.э.

Первыми боевыми машинами в мире были корабли, построенные за II тысячелетия до наступления Классической эпохи. Они позволили вести боевые действия вдали от родных берегов, обеспечив расцвет империй, неограниченных теперь морскими границами, и дали возможность древним средиземноморским народам исследовать Атлантику и Индийский океан. Множество типов галер и других боевых кораблей было создано успешными цивилизациями, со своими уникальными особенностями, возможностями и сферой применения. Самыми ранними были корабли Пунта и Древнего Египта, победившего «народы моря» в первом известном нам морском сражении, и суда минойского Крита — первой морской империи. Позднее, финикийские биремы помогли создать обширную средиземноморскую торговую империю, пока греческие корабли, детально описанные в поэмах Гомера, не дали старт традициям строительства военных кораблей, которые продолжились в Классический период.

Цветные рисунки • Фотографии • Непревзойденные детали



OSPREY
PUBLISHING

ISBN 978-1-84908-978-4



5 17 9 5



9 781849 089784

WWW.OSPREYPUBLISHING.COM