

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ  
УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ  
«САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ» (СПбГУ)**

Выпускная квалификационная работа на тему:

***Морское дело эпохи Эллинизма***

по направлению подготовки 030600 - *история*  
образовательная программа бакалавриата история  
профиль: *всеобщая история*

Выполнил:  
студент IV курса  
дневного отделения  
Сильнов Алексей Александрович

Научный руководитель  
доктор исторических наук,  
профессор кафедры истории  
древней Греции и Рима СПбГУ  
Климов Олег Юрьевич

Санкт-Петербург

2017

## ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение.....	3
Обзор источников и литературы.....	6
ГЛАВА 1. Гражданское и торговое мореходство.....	15
1.1. Конструкция кораблей.....	15
1.2. Морские торговые маршруты.....	20
1.3. Портовые города, устройство портов.....	27
ГЛАВА 2. Военно-морское дело.....	34
2.1. Военные корабли, типы судов.....	34
2.2. Вооружение и оснастка военных кораблей .....	45
2.3. Морские сражения эллинистической эпохи .....	50
Заключение.....	62
Список источников и литературы.....	66

## **Введение.**

Эпоха эллинизма насчитывает три столетия, начиная с 336 года до 30 года до н.э., от Александра Македонского до включения Египта в состав Рима. В течение трех веков на территории Средней Азии, Причерноморья, Малой Азии и далее – вплоть до пределов Индии – создаются новые эллинистические государства. Греческий мир всегда был тесно связан с мореходством в самых разнообразных вариантах. Географическое расположение и климатические условия влияли на все сферы жизни: социальную, экономическую, политическую и т.д. Образ жизни у моря стал основой мировоззрения, послужившего в освоение морского дела и мореходства. Вопросы судоходства, мореплавания, строительства кораблей издавна были определяющими в системе государственного устройства греческих государств; ко времени же эпохи эллинизма их значение стало приобретать особое значение.

Море способствовало историческому становлению и росту городов-портов, развитию товарно-денежных отношений, определяло внутреннюю и внешнюю политику. Было напрямую связано с развитием кораблестроения, усовершенствованием системы транспортировки и способов перевозок, развития судоходства и мореплавания.

Несомненно, что специфика военного дела на море имела особенности, которые повлияли на технический прогресс в кораблестроении и технологии ведения войн. Свидетельством тому являются архивные источники, эпиграфические данные, историографические описания в естественных и гуманитарных науках, в изобразительном искусстве, литературе и художественной культуре в целом.

Можно предположить, что изучение развития морского дела эллинистической эпохи позволяет лучше понять процессы становления

и развития греческого военно-морского искусства, и общие культурные закономерности античной цивилизации, до сих пор не теряющие своей актуальности.

### **Степень разработанности проблемы.**

Тема дипломной работы предполагает использование различных литературных источников, которые раскрывают особенности эллинистического мира и морского дела. Поэтому в процессе подготовки работы использовались как первоисточники, так и классические труды современных ученых, сложившихся в источниковедении и историографии.

Зарубежная историография, связанная с изучением морского дела эпохи эллинизма, начинается с публикации Тарна, опубликованной впервые в 1927 г., и посвященной именно эллинистической эпохе<sup>1</sup>. Затем по этой проблематике появляются многочисленные труды как зарубежных, так и отечественных ученых, внесших большой вклад как в осмысление вопросов античного морского дела, мореходства, корабельного дела, и ряда других, связанных с морем в эпоху эллинизма<sup>2</sup>.

В отечественной историографии работы по морскому делу этого времени немногочисленны, поэтому в основном использовались переводные материалы, дающую обширную информацию о морском деле в эпоху эллинизма. Источниковедческая база включает сохранившиеся работы античных авторов, теоретические трактаты, труды по полиоркетике, эпиграфика и данные археологии<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Tarn W.W. Hellenistic Civilization, N.Y. 1964

<sup>2</sup> Коннолли П. Греция и Рим. Энциклопедия военной истории / Пер. С. Лопухова, А. Хромова Москва. – М.: «Эксмо-Пресс», 2000. Левек. П. Тарн «The Hellenistic civilization», 1927. Эллинистический мир / Пер. с фр. Е.П. Чиковой, под ред. Г.А. Кошеленко. – М.: «Наука», 1989. – 249 с.

<sup>3</sup> Бухарин М.Д. Первые индийские царские династии в эпической, пуранической и античной литературной традициях // ВДИ, 2001, – № 4. – С. 88. Ельницкий Л.А. Великие путешествия античного мира. – М., 2013. – С.6. Литвинский Б.А. Эллинистические скульптуры из храма Окса. Портреты // Вестник древней истории, 2004. – № 1. – С. 202. Массон В. М. Деметрий Бактрийский и завоевание Индии // ВДИ, 1961. – № 2. – С. 39. Попов А.А. Греко-Бактрийское царство / Под ред. Е.Е. Жирновой. – СПб.: Изд. СПбГУ, 2008. – 229с.

Кроме этого, использовались энциклопедии по военному и морскому делу<sup>4</sup>, опубликованные статьи научных журналов и научных конференций по мореходству<sup>5</sup>, эпиграфические источники из археологических, исторических и других информационных каналов, включая Интернет-ресурсы<sup>6</sup>.

**Объект исследования** – морское дело эпохи эллинизма.

**Предметом исследования** – является процесс развития гражданского, торгового мореходства и военно-морского дела.

**Цель исследования** – провести исследование становления и развития морского дела в эпоху эллинизма.

**Задачи исследования:**

1. Проанализировать конструкцию кораблей и их эволюцию.
2. Рассмотреть морские торговые маршруты.
3. Дать характеристику портовых городов и их устройство.
4. Изучить военные корабли, типы судов,
5. Сформировать представление о вооружение кораблей и организацию оснастки устройства корабля.
6. Описать морские сражения эллинистического времени.

---

Самойлов К. И. Морской словарь. – М.-Л.: Государственное Военно-морское Издательство НКВМФ Союза ССР, 1941. Эллинистическая техника: сборник статей / Под ред. акад. И.И. Толстого: Академия наук СССР. – М.-Л., 1948. – 367 с.: карт.

<sup>4</sup> X Legio Военно-исторический портал античности и средних Веков [электронные ресурсы]. Режим доступа: <http://xlegio.ru/throwing-machines/antiquity/military-engineering/seamanship-engineering.html>, свободный.

<sup>5</sup> Бухарин М.Д. Первые индийские царские династии в эпической, пуранической и античной литературной традициях // ВДИ, 2001, – № 4. – С. 88. Массон В. М. Деметрий Бактрийский и завоевание Индии // ВДИ, 1961. – № 2. – С. 39. Эллинистическая техника: сборник статей / Под ред. акад. И.И. Толстого: Академия наук СССР. – М.-Л., 1948. – 367 с.: карт. и др.

<sup>6</sup> Sylloge Nummorum Graecorum – Project [электронные ресурсы]. Режим доступа: <http://www.syllogenummorum-graecorum.org/>, свободный. X Legio Военно-исторический портал античности и средних Веков [электронные ресурсы]. Режим доступа: <http://xlegio.ru/throwing-machines/antiquity/military-engineering/seamanship-engineering.html>, свободный. Энциклопедический словарь / Ф.А. Брокгауз и И.А. Ефрон [электронные ресурсы]. Режим доступа: <http://www.vehi.net/brokgauz/>, свободный. и др.

## **Методы исследования**

В работе использовались теоретические методы исследования, способствующие достижению цели и решению поставленных задач, с применением метода анализа и обобщения специальной литературы по истории. Метод описательный и метод типологического анализа, необходимый для характеристики кораблей эллинистической эпохи.

**Теоретическая и практическая** значимость исследования заключается в том, что полученные материалы могут быть использованы при подготовке к лекциям, семинарским занятиям и самостоятельной работы студентов исторического факультета.

## **Структура исследования.**

Работа состоит из введения, двух глав, заключения, списка источников и приложений

## **Обзор источников и литературы.**

Прежде чем перейти к непосредственному разбору источников, имеющих отношение к военно-морскому делу эллинистической эпохи, хотелось бы сформулировать несколько ключевых моментов. Данная работа представляет своего рода попытку проанализировать довольно большой пласт исследований по данной теме, и попытаться выделить интересующее нас направление. Причем анализ античных источников в таком аспекте приобретает особое значение. Информация по военно-морскому делу эпохи эллинизма содержится в сочинениях ряда античных авторов.

Одним из главных источников по данной теме является труд Полибия, его «Всеобщая история». Полибий, безусловно, является одним из выдающихся историков античного мира, об этом можно судить как по масштабности описываемым им событий, так и по достоверности

его информации. По мнению А.И. Немировского: «Полибий превосходит всех известных нам античных историков сознательным отношением к задачам, глубиной подхода к источникам, серьезностью в попытках осмысления исторической науки»<sup>7</sup>. Его история развивает традиции «прагматической истории» Фукидида и Ксенофонта; причем немало внимания он уделяет вопросам войны на море. Интересно отметить, что сам Полибий обладал вполне профессиональными познаниями в военном деле, был знаком с особенностями военно-морского дела. Описание античных флотов, типов кораблей и, наконец, морских битв делают его свидетельства особенно ценными.

В качестве другого нарративного источника можно отнести обширное сочинение Диодора Сицилийского «Историческая библиотека». Диодор, пытавшийся осмыслить всю всемирную историю с древнейших времен, написал в основном историю греческую. Для нас интересно отметить его описания Сицилии, и другие детали из действий римского военно-морского флота, которые можно использовать в качестве вспомогательного материала для нашей темы.

Другим источником для нашего исследования можно считать знаменитую «Географию» Страбона, написанной автором в конце I в. до н.э. Здесь в XVII-й книге автор сообщает об устройстве Александрии и дает описание ее гаваней.

Следующим важным источником можно считать «Сравнительные жизнеописания» Плутарха. Автор дает описания боевых действий на море во время Первой Пунической войны, также описывает осаду Сиракуз и рассматривает действие осадных механизмов во время последней. Следует еще раз отметить, что, хотя все эти события происходят уже в римское время, уровень военного дела принципиально не отличался от рассматриваемого нами; более того – персонажи Плутарха пользовались техническими средствами войны на суше и на

---

<sup>7</sup> Немировский А.И. Полибий как историк. // Вопросы истории. 1974. №6

море, разработанные и примененные в деле именно в эпоху войн эллинистического времени.

Также немало интересной информации о стратегии и тактике морской войны, о снаряжении и обеспечении судов можно найти у Полиэна в его «Военных хитростях» и у Марка Юниана Юстина, в его Эпитамах сочинения Помпея Трога „История Филиппа“» — извлечения из не дошедшего до нас обширного исторического труда в 44 книгах более раннего римского историка I века Помпея Трога.

При всем разнообразии работ современных исследователей, посвященных эллинистическому времени, количество конкретных работ, где затрагиваются вопросы военно-морского дела, относительно невелико. Рассмотрим некоторые ключевые труды зарубежных и отечественных исследователей, дабы определить основные «опорные точки» нашей работы. Среди таких особо выделяется монография В. Тарна – «Эллинистическая цивилизация», впервые опубликованная в 1927 г. и ставшая своего рода «классической» для исследователей последующего времени<sup>8</sup>. Это сочинение написано на основании анализа огромного количества данных, взятых из множества современных автору источников и специальных исследований, посвященных различным отраслям эллинизма. По мнению рецензента первого русскоязычного издания, профессора С.Ковалева, читатель этой работы «найдет ... обилие тщательно собранных фактов и немало интересных мыслей»<sup>9</sup>. Так, в главе VII, посвященной торговле и путешествиям эллинистического времени, дается блестящая характеристика основных сюжетов этой проблематики; в том числе с деталями, относящимися к вопросам морского дела. Тарн замечает: «Селевк, в соответствии с планом Александра использовать Персидский залив, держал в нем флот, устраивал колонии по нижнему течению Тигра и северному побережью

---

<sup>8</sup> В.Тарн, Эллинистическая цивилизация, М., 1949

<sup>9</sup> В.Тарн, Эллинистическая цивилизация, М., 1949, С. 18



залива, и был в хороших отношениях с герреями, жившими на побережье Аравии и снабжавшими Селевкию пряностями»<sup>10</sup>.

После Тарна в зарубежной историографии к 60-80 г.г. XX в. возникло целое научное направление – античная маринистика, представленная рядом специалистов историков, филологов, этнографов, и археологов. В результате научного поиска количество научных трудов, как монографий, так и специальных публикаций стремительно растет; даже простой их перечень производит впечатление<sup>11</sup>.

В этих работах можно отметить внимание исследователей к осмыслению роли и значения военного флота в политике, также как и к торговым связям античного полиса эллинистического и римского времени. Авторы анализируют вопросы технической базы, технологии судостроения, навигации, организации военно-морского флота и многие другие. Резюмируя, можно утверждать, в зарубежной историографии данная тема пользуется неизменным интересом ученых, что является закономерным явлением в свете интереса к цивилизации античного мира.

Исследования зарубежных исследователей велись по нескольким направлениям сразу, но весьма интересным нам представляется анализ терминов кораблей – как они формулируются в сочинениях Геродота, Фукидида, Аристотеля и Ксенофонта. Так, в монографии Т. Моррисона и Р. Уильямса рассматривается вопрос о так называемом «длинном судне» (*makra ploion*)<sup>12</sup>. Античные авторы используют этот термин применительно к гребным судам, а точнее – к пентеконтерам. Отсюда авторы монографии приходят к концепции пентеконтеры как флагманского корабля античного полиса. Вывод этот нам

---

<sup>10</sup> В.Тарн, Эллинистическая цивилизация, М., 1949, С. 218

<sup>11</sup> Bass G.T. Archaeology under water. Lon., 1966; Morrison Y.S., Williams R.T. Greek oared ships 900-322 B.C. Camb., 1968; Morrison Y.S., Long and Round ships, Lon., 1980; Westerberg K., Cypriote ships from the Bronze age to c. 500 BC. Gothenburg, 1983; Ericsson Ch., Navis oneraria. The Cargo ship-carrier of late antiquity. Abo. 1984.; Throcmorton P. Archaeology and the Sea. Toronto, 1972; Casson L. Ships and Seamanship in the ancient world. Princeton-New-Yersey, 1973.

<sup>12</sup> Morrison J. S., Williams R. T. Op. cit. P. 124.

представляется изящным, но не вполне убедительным, поскольку возможны были самые разные варианты для этого решения. Другой исследователь – Л. Кэссон в своем сочинении, посвященном античному кораблю и его команде<sup>13</sup>, обращает внимание на упоминание античных авторов об уровнях расположения весельных уключин - что позволило ему сделать вывод о двухрядности пентеконтеры V в. до н.э.; определив ее как прототип для трехрядных судов, упоминания о которых сохранились в свидетельствах Фукидида, Плиния и Геродота.

Одним из основных вопросов, связанных с нашей темой, является так называемая проблема триеры – вопрос, ставший ключевым в исследовании военно-морского дела античного мира. Западные исследователи приложили немало усилий к разрешению этого действительно сложного вопроса – так как в сочинениях античных авторов и сохранившихся изображениях на памятниках архитектуры, информация крайне скудная. Можно резюмировать, что вопрос этот пока далек от разрешения – у нас есть только умозрительные реконструкции относительно ее технических особенностей. Конструкция гребной части триеры, ее ярусность, положение гребцов, конструкция верхней части корабля и количество гребцов – все эти вопросы еще ждут своего разрешения.

В целом мы можем сформулировать следующие взаимоисключающие положения по этому вопросу: - триера – судно с тремя рядами весел, расположенными на разных уровнях; - триера – судно с одним рядом весел на одном уровне, на каждом из которых по три гребца. Несмотря на преимущества той или иной версии, мы больше склоняемся к первой – благодаря некоей эстетической предпочтительности первого варианта. Возможно, выяснение истины лежит через анализ графических памятников. К возможному решению этой проблемы обращали внимание М. Эймит, Дж. Моррисон, Л.

---

<sup>13</sup> Casson L. Ships and Seamanship. P. 66;

Кэссон, П. Астрем, А. Геттлишер, которые склонялись к предпочтительности первого варианта.

По всей видимости, истина в этом вопросе могла заключаться в следующем: в греческом военно-морском флоте существовало несколько разновидностей триер<sup>14</sup>. К так называемому первому классу можно отнести крейсерские триеры, где были до 170 гребцов, плюс 10 гоплитов и 4 лучника (можно вспомнить государственные афинские корабли «Саламин» и «Паралия»). К триерам второго класса можно отнести транспортные или десантные корабли, использовавшиеся для перевозки воинов. К триерам третьего класса возможно отнести суда для транспортировки кавалерии. Численность экипажа этих кораблей определена в списках экипажей афинских триер, где располагались 62 франита, 54 зевгита, 54 фаламита и 30 перинео<sup>15</sup>. И хотя эти данные относятся к эпохе классических Афин, мы полагаем, не будет большой разницы в сравнении с рассматриваемой нами эпохой, во многом близкой к вышеупомянутой.

Итак, можно отметить, что в западной историографии все эти проблемы нашли отражение в сочинениях Дж. Моррисона, рассмотревшего эволюцию военно-морского флота эллинистического времени в период IV в. до н.э. до I в. до н.э., то есть до битвы при Акциуме в 31 г. до н.э.<sup>16</sup>. Автор обосновывает краткосрочность применения кораблей –гигантов эллинистического времени не их громоздкостью, а как результат технического решения с двухрядным расположением гребцов со смещением внутрь корпуса, то-есть чисто конструктивными причинами.

Своего рода итогом исследования зарубежных ученых этой темы стала коллективная работа, посвященная античным галерам, в которой

---

<sup>14</sup> Morrison J. S., Williams R. T. Op. cit. P. 343; Devine A.M. Op. cit. P. 213.

<sup>15</sup> Там же.

<sup>16</sup> Morrison J. Greek and Roman oared Warships 399—30 B. C. Oxford., 1996.

участвовали известные специалисты данной тематики<sup>17</sup>. Таким образом, зарубежные исследователи уделили достаточно большое внимание теме античного военно-морского флота; выявили основную проблематику данной темы, проявляли интерес к вопросам исторической реконструкции кораблей различного типа и назначения, исследовали корабельную архитектуру и устройство портов и гаваней Средиземноморских полисов.

Резюмируя, можно утверждать, в зарубежной историографии тема военно-морского флота пользуется неизменным интересом ученых, что является закономерным явлением в свете интереса к цивилизации античного мира.

В отечественной историографии в развитии военно-морской тематики античного мира, выдающееся место занимают работы В.В. Латышева – замечательного ученого эпиграфиста и историка<sup>18</sup>. Можно отметить, что в его трудах проведены глубокие исследования, связанные, в том числе, с вопросами истории флота и мореплавания на Понте Эвксинском. Латышев описал историю морского флота Древней Греции, определил различные типы и виды морского транспорта, дал характеристику состояния ольвийского флота в III в. до н.э.<sup>19</sup>.

Другим замечательным автором, оказавшим заметное влияние на изучение вопросов военно-морского дела древнего мира, является М.И. Ростовцев. Эти вопросы рассматривались им на фоне социально-экономической истории позднеклассической Греции, эллинистического и римского времени. В ряде своих работ М.И. Ростовцев касается и

---

<sup>17</sup> Galley / Ed. R. Gardiner, J. Morrison. London, 1995.

<sup>18</sup> Латышев В. В. Эпиграфические данные о государственном устройстве Херсонеса Таврического// ЖМНП. Отд. V. М., 1884; Он же. Исследования об истории и государственном строе города Ольвии. СПб., 1887; Он же. Очерки греческих древностей. Т. 1. СПб., 1888; Он же. Краткий очерк истории Боспорского царства. Симферополь, 1893./ Латышев В. В. Понтика. Изборник научных и критических статей по истории, археологии, географии и эпиграфике Скифии, Кавказа и греческих колоний на побережье Черного моря. СПб., 1909.

<sup>19</sup> Латышев В. В. Исследования об истории. С. 86—113.

вопросов военного и торгового флота<sup>20</sup>. Так, рассуждая об идентичности изображений и деталей причерноморских кораблей, автор доказывает их правдоподобие и реалистичность<sup>21</sup>. В другом случае интерес ученого привлекает гипотеза о попытке распространения афинской талассократии на территорию Понта Эвксинского<sup>22</sup>. Интересна интерпретация М.И. Ростовцевым проблемы морских сообществ в городах Боспорского царства. Автор связывает вопросы развития полиса с наличием коллегий эмпоров и навклеров, формированием морских караванов и обеспечения их охраны силами военно-морского флота<sup>23</sup>.

Все эти работы были написаны на финальном этапе дореволюционной российской историографии античности. В советское время интерес к военно-морской теме и истории флота стал возрождаться во второй половине 20-х, с появлением публикаций А.А.Захарова<sup>24</sup> и В.Д. Блаватского<sup>25</sup>. В предвоенное время в публикации А.В. Мишулина, посвященной античной экономике, затрагивались вопросы о военно-морского флота и роли военно-морской техники в античном военном деле<sup>26</sup>. А.В. Мишулин, говоря о войне античного времени, считал ее решающим фактором развития производства. И, как следствие, эта функция определяла все – технические требования, уровень и организацию производства в военно-морском деле.

Особую важность для нашей темы имеет публикация труда «Эллинистическая техника», где впервые в отечественной

---

<sup>20</sup> Ростовцев М. И. Античная декоративная живопись на юге России. Альбом. М., 1913; Он же. Античная декоративная живопись на юге России. Исследование. М., 1913; Он же. Эллинизм и иранство на юге России. Пг., 1918; Он же. Скифия и Боспор. Пг., 1925; Он же. Исследования по истории Скифии и Боспорского царства. Глава 6. Государство и культура Боспорского царства/ Подг. к изд. В. Ю. Зуев// ВДИ. № 2—4. М., 1989.

<sup>21</sup> Ростовцев М. И. Античная декоративная живопись . Исследование. С. 44.

<sup>22</sup> Ростовцев М. И. Эллинизм и иранство. С. 85—86.

<sup>23</sup> Ростовцев М. И. Исследования по истории... //ВДИ. № 2. М., 1989. С. 196—197.

<sup>24</sup> Захаров А. А. Эгейский мир в свете новейших открытий. Пг., 1925.

<sup>25</sup> Блаватский В. Д. Финикийские монеты эпохи персидского владычества//Доклад, прочитанный на отделении искусств Института археологии РАН ИОН в 1926г. Цит. по: Петере Б. Г. Парусное вооружение древнегреческих судов//Историко-археологический сборник. М., 1962. С. 132.

<sup>26</sup> Мишулин А.В. О воспроизводстве в античной общественной формации//ИГАИМК. Т. 13. Вып. 8. Л., 1932.

историографии была рассмотрена так называемая проблема триеры<sup>27</sup>. Авторы работы попытались дать развернутый анализ технологии и архитектуры этого основного корабля античного флота. Опираясь на свидетельства Геродота и Фукидида, была воссоздана концепция трехрядного гребного аппарата.

Тема морского дела и мореплавания нашла интересную интерпретацию в трудах Т.В. Блаватской, В.Д. Блаватского, Д.Б. Шелова, Н.А. Онайко и других отечественных ученых<sup>28</sup>.

Обязательно нужно упомянуть работы Б.Г.Петерса, ставшим автором первой в отечественном антиковедении работы по морскому делу в античных государствах Северного Причерноморья<sup>29</sup>. В своих работах он использует смелые гипотезы, связанные с пропорциями античных кораблей и вариантах их реконструкции, опираясь на стандартный диаметр мачты<sup>30</sup>.

Таким образом, мы видим, что проблематика основных вопросов нашего исследования рассмотрена в историографии достаточно полно, хотя множество вопросов остаются не ясными и ждут своего разрешения. В целом анализ доступных нам источников показывает, что понимание исключительной важности роли военно-морского дела и флота осознавалось всеми исследователями ; более того – эта идея отражена в трудах всех как дореволюционных, так и отечественных ученых.

В данной главе рассмотрены некоторые из доступных нам источников – как античных авторов, так и трудов современных исследователей, затрагивавших в своих сочинениях вопросы военно-

---

<sup>27</sup> Эллинистическая техника. М.-Л., 1948

<sup>28</sup> Античные города Северного Причерноморья/Под ред. В. Ф. Гайдукевича и В. Д. Блаватского. Т. 1. М.-Л., 1955; Античные государства Северного Причерноморья//Очерки истории СССР. Первобытнообщинный строй и древние государства на территории СССР. М., 1956./ Онайко Н. А. Обсуждение докладов на конференции, посвященной процессу исторического развития античных государств Северного Причерноморья//Проблемы истории Северного Причерноморья в античную эпоху. М., 1959. С. 279—301.

<sup>29</sup> Петерс Б. Г. Парусное вооружение древнегреческих судов//Историко-археологический сборник. М., 1962. С. 132—134./ Петерс Б. Г. Об изображениях боспорских кораблей на штукатурке из раскопок Пантикапея// Культура античного мира. М., 1966. С. 186—196.

<sup>30</sup> Morrison J. S. Williams R. T. Greek oared ships 900—322 B.C. Cambridge, 1968;

морского дела. В виду относительной фрагментарности таких свидетельств, даже и в неполном виде, они позволяют расширить наше представление о данной проблематике. В целом источниковая база позволяет, при должном осмыслении, получить достаточное полное представление о поставленной нами задаче.

## **ГЛАВА I. Гражданское и торговое мореходство**

### **Конструкция кораблей, их эволюция**

На основании анализа исторических, археологических, и других доступных нам данных видно, как в процессе исторического развития мореходство приобретало разные виды. Количество исследований по теме эллинистического периода в исторической науке постоянно возрастает, появляются новые данные, новые идеи и концепции. Сведения у античных авторов о гражданском и торговом мореходстве в эпоху эллинизма также не редки. Среди них можно назвать труды Полибия, Диодора Сицилийского, Страбона, Плутарха, Павсания, Помпея Трога, Аппиана, Аристотеля, Феофраста<sup>31</sup>. Эпиграфические, нумизматические, археологические источники дают нам сведения о морском деле и особенностях мореходства. В основном описываются военно-политические и военные события, имеющие отношение к морскому делу. Отличительные признаки гражданского, торгового и военного мореходства выявить достаточно сложно<sup>32</sup>; в связи с тем, что

---

<sup>31</sup> Ю.В. Андреев, Г.А. Кошеленко, В.И. Кузищин, Л.П. Маринович. История Древней Греции: Учебник//Под ред. В.И. Кузищина. 3-е изд., перераб. и доп. – М.: Высш. шк., 2003. – 399 с: ил., карты.

<sup>32</sup> Писаревский Н. П. Корабли торгового флота античной Греции на судоходных трассах Понта Эвксинского//Морской сборник. Вып. 3. СПб., 1996. С. 14

перевозка грузов и людей нередко производилась на военных судах, мало отличающихся от коммерческого мореходства.

Море для греческих полисов и государств было единственным средством общения с миром, сохраняющим систему этнокультурного единства, включающим социально-экономические взаимосвязи с торговыми рынками, на основе обмена идеями и товарами, способствующим развитию культуры и регулированию мироустройства. Очевидно, что морское дело и мореходство постоянно развивалось и способствовало доминированию эллинистических государств.

Система мореходства включает наземные инфраструктуры: порты; гавани; собственно кораблестроение, выступающие как средство влияния на морские государства для развития социальных контактов, экономического роста, политического и культурного роста. Выделяются множество типов кораблей: военные, торговые, промысловые, гражданские, коммерческие и т.д.

В гражданском и торговом судоходстве выделяются следующие типы кораблей:

1. для перевозки смешанных грузов (обычное торговое судно);
2. для перевозки зерна (Hdt. VII. 191; Thuc. VI. 30);
3. для перевозки лошадей (Hdt. VII. 21; Thuc. II. 56; IV. 42);
4. для перевозки мрамора и строительного камня (Hdt. VII. 21; Thuc. II. 56; IV. 42);
5. для перевозки грузов в порту и выгрузки на рейде (Iust. Digesta. 14. 11. 4);
6. для перевозки людей – пассажирские (Iust. Digesta. 14. 1. 12).

В античной литературе первые описания кораблей можно найти еще у Гомера, относящиеся к VIII в. до н.э. В «Одиссее» дается характеристика двух типов кораблей. К первому типу относятся быстроходные и легкие двадцати-весельные суда; ко второму типу



относятся военные корабли на пятьдесят весел (пентеконторы (pentekontoros)). Описанные корабли относились к типу галер и строились из сосновой древесины с веслами из ели и каменными якорями. У Гомера корабли с мачтами и прямыми парусами, на носу таран, черного цвета. В музеях хранятся найденные на Кипре образцы; по мнению ученых, истоки которых относятся к бронзовому веку<sup>33</sup>. Усовершенствованный адмиралтейский якорь стал использоваться, начиная с 600 г. до н.э. Якорями такой конструкции продолжали пользоваться долгое время, в том числе в эпоху эллинизма.

По эпиграфическим источникам были созданы реконструкции кораблей. В большей степени корабли изображались на керамических сосудах, также в геометрическом узоре изображены гребцы, весла в двухъярусном ряду. Часто рисовали унирему – судно с двумя горизонтальными рядами весел для большей маневренности<sup>34</sup>.

В эпоху эллинизма использовались два типа судов. Коммерческие (holkas) суда, предназначенные для торговли, перевозки людей и грузов, и военные суда, преимущественно гребные, где паруса использовались только как вспомогательное оснащения в перемещении по морю. В отличие от военных кораблей в грузовых и торговых судах использование паруса было выгодным, так как сила ветра способствовало быстрому передвижению, особенно на большие расстояния.

Сравнивая торговые и грузовые корабли (holkas, phortis, ploion strongylon) с военными кораблями можно заметить, что они были шире, короче, имели глубокую осадку, обладали мореходными качествами, были более маневренными и устойчивыми на волнах. В источниковедческой базе характеристика кораблей достаточно редка;

---

<sup>33</sup> Коннолли П. Греция и Рим. Энциклопедия военной истории / Пер. С. Лопухова, А. Хромова Москва. – М.: «Эксмо-Пресс», 2000.

<sup>34</sup> Коннолли П. Греция и Рим. Энциклопедия военной истории / Пер. С. Лопухова, А. Хромова Москва. – М.: «Эксмо-Пресс», 2000.

поэтому точных сведений нет, при этом можно составить лишь общее представление.

Отличия грузовых судов определялись тем, где они строились, в каком регионе. Конструкция корпуса, материалы, размеры зависели от маршрута, объёма перевозок, характера груза. Вследствие этого разделение может быть по географическому признаку, так можно выделить корабли: самосские, финикийские, карийские, фокейские и т.д. При этом особенности типов и конструкций нам не известны, сведения дают археологические раскопки, останки кораблекрушений, эпиграфические данные, в основном ученые выделяют наличие общих черт гражданских и торговых кораблей.

В сборнике статей И.И. Толстого дается подробное описание грузоподъемности судов<sup>35</sup>. В трудах Страбона и Фукидида упоминаются корабли грузоподъемностью в 10 000 талантов (262 тонны). У Цицерона описываются грузовые корабли, способные поднимать до 52 тонн. В работах Плиния Старшего рассказывается о достижениях кораблестроительной техники и корабле, доставившем в Рим из Египта обелиск по распоряжению Калигулы. Чтобы доставить обелиск, нужен был корабль 2500 тонн водоизмещения. В пятой главе в диалоге «Корабль» Лукиан описывает александрийское судно «Исиду», доставлявшую зерно. Длина – 55.4 м, ширина – 14.5 м; таким образом, отношение длины к ширине составляло 4:1. Необходимой средней величиной корабля, предназначенного для перевозки грузов, важно считать грузоподъемность до 78.8 тонн. Там же в сборнике статей И.И. Троицкого, даются данные о количестве пассажиров. В тексте Деяний корабль Павла мог принять 276 пассажиров. В биографии Флавия Иосифа 600 пассажиров<sup>36</sup>.

---

<sup>35</sup> Эллинистическая техника: сборник статей / Под ред. акад. И.И. Толстого: Академия наук СССР. – М.-Л., 1948. – 367 с.

<sup>36</sup> Там же

У Плиния говорится о рискованности наличия парусов в передней и задней части корабля<sup>37</sup>. На торговых и грузовых судах мачты всегда наглухо заделывали в отличие от военных кораблей, так как мачты на них были съёмными. Мачта имела один четырехугольный парус, который укреплялся на прямом рее сверху, рей состоял из двух частей или мог быть либо цельным. Плиний в своих трудах и Лукиан в диалоге «Корабль» пишут о плавании против ветра и корабельщиках лавирующих против пассатного встречного ветра<sup>38</sup>.

Торговые и грузовые суда имели как парусное оборудование, так и весельное, дающее возможность двигаться в любую погоду, при этом скорость хода была незначительна. По описанию Путешествия в Восточную Индию, продолжавшееся 70 дней у Плиния, можно определить скорость корабля в 1 1/2 узла. Торговый корабль мог пройти расстояние от Афин до Лемноса с утра до полудня со скоростью 60 км, что дает скорость в 4 1/2 узла. Иногда скорость может достигать 7 узлов<sup>39</sup>.

Большое значение для корабля имеет конструкция корпуса. Детали корпуса крепились на всех судах одинаково, способ применялся еще в период архаики Древней Греции. Технология крепления заключалась в том, что вдоль корпуса корабля в два ряда располагались вертикальные стойки, ставшие опорой для горизонтальной балки или каната, соединявших корму и нос корабля. Так жесткость корпуса увеличивалась, для военных кораблей это было особенно важно, так как у них длина превышала ширину в среднем в семь раз. Продольная связь *hurozoma*, в эпитафических памятниках представлена в широком

---

<sup>37</sup> Эллинистическая техника: сборник статей / Под ред. акад. И.И. Толстого: Академия наук СССР. – М.-Л., 1948. – 367 с

<sup>38</sup> Там же

<sup>39</sup> Там же

диапазоне на полотнах с изображением судов. Асман впервые дал объяснение памятникам<sup>40</sup>.

В военных кораблях использовалась специальная конструкция *parexeiresia*<sup>41</sup>, представляющая из себя плоский деревянный выступ, увеличивающий длину весла, и в связи с этим скорость корабля, выступ проходит с двух сторон по борту корабля.

Таким образом получается, что конструкция корабля в эпоху эллинизма существенных конструктивных изменений с более ранним временем не претерпела. Существенных отличий в гражданском, торговом, военном кораблестроении не было. Преимущественно усложнилась система оборудования корабля и его оснастка, технические обновления внутренних систем. Произошло увеличение количества ярусов весел, для укрепления корабля появились двух и трехмачтовые паруса, появился выступ на внутренней стороне корабля. На смену униреме пришли биремы и триремы, затем тетремы (*tetreres*) и пентеры, сохраняющие конструкцию парусного судна с весельной оснасткой.

## 1.2. Морские торговые маршруты

Морские путешествия складывались на протяжении многих веков, многие из них становились торговыми путями, становясь частью сухопутного движения в перевозке больших и малых грузов. Международные контакты приводили к хозяйственному разделению деятельности и трудовой специализации эллинистических государств, что приводило к развитию федеративных союзов для использования

---

<sup>40</sup> X Legio Военно-исторический портал античности и средних Веков [электронные ресурсы]. Режим доступа: <http://xlegio.ru/throwing-machines/antiquity/military-engineering/seamanship-engineering.html>, свободный.

<sup>41</sup> X Legio Военно-исторический портал античности и средних Веков [электронные ресурсы]. Режим доступа: <http://xlegio.ru/throwing-machines/antiquity/military-engineering/seamanship-engineering.html>, свободный

дешевой рабочей силы. Таким образом, складывались торговые маршруты по всем направлениям: восточному и западному.

В эпоху эллинизма торговые пути изменились, так как произошло кардинальное расширение бывших границ афинской державы и был открыт путь в Индию, что повлияло на рост городов-портов, достигших гигантских размеров для того времени. Торговые маршруты, проходящие через Родос и Александрию, определяли политическую и экономическую жизнь государств. Интенсивное исследование новых территорий приводит к борьбе за торговые пути, что провоцирует войны и развитие технических обновлений кораблей.

Конечно, освоение новых морей и территорий началось еще задолго до эллинизма. Так, около 660 г.г. до н.э. Геродот дает информацию о судовладельце Колее, первым мореплавателем в океане с острова Самос (Hdt. IV. 152). Путешествие связано с установлением новых торговых связей (Diod. V. 35-36; Strab. III. 2. 14-15) и возможность для греческих мореплавателей получить доступ к богатым металлом Тартесу<sup>42</sup> (прежде всего бронзе), а также установить контакты с Британией, бывшей тогда единственным поставщиком олова.

Следующим этапом стало плавание Эвтимена – примерно около 530 г. до н.э. В сочинениях античных авторов даются упоминания о путешествии грека Эвтимена по океану, причем ничего определенного о том, в какое время жил этот человек, и каковы были цели его путешествия, там не сообщается<sup>43</sup>. По этим сведениям, Эвтимен достиг истоков Нила, берега Сенегала, Северной Африки, Гибралтара. На основании источников можно предположить, что освоение земель начинается задолго до официального открытия новых территорий.

К 350 г.г. до н.э. относится путешествия Пифея, описавшего путешествие в Британию и открывшего страну олова и янтаря.<sup>44</sup> По

---

<sup>42</sup> Хенниг Р. Неведомые земли, М. 1961, т.1, С. 75

<sup>43</sup> Хенниг Р. Неведомые земли, М. 1961, т.1, С. 105

<sup>44</sup> Там же

мнению Р. Хеннига, он достиг испанского побережья океана, минуя Пиренейский полуостров и Гибралтарский пролив. В дальнейшем маршрут путешествия, наименование местности, обычаи и названия племен имело большое значение в колонизации и освоении земель. С точки зрения истории античной географии, на примере Пифея мы имеем замечательный пример того, как в его путешествии нашли соединение интересов торговли массилийских купцов, и научные открытия великого ученого: географические, астрономические, физические. В целом можно отметить, что историческая наука многим обязана деятельности этого путешественника.

Это все создало обширную почву для дальнейших открытий, на что повлияло военное расширение границ греческого мира. Открытие торговых путей на Восток связаны с походами Александра. По мнению Р. Хеннига, военные походы Александра оказали положительное влияние на развитие науки<sup>45</sup>. Вследствие чего греческая культура оказала непосредственное влияние на все культуры, с ней соприкасавшиеся. Новые горизонты – в том числе географические – поражают своими масштабами: Северо-Восточная Африка, Южная и Центральная Азия и многие другие освоенные территории.

Для развития торговых маршрутов интересным является плавание Неарха между 325-323 гг. до н.э. География его путешествия от реки Инда была связана с планом применения северо-западных муссонов, но отплытие произошло раньше из-за деятельности враждебных «варварских» племен. В путешествие были открыты торговые маршруты по землям «...Аравии, землям эфиопов, Ливии, Карфагена, Аравийского полуострова, Египта, Индии, страны Персидского залива» (Arr. An. VII. I. 20).

Еще в сочинении Страбона выражается сомнение в правдивости путешествия Неарха. Современные исследователи склонны ему верить,

---

<sup>45</sup> Хенниг Р. Неведомые земли, М. 1961, т.1, С. 214

допуская что в нем содержится множество небылиц.<sup>46</sup> Тем не менее, вклад греческих путешественников в освоение новых территорий несомненно велик. Несмотря на то, что это даже не было оценено по достоинству современниками, и только спустя много лет информация была принята и обработана для развития торговых путей и маршрутов, так как экономическая выгода для морского плавания была очевидна.

Походы Александра открыли новые страны и территории, что стало прорывом в развитии географии и послужило толчком к эффективному освоению новых земель, в частности к открытию новых торговых путей. Маршруты были разнообразны, и дальние морские переходы способствовали экономическому росту эллинских государств, влияя на расширение мировоззренческого кругозора афинян и других народов, открывающих для себя новые миры.

Экспедиции диадохов послужили развитию торговых путей, начиная с 300 г. до н.э. Полководцы Александра Демодам, Мегасфен и многие другие активно осваивают новые территории, что ведет к дальнейшему расширению империи даже после смерти великого македонца. Плиний Старший описывает путешествие Демодама на территории скифских племен, территории современной России, что говорит о широте географических открытий диадохов (Pl. N. H., VI, 49).

История описания (перипла) Каспийского моря доверенным лицом Селевка Никатора Патроклом между 285 и 282 г.г. до н.э. является важнейшим источником для исследования греческих географических открытий. Арриан приписывает идею о походах на Каспийское море Александру, так он пишет: «У него [Александра] явилось желание исследовать так называемое Каспийское, или Гирканское, море, с каким морем оно соединяется, не с Эвксинским ли Понтом, и не впадает ли Великое Восточное море с востока, со стороны Индии, в Гирканский

---

<sup>46</sup> Ельницкий Л. А. Великие путешествия античного мира М., 2013, С. 28  
Хенниг Р. op. cit., С. 226

залив, так как, по его изысканиям, Персидский залив и так называемое Красное море оказались заливом Великого моря. Начало Каспийского моря не было еще найдено, хотя кругом него жило немало народов и в него впадали судоходные реки» (Arr. An. VII. 16. 2).

Вопрос о расположении Гирканского моря интересовал Александра с точки зрения освоения и колонизации земель, в том числе и с точки зрения географического расположения, бассейн или залив океана, дающий выход на север или на восток. Только при Селевке Никаторе состоялось путешествие Патрокла приблизительно около 281 г. до н.э., подробности которого не дошли до наших дней. В целом можно сказать, что Патрокл может занять достойное место среди путешественников своего времени, благодаря трудам которого греческий мир получал все более объективную картину.

Главным открытием стало открытие муссонных путей в Индию, произошедшее около 100 г. до н.э. Гиппал стал первооткрывателем муссонных путей для плавания в Индию. В сочинении «Плавание вокруг Эритрейского моря», приписываемого Арриану, находится следующий фрагмент: «Кормчий Гиппал, приняв в соображение расположение торговых пунктов и форму моря, первый открыл плавание прямо через море. С этого времени, по-видимому, и местный юго-западный ветер, дующий в Индийском море с океана в то самое время, как у нас дуют ежегодные [муссоны], по его имени стал называться Гиппалом. С этого времени и доныне некоторые, отправляясь прямо из Канэ, другие от страны Ароматов [мыс Гвардафуй], плывут: одни в Лимирику [Малабарский берег Индии], лавируя довольно долгое время, другие же в Баригазы и в Скифию, держась берега не больше трех дней, на остальное же время пользуясь для своего плавания попутным ветром;



таким образом, они плывут открытым морем в стороне от вышеназванных заливов»<sup>47</sup>.

Еще стоит упомянуть путешествие Эвдокса относится к периоду между 112 и 105 г.г. до н.э. Информацию о путешествии Эвдокса из Кизика находятся в трудах Страбона, Плиния Старшего и Помпония Мела (Strab. II. 3. 4-5). В описаниях даны сведения о географических достижениях Эвдокса, так он достиг Египта, Индии, Африки, Марокко. В итоге, он совершил четыре больших путешествия: два плавания в Индию из Красного моря и два плавания вдоль побережья Восточной Африки. Путешествия Эвдокса интересны описанием каботажного плавания и использованием муссонов, открывающих новые пути для мореплавателей и сокращающие время путешествий.

В истории мореплавания известный факт, что в первых путешествиях древних греков каботажное плавание занимало очень много времени. Путешественникам требовалось два года, чтобы пройти по маршруту из египетских гаваней в Красном море до Индии и обратно. В связи с этим, Гиппал сделал географическое открытие используя муссоны Индийского океана, что оказало влияние на развитие торговли так как путь стал значительно короче и экономически выгоднее. Р. Хенниг пишет, что «Для истории индийской морской торговли оно имело не меньшее значение, чем более позднее открытие морского пути в Индию в 1497—1499 г. г. и прорыв Суэцкого канала в 1869 г.»<sup>48</sup>.

Путешествия всегда приносят новую информацию, но именно Гиппал открыл новый способ эффективного использования муссонов для постоянных морских путешествий, что в дальнейшем сказалось на развитии торгового, гражданского флота не только в эллинистических государствах, но и во всех морских державах.

---

<sup>47</sup> Псевдо-Арриан, Плавание вокруг Эритрейского моря, гл. 57. «Вестник древней истории», 1940, № 2, С. 279.

<sup>48</sup> Хенниг Р. *op. cit.*, С. 287

Попутные ветра использовались многими мореплавателями, например, Эвдокс использовал силу ветра в своем путешествии, описанного нами в одной из предыдущих глав. По информации Страбона, к началу н.э. греко-египетское мореплавание достигает наибольшего развития; так, известно, что к 100 г. до н.э. около 120 кораблей ежегодно отправлялось из Миосгормоса в Индию (Strab. XVII. 1. 45). Можно предположить, что Гиппарх принимал участие в плавания Эвдокса в Индию в качестве кормчего и поэтому изучил действие муссонов, что в дальнейшем создало устойчивую систему навигации в мореходстве. Так, в результате использования муссонов время путешествия из Красного моря в Индию существенно сократилось и стало составлять около 40 дней.

Эпоха эллинизма открыла новые достижения в мореходстве и дальних путешествиях. Примерно с V в. до н.э. начинается процесс освоения морских путей, через море проложили прямые маршруты, среди них короткий путь проходил от южной оконечности Крымского полуострова к северному побережью Малой Азии. Новые морские и сухопутные торговые пути проходили по маршруту из эллинистического Египта в Индию по Красному и Аравийскому морям.

Торговые маршруты по морю строились на основе путешествий и военных походов, создавших условия для формирования новых представлений о мире и мироустройстве Вселенной. От Индии до устья Евфрата, от западных и северных берегов Европы до Шетландских и Оркнейских островов, от Индии до Каспийского моря. Широкий диапазон морских открытий для эпохи эллинизма необычайно велик, поэтому современники Эллады не до конца осознавали бесценную сокровищницу знаний, который путешественниками подарили миру. Вследствие географических открытий в эпоху эллинизма был открыт путь через океан на запад и на восток, значительно расширилось влияние греческой культуры на весь мир.

### 1.3. Портовые города, устройство портов

В эпоху эллинизма роль городов-портов заметно возросла в связи с завоевательными походами Александра и его последователями. В процессе градостроительства было построено более 170 городов, некоторые из них были крупными торговыми, культурными, экономическими центрами.<sup>49</sup> Самыми крупными из них были как многочисленные Александрии, основанные самим великим македонцем, так и не менее многочисленные Антиохии и Селевкии, построенные во времена диадохов. Разумеется, в этот перечень не входят такие крупные города как Милет, Эфес, Родос, Херсонес и другие, которые в эту эпоху также развивались и перестраивались.

Многие из них были морскими центрами, в котором был порт, обеспечивающий жизнь города: именно в порту строили, ремонтировали и сохраняли торговые и военные корабли. Самые крупные суда были построены в Александрии, например, корабль, построенный для Александра был настолько крупный, что не мог перевозить грузы и в итоге использовался только для прогулок.<sup>50</sup>

Порт обеспечивал работой практически все слои населения, начиная с беднейших слоев населения, создавая условия для эффективного товарооборота и принося колоссальные доходы в государственную казну. Находясь в центре торговых маршрутов морские порты, были центрами международных и экономических взаимосвязей, что в свою очередь привело к созданию хорошо налаженной сети займов с процентами под залог корабля и грузов, перевозившихся на большие расстояния. Поэтому активно строились корабли, развивалась морское право, судебная система, в связи с этим

---

<sup>49</sup> Кошеленко Г. А. Греческий полис на эллинистическом Востоке. – М., 1979.

<sup>50</sup> Ляпустин Б.С., Суриков И.Е. Учебное пособие. – М.: Дрофа, 2007. – 544 с.

возникла необходимость в торговых пошлинах, таможенных сборах, системы правосудия и т.д. Все это создавало условия для экономического расцвета прибрежных городов, выполнявших функции торговой деятельности на море.

Огромные товарообороты и доходы портовых городов описаны Полибием. Так, он отмечал, что доходы гаваней Родоса доходили до 1 млн. драхм (Polyb. XXX. 31. 10-12). Р. Бертольд писал о 50 млн. драхм.<sup>51</sup> Ю.В. Горлов приходит к выводу, что для обслуживания триеры на Родосе необходимо было не менее 10 тыс. драхм, значит, для обслуживания всего флота сумма должна быть не меньше 800 талантов.<sup>52</sup> Р. Бертольд дает обоснование, что для содержания огромного флота нужны были большие деньги для содержания и ремонта кораблей, причалов, пристаней, гаваней, всего фарватера стоянок торговой и военной гаваней.<sup>53</sup>

Портовые сооружения постоянно обновлялись, расширялись, реконструировались для размещения флота сопутствующими услугами, что особенно было важно для военных походов и дальних плаваний, в колонизации регионов, находящихся далеко за пределами Античной Греции.

Например, династии Боспорского царства создали собственную экономическую систему на базе портов и гаваней, что давало независимость в управлении государством от Афинских полисов.<sup>54</sup> В трудах Геродота, Скилака, Демосфена, и многих других встречаются описания множества портовых городов и гаваней. Страбон сообщает, что порт Феодосии вмещает до 100 грузовых судов (Strab., XI, 2, 4), в том числе упоминает о порте в Нимфее.

---

<sup>51</sup> Berthold R. Rhodes in the Hellenistic age. New-York. 1984. P. 84.

<sup>52</sup> Горлов Ю. В. Эллинистический Родос // Эллинизм. Политика. Идеология. Культура / Под ред. Е. С. Голубцовой. М., 1990. С. 204.

<sup>53</sup> Berthold R. Rhodes in the Hellenistic Age. New-York. 1984.

<sup>54</sup> Шелов-Коведяев Ф. В. История Боспора в VI—IV вв. до н.э. С. 152.

В перипле Арриана содержится интересная информация о городах-портах, гаванях, корабельных стоянках, структурах обеспечивающих функционирование порта и морского флота. Этот перипл использовался для практических целей, так в нем подробно описывались гавани, место корабельных стоянок, вместимость порта, судоходные трассы и многое другое, все, что было важно знать капитанам торговых и гражданских судов и военных кораблей. Ученые, анализируя работу Арриана, сходятся в одном – он был очень полезным и важным документом по практическому использованию кораблей в судоходстве и мореплавании II в. н.э.<sup>55</sup> Арриан описывает много портов, но, кстати, Херсонес Таврический был отмечен Аррианом особо, так он упоминает о наличии гавани и пристани-emporion для крупных судов (Arr., Per., 81(55)).

При археологических раскопках в порту Феодосии нашли остатки древнего мола.<sup>56</sup> При этом все, что найдено, не дает возможность реконструировать полностью картину устройства порта и его ремонтных и строительных сооружений, судоверфей, причалов, гаваней, стоянок, и т.д. Лишь отчасти можно воссоздать картину специфики функционирования портовых городов.

Вследствие полученных данных получается, что воссоздать порт эпохи эллинизма, его жизнь в полноценном масштабе практически невозможно; но некоторые аспекты можно выявить на основе имеющихся косвенных материалов устройства портов и сохранившихся эпиграфических источников.

Декрет римского наместника провинции Азия из Эфеса, дает возможность, составить представление о правилах и контроле, за кораблями и их судовладельцами, относящимся к II в. н.э.

---

<sup>55</sup> Ростовцев М. И. Скифия и Боспор. Л., 1924; Агбунов М. В. Античная география Северного Причерноморья. М., 1989.

<sup>56</sup> Колли Л. П. Следы древних культур на дне морском // Изв. Таврич. Учен. Архив, кампании. Т. 43. Симферополь, 1904.

В требованиях к навклерам и капитанам кораблей были написаны правила швартовки, за которыми должны были следить портовые чиновники,<sup>57</sup> Там же есть предписание, в котором, купцам не разрешалось перегружать пристани мрамором в Эфесе, торговцам запрещалась распиливать бревна на пирсе для того, чтобы не засорять пристани и морские пути. Также в тексте отмечается ответственность наместника за эффективность деятельности порта.

В Родосском морском праве также есть закон о запрете на кораблях тарана, при обнаружении которого следует конфискация в доход государства (Cicer., *De invent.*, II, 32, P. 98). В Фасосе найдена надпись, относящаяся ко второй половине III в. до н.э., свидетельствующая о наказаниях нарушителей правил швартовки кораблей. Также существовал запрет на вход кораблей для каждой из двух частей гавани (*horos*), превышающих, установленные грузоподъемность и тоннаж. В нем указано ограничение грузоподъемности судна до 6000—7000 медимнов (140-210 т).

Классификация грузоподъёмности торговых судов для порта Фасоса была необходима в связи с нападениями пиратов на Самофракию. Видимо по этой причине на стоянки порта допускались только большие корабли, мелкие, по распоряжению элименов (*elimenoi*), располагались на берегу.

Д. Блэкмен и М. Лауни отмечают функции элименов (*elimenoi*). В надписи перечисляются обязанности элименов.

Так, они должны:

1. препятствовать подъему больших судов (свыше 70—80 т) на сушу.

---

<sup>57</sup> Blackman D. Some problems of ship operation in harbor // *Tropis III. 3rd Intern. Symposium on Ship construction in Antiquity. Proceeding* /Ed. by H. Tzalns. Athens, 1995. P. 75.

2. запрещать буксировку малотоннажных судов на внутренний рейд для предотвращения его загромождения и свободы прохода больших кораблей в акватории первого *horos*.

3. устанавливать порядок расстановки кораблей в пределах внутреннего и внешнего порта, включая вынос их на береговую линию в случае большого количества последних. Кроме этого упоминается, что если в порт незаконно входит иностранный боевой корабль, то его арестовывают и конфискуют в доход полиса Северного Причерноморья.

Археологические раскопки причалов и сухих корабельных доков Саламина, Карфагена и Родоса открыли новые данные об операциях по буксировке и подъему морских судов<sup>58</sup>. В источниках описывается подъем и хранение боевых кораблей военно-морского флота: триерах, тетрерах и пентерах. По полученным сведениям, можно воссоздать организацию портовых работ и практическую деятельность, характерных для всех портов античной эпохи, в частности эллинистической эпохи.

Еще Гомер в Одиссее описывал подъем корабля, что, судя по описаниям, сохранилось и в эпоху эллинизма. В первую очередь это использование мускульной силы экипажа и во вторую очередь при подъеме использовались технические приспособления. В афинской надписи 430 г. до н.э. содержится регламентация подъема и спуска кораблей на воду. Триера перемещается в специальные места для хранения-*holkoí* с помощью 40 человек, спускается с помощью 20 человек. При ремонте использовалось 50 человек для смоления, конопачения и покраски.

Геродот неоднократно писал о строительстве триер в сухих доках-*holkoí* Египта, относящихся по времени правления фараона Нехо (Herod. II. 154; 159). Фукидид использовал понятие *diolkos* для перемещение

---

<sup>58</sup> Golos J. G. Notes on Salaminian harbours // Trepis III. 3rd International Symposium on Ship construction in Antiquity. Proceedings / Ed. by H. Tznlas. Athens, 1995. P. 291—296.

кораблей с одного берега на другой, т.е. «снаряжение для буксировки кораблей»<sup>59</sup>.

Архимед изобрел и впервые применил технические средства и механизмы для подъема и перемещения корабля Гиерона — «Сирикузьянки» (Plut. Marc. XIV, 8). Некоторые описания оборудования и блоков для извлечения судов из моря есть у Витрувия (Vitruv., De arch., X).

В Карфагене при археологических раскопках впервые были обнаружены 30 остатков нижних оснований корабельных ангаров, использовавшихся в качестве сухих доков, для хранения боевых кораблей пунического флота.<sup>60</sup> Д. Блэкмен достаточно подробно описал ангары и устройство «сухих доков», характерных для III в. до н.э.<sup>61</sup> Такие же доки были обнаружены в Аполлонии, Зее, Мунихии, видимо предназначенные для сохранения триер, тетрер и пентер; также можно представить размеры кораблей, размещающихся на рейдах портовых городов.<sup>62</sup>

В отличие от археологических сведений об устройстве портов и их функционировании Северного Причерноморья в Средиземноморье описание судоверфей отсутствуют, только в надписи из Пирея, относящейся к I в. до н.э. есть свидетельство о наличии судоверфи в Афинах. «Сухие площадки, примыкающие к верфи». Надписи из афинских эпиграфических источников свидетельствуют о надпегиях (nanregia), сухие площадки для строительства кораблей, находящихся на территории судоверфи (neogion). Что подтверждается исследованием Д. Блэкмена.<sup>63</sup>

---

<sup>59</sup> Blackman D. Trirenus and shipsheds // Tropis II. 2<sup>nd</sup> International Symposium on Ship Construction in Antiquity. Proceedings / Ed. by H. Tzalas. Athens, 1989. P. 40.

<sup>60</sup> Hurst H. Excavations at Carthage: third interim report // Antiquities Journal. Vol. 57. № 2. Cambridge, 1977. P. 232—261; Idem. Excavations at Carthage: fourth interim report // Ibid. Vol. 59. № 1. Cambridge, 1979. P. 19—49.

<sup>61</sup> Blackman D. Triremis and shipsheds. P. 41—42.

<sup>62</sup> Morrison G. S., Coates G. F. The Ancient Trireme. Cambridge, 1986. P. 115-139.

<sup>63</sup> Blackman D. Trirenus. P. 47.



Археологические раскопки открывают новые особенности функционирования судоверфей и портов, необходимых для сохранения устойчивой системы государственного контроля за кораблестроением, мореходством, портами и морскими перевозками.

Предположительно процесс строительства и ремонта кораблей в портах представлял из себя систему, включающую следующие этапы: заготовка материала и деталей в отдельных местах, сборка судов в портовых доках, буксировка в портовые судоверфи для сборки новых кораблей и ремонта старых и износившихся кораблей.

Проведенный анализ дает возможность понять примерное устройство портов и портовых доков, верфей и других судостроительных технологиях в эпоху эллинизма. В археологии и эпиграфики сведений недостаточно, тем не менее, можно представить общую картину размеров доков и верфей, места расположения портов и их расположение, особенности рабочих действий, связанных с возможностями человека и техническими возможностями античного времени. Можно сделать следующие выводы:

1. Крупные портовые города были расположены на пересечении торговых путей на море, представляющих экономическую выгоду для эллинистических государств.

2. Порт представлял собой технологическую систему организации судостроения и ремонта кораблей, что особенно важно для военного флота, необходимого в освоении и колонизации окружающих земель.

## Глава 2. Военно-морское дело

### 2.1. Военные корабли, типы судов

Жители полисов - свободные граждане, не граждане-метеки, свободное население, рабы, все зависели от количества военных кораблей, как частных, так и государственных, так как именно они олицетворяли свободу и демократию античного мира, чью защиту интересов демонстрировал военный флот. Чем больше кораблей – тем больше уровень экономического роста, свободы или независимости. Именно военный флот охранял накопленные и доставляемые богатства: хлеб, драгоценные и цветные металлы, лес и многое другое.

Самой распространенной типологией античных боевых кораблей является подсчет рядов весел. Корабли с одним рядом весел называются монеры (moneris) или униремы, с двумя рядами - биремы или либурны, три ряда - триеры или триремы, четыре ряда - тетреры или квадриремы, пять рядов - пентеры или квинкверемы, шесть рядов - гексеры<sup>64</sup>. В античных источниках встречаются названия: гептер/септер, октер, эннер, децемрем, седецимрем и других типов кораблей вплоть до тессераконтеры, сорокакратного<sup>65</sup>.

Тем не менее, само слово триера вряд ли имеет отношение к количеству ярусов, но может означать «имеющая тройное обеспечение». В триреме третий ярус весел, по гребцу на весло давало возможность доминировать в военных действиях, определяя успех сражения. По изображениям и по упоминаниям Фукидида — «решено было, что каждый мореход при своем весле, весельном ремне и подушке...» — доказывает, что на каждое весло и впрямь приходилось по гребцу. Коннолли П. дает информацию об устройстве триер, весла в длину

---

<sup>64</sup> Зорич А. Конструкция и типы кораблей. X Legio Военно-исторический портал античности и средних Веков [электронные ресурсы]. Режим доступа: <http://xlegio.ru/throwing-machines/antiquity/military-engineering/seamanship-engineering.html>, свободный.

<sup>65</sup> Тарн, 132 и сл. О корабле Птолемея Филопатора см. в приложении III перевод соответствующих разделов из Афиней, V, 203 и сл.

достигали 4-4,5 м. «При раскопках в афинской гавани Пирей были обнаружены корабельные сараи, благодаря которым можно сделать вывод о максимальных размерах кораблей: 37 м в длину и 3 м шириной в подводной части, причем на уровне планшира ширина увеличивается до 6 м. и уключины»<sup>66</sup>.

В работах историков по архивным источникам описывается устройство триер. На нижнем ярусе с каждой стороны располагалось по 27 гребцов-таламитов (thalamites). Порты – отверстия для весел – находились высоко над ватерлинией, чтобы гребные суда могли проходить под ними. Например, сиракузцы во время боя с афинянами стояли на скамьях. На втором ярусе сидели 27 человек, зигиты (zygites) и на третьем сидели, траниты (thranites), с веслами на выступках, закрепленных вдоль бортов корабля, что давало возможность увеличить длину весла. 31 траншу по борту создавало преимущество в бою. У судна обычно было два якоря, закрепленные на крамболах, и два сходня<sup>67</sup>.

Триера включала управляющего триерарха (trierachos), 200 человек, из них — 170 гребцов, при этом необходимо отметить, что работали не рабы, свободные бедные граждане. Также в состав корабля входила абордажная команда, лучники, флейтист, задающий ритм гребцам, и 15 палубных матросов. Скорость до 12 км/ч. при хороших условиях. В плаваниях на дальние расстояния триеры делали не меньше 8 км/ч. Триера «Олимпиада», реконструированная в 1980 году, развивала скорость почти в 13 км/ч.<sup>68</sup>

На всех триерах в носовой части присутствовал таран, окованный бронзой. На изображениях в греческих кораблях палубы настилались частично, скамьи с гребцами были открыты для нападения, что давало

---

<sup>66</sup> Коннолли П. Греция и Рим. Энциклопедия военной истории / Пер. С. Лопухова, А. Хромова Москва. – М.: «Эксмо-Пресс», 2000.

<sup>67</sup> Там же

<sup>68</sup> Там же

преимущество нападающим, так как верхний ярус защищал верхний настил, не представляющий никакой защиты. Отсутствие поручней тоже создавало преимущество, несмотря на то, что без них погрузка и посадка шла быстрее. В V веке усовершенствование конструкций кораблей привело к тому, что сиракузцы атаковали гребцов через весельные порты, сверху путь был закрыт.

Технологии совершенствования кораблей была связана в первую очередь с постоянными войнами, поэтому назначение судов в период эллинизма претерпевает существенные изменения. В 400 годах. до н.э. по мнению Коннолли <sup>69</sup> впервые упоминаются корабли, превосходящую трирему по гребной мощности. После Пелопонесской войны начинают широко использоваться тетреры и пентеры, соответственно корабли с «большим обеспечением» на весельный ряд. Описывая военную кампанию Александра в Тире, Арриан говорит и о тех, и о других. Усовершенствования продолжают, появляются такие термины, как секстеры и гептеры, и таким образом, количество «ярусов» достигает 13 весел. В исторических документах, относящихся к более позднему периоду, можно встретить упоминания кораблей, имеющих «десятикратное», «двадцатикратное» и даже «сорокакратное» обеспечение. Если мы по-прежнему будем считать, что речь здесь идет о количестве ярусов, нам придется представить себе настоящие плавучие небоскребы.

Особенно неубедительными кажутся ссылки на «сорокарядные» корабли. Конечно, можно проигнорировать их, но такой подход вряд ли можно назвать конструктивным. В триерах скамьи для каждой тройки гребцов, вероятно, располагались в шахматном порядке, как в продольном, так и в поперечном направлении, благодаря чему пары гребцов верхнего яруса сидели не прямо надо головами пар второго

---

<sup>69</sup> Коннолли П. Греция и Рим. Энциклопедия военной истории / Пер. С. Лопухова, А. Хромова Москва. – М.: «Эксмо-Пресс», 2000.

яруса, но несколько в стороне. Если мы, следуя той же схеме, попытаемся представить пентеру как корабль с пятью гребными ярусами, то корабль этот окажется крайне неустойчивым. Помимо прочего, у нас возникнут серьезные затруднения с порядком размещения гребцов, и ряд иных проблем. По этой причине современные ученые склонны считать, что пентерами могли называться галеры, где за каждым веслом сидело по пять гребцов, или что пять гребцов распределялись между двумя или тремя веслами. То есть названия кораблей, использующие числительные более высоких порядков, вероятно, учитывали не растущее вверх число гребных ярусов, но мощность отдельного ряда весел (2-3 весла) в «людских силах». Так, в XVII—XVIII веках было определено, что управлять одним веслом может не более восьми гребцов, значит, теоретически возможно существование двадцатичетырехкратного корабля. Шестнадцатикратный корабль упоминается во флоте последнего правителя Македонии, Персея<sup>70</sup>. Можно сделать еще одно предположение. Если эти корабли подразделялись на классы в зависимости от количества гребцов, то одноярусная галера, в которой за каждым веслом сидело по три гребца, сохраняла бы за собой название триеры или корабля, имеющего тройное обеспечение. Наклон весел означал бы, что гребцы по-прежнему располагаются ярусами, причем самая тяжелая работа приходится на тех, кто находится дальше всех от борта. Соответственно, и в этом случае можно говорить и транитах, зигитах и таламитах. Впрочем, это только предположение. Возможно также, что греки пользовались этой терминологией достаточно вольно. Так, триерой они называли корабль с тремя рядами весел, пентера совсем не обязательно должна была иметь пять ярусов.

---

<sup>70</sup> Писаревский Н. П. Корабли торгового флота античной Греции на судоходных трассах Понта Эвксинского//Морской сборник. Вып. 3. СПб., 1996. С. 14

Какими бы ни были тетреры и пентеры, которыми были оснащены флоты преемников Александра, ясно одно – это были крупные и тяжелые корабли с большим количеством гребцов и тяжелыми веслами. Триеры продолжали использоваться в морских сражениях для тарана вражеских кораблей, атак на их весла и руль. Они использовались так же в качестве платформ для застрельщиков и абордажных команд. Более тяжелые корабли, помимо вышеперечисленных функций, могли нести мощную артиллерию, осадные машины, могли применяться для буксирования. Во флоте Деметрия также использовались корабли с «пятнадцатикратным» обеспечением и выше. Они должны были производить внушительное впечатление и, скорее всего, использовались именно как парадные, а не боевые корабли. Во флотах диадохов широко применялись и легкие беспалубные корабли «полуторного» (или, точнее, «трехполовинного») класса, которые могли называться тригемиолы. Считается, что тригемиолу создали на Родосе, который долгое время был сильной морской державой восточного Средиземноморья, специально для охоты на пиратов.

Поскольку остров Родос всецело зависел от морской торговли, эта теория представляется правдоподобной. Пираты ходили на гемиолах - быстроходных суденышках с двумя рядами весел, созданных на основе диер. Кажется логичным, что охотники на пиратов взяли триеру, или трирему, с ее тремя рядами весел и перестроили ее в той же манере. На тригемиоле оставили по три ряда весел с каждого борта, однако число весел на верхнем ярусе сократили вдвое, расчистив место на корме и носу. В результате получилось быстрое, подвижное судно, которое было выше гемиолы, что обеспечивало защиту лучникам. При нехватке гребцов это также давало стратегическое преимущество: командами шести триер можно было полностью укомплектовать семь тригемиол. Эту конструкцию корабля вскоре переняли и другие страны Средиземноморья.

Секстеры и гептеры Деетрия имели значение в морском военном деле, схожее с дредноутами новейшего времени. Огромные размеры в сочетании с рамами, которыми был окружен корабль на уровне ватерлинии, делали его практически неуязвимым для вражеских таранов, и в то же время увеличивали разрушительную силу его собственных ударов. Увеличение численного состава морской пехоты играло роль при абордажной схватке. Корабли превратились в плавучие бронированные платформы для перевозки военного снаряжения и метательных машин. Также существовала типология судов по наличию открытой и закрытой палубы. Поэтому были корабли закрытого типа и открытого типа, предназначение которых определялось наличием вооружения. «Корабли открытые, *naves apertae* (у греков – афракты), и корабли закрытые, *naves constratae* (у греков – катафракты)»<sup>71</sup>. Следующим новшеством было изменение расположения весел (рисунки здесь и ранее), которое положило начало новой весельной схеме на небольших кораблях. Коннолли отмечает, что Диодор писал, что «работы по созданию и усовершенствованию этих укрупненных судов впервые начались в военных учреждениях Дионисия I в Сиракузах»<sup>72</sup>.

Укрупнение кораблей связано не только с военными действиями, активное развитие торговли и расширившийся товарооборот привел к строительству гражданского и торгового

Так, в XVII—XVIII веках было определено, что управлять одним веслом может только восемь гребцов, значит теоретически, возможно существовал двадцатичетырехрядный корабль. Шестнадцатирядный корабль упоминается во флоте последнего правителя Македонии,

---

<sup>71</sup> Эллинистическая техника: сборник статей / Под ред. акад. И.И. Толстого: Академия наук СССР. – М.-Л., 1948. – 367 с.: карт.

<sup>72</sup> Коннолли П. Греция и Рим. Энциклопедия военной истории / Пер. С. Лопухова, А. Хромова Москва. – М.: «Эксмо-Пресс», 2000.

Персея<sup>73</sup>. Корабли с многоярусными рядами весел часто упоминаются, при этом точное объяснение устройства отсутствует.

На пьедестале Ники Самофракийской, относящейся к эпохе эллинизма, изображены корабли с закрепленными на планшире двумя ярусами весел и расположенными парами в шахматном порядке. По всей вероятности, устройство кораблей-гигантов военного предназначения было таким же, как и на пьедестале.

Морское дело в эпоху эллинизма приобретает большое значение в связи с длительными походами и завоеваниями государств, расположенных далеко от Греции, именно поэтому корабли постоянно совершенствуются. После захвата Филиппом Амфиполя на Стримоне, началось строительство самого по тем временам мощного флота на Эгейском море. После победы на море македонян над афинянами при Абиде и при Аморге в 322 г. до н.э. превосходство противника было неоспоримым. У Александра было 160 кораблей перед войной с Персией, который был распущен в 334 г., и только 332 г. был восстановлен в борьбе за Тир, затем через десять лет под командованием Клита победил Афинян<sup>74</sup>.

Несмотря на активное строительство кораблей разного назначения, увеличением размеров, усовершенствование боевого снаряжения, появление новых портов, технологический рост кораблестроения не наблюдался. Техническое оснащение корабля не меняется, он остается плоскодонным и мелкосидящим, приспособленным к каботажному плаванию.

Конструкция кораблей была единообразна. Отличие гражданских, торговых кораблей от военных отличалось только тем, что у военного

---

<sup>73</sup> Писаревский Н. П. Корабли торгового флота античной Греции на судоходных трассах Понта Эвксинского//Морской сборник. Вып. 3. СПб., 1996. С. 14

<sup>74</sup> Источниковедение Древней Греции (эпоха эллинизма). Учебное пособие / Под ред. проф. В. И. Кузищина. – М., Изд-во Моск. ун-та, 1982.



корабля нос корабля таран<sup>75</sup> был окован железом и укреплен шпангоутами, кроме этого на военных судах было специальное вооружение, отсутствующее на гражданских судах.

Корабли классифицировались по целям и задачам стратегического назначения и тактического использования на море, что служило определяющим фактором разновидностей кораблей, при этом конструкция корабля сохранялась. П. Коннолли<sup>76</sup> выделяет такой тип корабля как «монера», определяемый им как легкий тип корабля, предназначенный для разведки и отправления известий для быстрого реагирования на море в условиях военных действий. К ним он относит такие типы как: keletes и lemboi<sup>77</sup>.

Корабль типа pristeis<sup>78</sup> появился предположительно около 200 г. до н. э. и предназначался для военных действий с тяжелым вооружением. Обязательным элементом корабля был таран (бивень), поэтому был очень близок к типу линейного корабля, вместе с этим по описаниям Полибия<sup>79</sup> и других авторов, тип корабля и его вооружения отличалось от легких и линейных кораблей военного флота.

В кораблестроении akatoi<sup>80</sup>, представлен как легкий корабль с небольшим вмещением до тридцати человек. Ботики myoparones<sup>81</sup> использовались пиратами, так как были легкими и скоростными, что было важно для передвижения по воде при большой волне, или уходя от погони, что имело важное значение.

На изображениях античных кораблей разных периодов, греческого, римского, эллинистического отличительных признаков не видно. Стилизация и схематичность изображения были характерны для

---

<sup>75</sup> Эллинистическая техника. Техника мореходства, сб. ст. под ред. акад. И.И. Толстого. – М., Л., 1948. – С.322.

<sup>76</sup> Коннолли П. Греция и Рим. Энциклопедия военной истории / Пер. С. Лопухова, А. Хромова Москва. – М.: «Эксмо-Пресс», 2000.

<sup>77</sup> Там же.

<sup>78</sup> Там же.

<sup>79</sup> Там же.

<sup>80</sup> Там же.

<sup>81</sup> Там же.

всех видов живописи и рисунков. Встречаются изображения на монетах, вазах, настенная живопись, также на скульптурных рельефах.<sup>82</sup> Также и в литературе сведений практически нет, встречаются отдельные упоминания, которые не могут создать полноценную информацию об устройстве военного корабля и его конструктивных особенностях.

Поэтому практически все ученые занимающиеся изучением морского флота античной эпохи, римского периода, эллинистических государств затрудняются создать полноценную картину военного корабля, его устройства и технологии строительства. Несмотря на сложность рассматриваемого периода, в последние годы появляются труды, открывающие новые данные о кораблях эллинистической эпохи.<sup>83</sup>

Источники по устройству военного корабля представляют из себя заметки разных людей, иногда не имеющих никакого отношения к военному делу, в связи с этим информация достаточно размыта и точно не определена.

В работах Тарна доказывается техническая система корабля на основании письменных, литературных, эпиграфических источниках, несмотря критику исследований Тарна других версий по объяснению технического устройства военных кораблей на сегодняшний день не встречается, что требует дополнительных исследований и доказательств.

Как мы видим, конструкция корабля в эпоху эллинизма не меняется, технические обновления касаются только внутреннего оснащения корабля и его вооружения. Именно в этот период усложняется расположения гребцов, увеличивающих гребную силу корабля, количество весел располагается по звеньям для облегчения управления кораблем, что в военных действиях дает возможность маневрирования.

---

<sup>82</sup> Эллинистическая техника: сборник статей / Под ред. акад. И.И. Толстого: Академия наук СССР. – М.-Л., 1948. – 367 с.: карт.

<sup>83</sup> Там же

Дионисий I Сиракузский строит тетреры и пентеры начиная с IV в. (Diod., XIV, 41, 3). Греческие корабли тетреры начинают строиться в 330 г., затем в 325 г. строятся пентеры. По сведениям историков, Александр использовал и занимался строительством практически всех типов кораблей, связанных с постоянными войнами на море и на суше, сухопутная война перемежалась с военными действиями на море, что служило эффективным средством в победе над противником и освоением новых колоний эллинистических государств.

Деметрий Полиоркет (Diod. XX, 49) один из выдающихся деятелей своего времени, занимавшийся военно-технической деятельностью. Плутарх, описывая строительство судов и их устройство отмечал мореходные качества, быстроходность, маневренность, устойчивость при высокой волне, что особенно было важно в морских походах и боевых сражениях на море (Plut., Dem. 31-32).

Деметрий в 306 г. одержал победу благодаря финикийским гептерам, их мореходным качествам и способностью к маневренности и устойчивости в битвах (Plut., Dem., 43). В 288 г. количество боевых кораблей постоянно увеличивается, так появляется геккайдекера, шестнадцатикратный корабль, один из самых быстроходных (Plin., VII, 56). Птолемей и Лисимах стали обладателями всех боевых кораблей Деметрия, в том числе всех самых больших кораблей эллинистической эпохи.

Антигон Гонат в Коринфе построил боевой корабль «Истмию», ставшей флагманским кораблем, с участием которой одерживались неоднократные победы. Количество и качество кораблей улучшалось и увеличивалось. Так появились «Икосера», двадцатикратный корабль, затем «Триаконтера», тридцатикратный корабль. Самый крупный

боевой корабль эпохи эллинизма «Тессараконтера», сорокакратный корабль, был построен в период Птолемея IV Филопатора.<sup>84</sup>

Несмотря на укрупнение военных кораблей основной боевого флота оставались пентеры и гептеры. Большие корабли предназначались для демонстрации силы и могущества на море и на суше эллинистические государства, показывая последние достижения в строительстве военно-морского флота.

Конструкции кораблей были однотипными, поэтому строились они быстро. Плиний пишет, строительство флота римского консула Дуилия продолжалось 45-60 дней, в конечном итоге военный флот принес победу при Милах римлянам в 260 году. В 269-214 гг. всего 45 дней было потрачено на строительство 220 кораблей Гиерона II Сиракузского.<sup>85</sup> Большие корабли строились достаточно долго, так корабль Гиерона гигантских размеров строился в течение года, что связано с размерами и требованиями к отделке внутренних помещений и оснастки корабля.

Военные корабли несмотря на легкость конструкции служили долго и были прочными. Например, тетрера Филопэмена использовалась в военных действиях после ее постройки через 192 года. Обычно служба корабля исчислялась 40-50 годами. Продолжительность эксплуатации судна связана с практическими способами хранения и основательными ремонтными работами, производящимися на регулярной основе.

На основе проведенного анализа конструкции и типов военных судов, можно прийти к выводу, что конструкция военного корабля представляла достаточно простую форму и имела весельное оснащение каботажного назначения. Вместе с этим корабль был устойчивым и маневренным в боевых действиях. Типы кораблей в эллинистический период усложнялись за счет военного снаряжения и боевого

---

<sup>84</sup> Эллинистическая техника: сборник статей / Под ред. акад. И.И. Толстого: Академия наук СССР. – М.-Л., 1948. – 367 с.: карт.

<sup>85</sup> Там же.

вооружения. В связи с увеличением оружия корабли увеличивались в размерах, что не изменило конструкцию боевого судна.

## **2.2. Вооружение и оснастка военных кораблей**

Вооружение морского флота всегда считалось приоритетным для любого греческого государства, в том числе и в эпоху эллинизма. Военные корабли использовались в доставке сухопутных войск к театру военных действий. С помощью военных кораблей осуществлялась морская блокада побережья, в случаях необходимости военные суда применялись в борьбе с пиратами, кроме этого решались вопросы стратегического предназначения в контроле над торговыми и судоходными путями коротких и дальних маршрутов.

В связи с необходимостью успехов на море в сражениях научные открытия сразу внедрялись на практике, способствуя доминированию античной государственной системы длительное время, несмотря на постоянное снижение торговых оборотов в хозяйственной деятельности, роста деспотии и снижение художественной деятельности.

В эллинистический период наблюдается общий прогресс в военной технике, строительстве военных крепостей, гигантских судов, морских маяков, изготовление орудий и оружейных видов обороны, необходимых устройств для оснастки кораблей, что требовало развития точных наук и технических знаний.

Большое значение для военного и гражданского судостроения, ремонта в доках и на ходу, имело изобретение архимедова винта, для откачивания воды с кораблей. Применение нашлось и в сельском хозяйстве, и в работе водяной мельницы, при этом усовершенствования были внедрены и эффективно использованы именно в военно-морском

деле. Изобретение горизонтального станка, усовершенствование горна и молота, распространение печей для обжига, технология изготовления красок, новые технологии стекольного выдувания, технологии выделки кож и многое другое повлияло на техническое оснащение военных кораблей и военно-морского флота. Особенно интересно изобретение подъемного механизма из рычагов и блоков триспаста, применявшихся в подъеме и перемещении судов эллинистического Востока<sup>86</sup>.

Несмотря на изобретения, технический прогресс не привел к промышленной революции. В силу постоянных войн все изобретения применялись в эллинистической военной и строительной технике. Развитие математики, механики, естествознания, все это в совокупности отразилось на техническом оснащении военных кораблей.

Военные баталии сопровождали эпоху эллинизма в течение всего периода, судьба государств в большинстве случаев решалась в морских сражениях, не только в отдельных сражениях, но и вместе с сухопутными войсками. Большое значение имело вооружение кораблей и их оснастка, способная к маневрированию в любых условиях на море, порой определяющих победителя. И конечно, главным отличием военного корабля от торговых и гражданских кораблей было наличие тарана, который появился около 8 в. до н.э.<sup>87</sup>

Как специальное вооружение, таран представляет собой конструкцию в носу корабля, окованную железом, медью, бронзой в продолжении килевого бруса. Конец его обстругивали, обжигали, располагался он в месте соединения киля и форштевня, ниже ватерлинии и имел длину около 2,70 м.<sup>88</sup> Для демонстрации силы и украшения ростр изображался в виде головы мифологического чудовища, животного или рыбы, дикого вепря.

---

<sup>86</sup> Эллинистическая техника: сборник статей / Под ред. акад. И.И. Толстого: Академия наук СССР. – М.-Л., 1948. – 367 с.: карт.

<sup>87</sup> Петерс Б.Г. Морское дело в античных государствах Северного Причерноморья. – М., 1982. – С. 40.

<sup>88</sup> Эллинистическая техника: сборник статей / Под ред. акад. И.И. Толстого: Академия наук СССР. – М.-Л., 1948. – 367 с.: карт.

Термин «таран» в литературе используется как синоним терминов «ростр» и «бивень» (embolos). Геродот впервые пишет о бивне на носу корабля, описывая морское сражение при Алерии (540-530 гг.)<sup>89</sup>.

Размер тарана-бивня неизвестна, но известен факт существования нескольких таранов-бивней на корабле Птолемея Филопатора. Некоторые тараны-бивни могли использоваться повторно в строительстве кораблей.

Таранный бой часто использовался, так как в процессе маневров побеждал самый быстрый и скоростной корабль, пробивая борт противника корабль быстро уходил от абордажа, предотвращая, таким образом, ближний бой. Тактика таранного боя достигла совершенства при использовании трехъярусных кораблей – триер, маневренность которых позволяла быстро менять направление движения, давать задний ход, используя кинетическую энергию удара в полную силу.

Сначала форма тарана была простой, т.е. заостренной, затем она обстругивалась и стала тупой на конце, что усилило пробиваемость удара. В эпоху эллинизма у тарана появляются ребра, по-видимому для облегчения освобождения после удара по противнику. Гребное судно имеет специфику, когда при боевом ударе корабль противника насаживается на нос и в такой момент важно быстро отойти в сторону уклоняясь от абордажа. На изображениях виден изогнутый нос корабля, который специально был выгнут для тарана, так как в момент удара нос корабля проламывает порадос (выносную галерею для вёсел) и планширь. Движение по инерции расталкивает корабли, и они расходятся, после тарана остается пробоина, которая и способствует быстрому потоплению корабля противника.

Появление метательных машин стало следующим шагом в совершенствовании военных баталий, относящихся к периоду

---

<sup>89</sup> Эллинистическая техника: сборник статей / Под ред. акад. И.И. Толстого: Академия наук СССР. – М.-Л., 1948. – 367 с.: карт.

персидских войн. Их активное применение началось в эпоху эллинизма, что привело к практическому исчезновению боевой таранной тактики. Дальнобойность метательных машин была эффективней и потери противника были намного ощутимей, чем при ближнем абордажном бое (Plut., Alex., 2). Торсионные метательные орудия использовались в том числе и против сухопутных войн. Катапульта крепилась на носовой части корабля. Также в описаниях существуют описания башней на кораблях, предназначение которых точно не выяснено, предположительно было построено для прикрытия корабельной пехоты. С появлением больших кораблей палубы становятся шире, прочнее на них размещается техника в больших количествах и качественнее по своим.

Несмотря на это по описаниям Полибия, Плутарха и других все типы судов еще долгое время использовались одновременно в зависимости от цели и задач, поставленных перед мореходами, где важное значение имела дальность маршрута, его предназначение военное или торговое. В итоге большие суда в конечном итоге стали доминировать на море (Veg., IV, 33). На военных кораблях использовались разные виды вооружения. В зависимости от размеров осадное оружие устанавливалось на кораблях. Большие орудия использовались на тетрах, пентерах, гексерах и т.д.

Например, Плутарх писал о том, что по приказу Птолемея Филопатора была построена тессароконтера, длина которой составляла 280 футов, ширина 38 футов, высота в носовой части 48 футов, расстояние от вымпела до подводной части составляло 53 фута (Plut., Alex., 5). При описании он уточняет, что у корабля были два носа, две кормы и семь таранов. «Весла были налиты свинцом и легко скользили в уключинах. На корабле находились четыре тысячи гребцов, 400 человек прислуги, три тысячи экипажа и большой запас провианта».



Гиерон II в 269—214 годах<sup>90</sup> построил тертеру, представляющую из себя трехярусный корабль, предназначенный для перевозки огромных грузов, оснащенный по всем стандартам эллинистической эпохи. На корабле находились помещения для команды, пассажиров, грузов, также были установлено боевое вооружение, восемь башен, катапульта, артиллерия. Предложенные описания показывают высокий уровень военной техники морского флота эллинистических государств.

Вследствие приведенных примеров наличия и использования вооружения морского флота эпохи эллинизма мы приходим к следующим выводам:

В эпоху эллинизма военная и строительная техника достигла большого прогресса. Пелопоннесская война показала новые виды вооружения, применяемые для эффективного ведения боевых действий. Были использованы тараны; осадные орудия; метательные машины - катапульты и баллисты; выбрасывавшие на большие расстояния длинные стрелы и огромные камни; черепахи-навесы, защищавшие осаждающих от копий и стрел, камней и свинца, вороны или греческий огонь. Таким образом, с поставленными усложнившимися задачами армия справилась с помощью военной техники и искусства ведения войны. Кстати, можно заметить, что именно с этого времени начинается становление профессиональной армии наемников.

---

<sup>90</sup> Эллинистическая техника: сборник статей / Под ред. акад. И.И. Толстого: Академия наук СССР. – М.-Л., 1948. – 367 с.: карт.

### 2.3. Морские сражения эллинистической эпохи

Эллинистический период связан с постоянными войнами, сопровождаемые морскими сражениями, поэтому военные корабли были предназначены для решения любых задач, связанных не только с боевыми действиями, но и решением проблем гражданского флота и вопросы обеспечения сухопутных войск поддержкой артиллерии и другими видами вооружения. На победу в военном деле начинает оказывать сильное влияние техническое оснащение и вооружение корабля. Эллинистические государства постоянно находились в состоянии войны с окружающими монархиями и отдельными полисами.

Самыми известными морскими сражениями в эпоху эллинизма были битвы при о. Кос, при мысе Акции и ряд других, описанных у Диодора Сицилийского, Плутарха, Юстина, у Полиэна в его «Стратегемах», Полибием<sup>91</sup>. Трудно переоценить роль флота для таких царей и военачальников, как Антигон Одноглазый, Деметрий Полиоркет, Птолемей Сотер и других, во многом именно их военно-морские силы определяли их зоны влияния и направления внешней политики в регионе. В первую очередь рассмотрим описания нескольких морских сражений: победа Антигона Одноглазого над Клитом Белым в проливе Босфор в 318 г. до н.э., сражение у города Саламин на острове Крит между Деметрием Полиоркетом и Птолемеем I в 306 . до н.э., сделанные Диодором Сицилийским, Полиеном, Плутархом и Юстином.

---

<sup>91</sup> Плутарх. Сравнительные жизнеописания. Александр / Пер. М. Ботвинника и И. Перельмутера. – М., «Правда», 1987. – Т.2. Полибий. Всеобщая история / Пер. Ф.Г. Мищенко, И.Н. Веселовский. Т.2. – СПб, 1997. Коннолли П. Греция и Рим. Энциклопедия военной истории / Пер. С. Лопухова, А. Хромова Москва. – М.: «Эксмо-Пресс», 2000.

## **Антигон и Клит.**

Как только весть о смерти Александра достигла Афин, народное собрание провозгласило поход за свободу и издало манифест с требованием изгнать македонские гарнизоны по всей Греции. Послы разнесли это требование по всем греческим государствам с намерением взбунтовать их против Македонии. Афины мобилизовали на войну 5500 граждан, к которым добавилось 2 тысячи наемников за счет города. Во главе греческой армии стал Леосфен, который выступил из спартанского Тенарона с 8 тысячами наемников. К освободительной армии примкнули 7 тысяч этолийцев, другие города также прислали отряды воинов. В походе не участвовал Коринф, где стоял македонский гарнизон, Спарта, всегда действующая самостоятельно и чьи заложники находились в Македонии. Афинскому флоту в 240 кораблей под командованием Эветиона была поставлена задача не допустить прибытия к Антипатру подкреплений из Азии. Часть кораблей Эветиона блокировала Малийский залив в Эгейском море, где Антипатр держал флотилию для поддержки сухопутных операций. Другая часть курсировала по Геллеспонт, отделяющему Европу от Азии. Весной 322 до н. э. наварх Антипатра Клит Белый привел македонский флот в 240 триер к городу Абидосу на Геллеспонте. Эветион располагал 170 кораблями. В морском бою греки были разбиты. Затем Клит рассеял афинский флот в Малийском заливе и присоединил разблокированный флот Антипатра к своему. Уцелевшие греческие корабли пытались укрыться у острова Аморгос в южной части Эгейского моря, однако Клит настиг их и там. Лишившись флота, Афины перестали быть значительной морской державой. Для Антипатра стало теперь возможным высадить морской десант в Аттике, но его десантная экспедиция занялась грабежом и разорением окрестностей. Афиняне выслали отряд под командованием престарелого Фокиона и перебили мародеров.

Это было еще не последним сражением Клита. Впоследствии он примкнул к Полисперхонту, сподвижнику тоже одному из бывших полководцев Александра, который стал фактически заместителем Антипатра. Полисперхонт больше всего боялся вторжения Антигона в Европу: он надеялся, что на него нападет с востока Эвмен, уже собравший в Киликии значительные боевые силы, таким образом защитит Европу, но теперь он узнал, что Эвмен обратился не против областей, находящихся в руках Антигона, и предпочел произвести вторжение в и Сирию; хотя это движение было хорошо рассчитано обещало блестящие последствия, но все-таки в настоящую минуту оно отдавало Македонию в жертву серьезной опасности. Регент надеялся предотвратить ее тем, что послал под опытным предводительством Клита весь находящийся в его распоряжении флот в воды Геллеспонта с поручением самым заботливым образом охранять сообщение между Азией и Европой, соединиться с Арридеем, который еще находился в Киосе, и занять города Пропонтиды. Лишь только весть об отправке македонского флота получили в Пирее, как Кассандр передал своему полководцу Никанору эскадру, с которой он прибыл сюда сам, приказал ему поспешно двинуться с ней морем в Азию, соединиться с флотом Антигона и затем следовать приказаниям последнего. Это было исполнено; с соединенным флотом, состоявшим из 130 кораблей по Полиену (Polien, IV, 6, 8) и не более ста, как пишет Диодор (Diod., XVIII, 72). Никанор двинулся из Геллеспонта в Пропонтиду, между тем как Антигон с сухопутными силами шел за ним следом по азиатскому берегу. Клит уже несколько дней находился в этих водах; соединился с Арридеем, захватил в свои руки несколько гаваней и стоял теперь на якоре недалеко от Византии, перед входом в Босфор. Здесь против него двинулся флот Никанора в боевом порядке. Полиен в этом месте указывает вместо Босфора пролив Геллеспонт (Polien, IV, 6, 8). Клит имел за себя течение, направляющееся из Босфора в Пропонтиду; против него и против усиленной им мощи нападающих триер неприятель не мог устоять; скоро его поражение было решено; семнадцать

кораблей было потоплено, сорок захвачено Клитом, а остальные бежали в находившуюся недалеко гавань Халкедона. К вечеру туда же прибыл Антигон; он немедленно приказал держать наготове оставшиеся еще не поврежденными корабли, числом шестьдесят, чтобы выступить ночью в море, разместил по кораблям сильнейших из своих гипаспистов и, так как понесенное поражение лишило всех присутствия духа, отдал приказ пригрозить самыми суровыми наказаниями, если кто-либо откажется идти в битву; затем он распорядился, чтобы из лежавшего недалеко и находившегося с ним в дружеских отношениях города Византии было прислано как можно больше грузовых кораблей, на которых он мог бы переправить ночью на противоположный берег пельтастов, пращников и 1 000 стрелков. Там Клит стоял на якоре после одержанной им накануне победы и, убежденный, что неприятельский флот не будет в состоянии удержаться в море, позволил своим матросам и солдатам сойти для отдыха на берег. С наступлением дня они были пробуждены градом стрел и камней; захваченные вполне врасплох, среди возмущенного беспорядка они поспешили к кораблям, отрубили якорные канаты и подняли корабельные лестницы; раненые бродили по берегу, другие старались достигнуть кораблей вплавь; многие были взяты в плен; все, что было взято с собой на берег, сделалось добычей неприятеля; и когда беспорядок достиг высшей степени, вдали показался приближавшийся в лучшем порядке неприятельский флот с большим количеством гипаспистов на борту. Теперь все было потеряно; после короткого боя корабли Клита или были потоплены, или взяты в плен; только адмиральскому кораблю удалось спастись; Клит находился на нем; чтобы обезопасить себя от преследователей, он приказал скоро высадить себя на землю, надеясь бежать в Македонию сухим путем, но попал в руки отряда Лисишаха, который приказал умертвить его (Diod., XVIII, 72). Любопытно было сравнить описание этого морского сражения Полиена с описанием Диодора. У последнего вообще нет упоминаний о пельтастах, а из легковооруженных

воинов упоминаются только лучники. Кроме того, Никанор по Диадору потерял лишь семнадцать кораблей, а по Полиену – семьдесят. Таков был исход морского похода, от которого Полисперхонт ожидал столь многого: Антигон завоевал превосходство на море, переправа в Европу была для него открыта.

Еще один интересный момент описывает Полиен. После описанной победы Антигон велел кораблям идти в Финикию, украсив корабли военными трофеями, причем идти вблизи гаваней и городов, разнося весть о победе. В это время корабли наварха Сосигена, подчиненного Эвмена, стояли в гавани Россоса, в Киликии, с большим грузом золота, захваченного в финикийских городах. Сам Сосиген же проводил время, стоя на утесе, и внимательно смотрел на море «в ожидании попутного ветра». Его моряки, увидев из гавани богато украшенные триеры Антигона, присоединились к ним вместе со всеми сокровищами; таким образом Антигон приобрел множество денег и союзников. Все это время наварх Сосиген продолжал смотреть на море в «в ожидании попутного ветра» (Polien, IV, 9).

### **Деметрий и Птолемей.**

Войны диадохов не утихали еще многие десятилетия, в сражениях стали принимать участие флоты все больших размеров. Битва при Саламине произошла в 306 году до н. э. около города Саламин на строве Кипр. Бои велись как на море, так и рядом с самим городом, из-за чего столкновение называют «Двойной битвой». Являлась одним из важнейших сражений Четвёртой войны диадохов, причиной которой был раздел государства Александра Македонского его полководцами. Победа Деметрия Полиоркета над Птолемеем I позволила отцу первого Антигону провозгласить себя царём и единственным преемником Александра. Сражение описано у двух античных авторов: Диодора Сицилийского (XX том «Исторической библиотеки») и Плутарха (биография Деметрия Полиоркета).

В 309 году до н. э. противоречия между диадохами вылились в Четвёртую войну диадохов, где против Антигона единой коалицией выступили оставшиеся властители. В 307 году он направил сына Деметрия Полиоркета с большим флотом в Грецию, дабы освободить её из-под влияния Кассандра. В 307 году до н. э. Деметрию удалось овладеть большей частью Греции, занять город Мегары и получить поддержку Древних Афин. Полиоркет подсылал своего человека к полководцу Птолемея Клеониду, начальнику сторожевых отрядов в Сикионе и Коринфе, и предлагал ему денег, если он освободит эти города, но Клеонид ответил отказом. Однако Птолемей на острове Кипр начинал готовить десант для вторжения в Малую Азию, и Антигон приказал сыну весной 306 г. до н. э. отплыть туда (Diod., XX, 46). Деметрий отплыл со своим флотом из афинского порта Пирей, после чего с остановкой в Карию подошёл к острову Родос, чьи жители придерживались нейтралитета в борьбе диадохов. Отказ присоединиться к Антигону заложил основу для дальнейших конфликтов между двумя сторонами. После Родоса Деметрий отправился в Киликию, где принял под своё руководство дополнительные корабли и войска. Теперь ему подчинялись 25 000 пехотинцев, 400 кавалеристов и большой флот (110 быстрых триер, 53 транспортных корабля и множество небольших грузовых судов). С этими силами он взял прямой курс на Кипр (Diod., XX, 47). Деметрий организовал высадку на полуострове Карпас возле города Карпасия на северо-востоке Кипра. Вытащив на берег корабли, воины окружили лагерь частоколом и глубоким рвом. Оставив в лагере стражу для кораблей, Деметрий выдвинулся к Саламину, бывшему крупнейшим городом восточного побережья Кипра и штабом стратега острова Менелая, бывшего братом Птолемея. Менелай собрал под своей властью воинов с ближайших застав, и, когда Деметрий был на расстоянии 40 стадий от города, выдвинулся навстречу противнику с 12 000 пехоты и 800 всадниками. Деметрий быстро разбил родственника Птолемея, убив 1000 и пленив 3000 воинов. Менелай укрылся в городе с остатками своих войск, приготовившись

к обороне и разместив на городских стенах осадные орудия. Далее следует описание осады Саламина: строительство огромной гелеполы, обшитой железом и вооруженной артиллерией, а так же отчаянное сопротивление защитников. Тем не менее, время работало на Деметрия, и осада вскоре должна была завершиться победой; Менелай же запросил помощи у Птолемея I.

Получив послание с острова, Птолемей во главе своего флота vyplыл из Александрии на спасение своих владения. Высадившись в районе города Пафос, он получил дополнительные корабли от вассальных кипрских городов. Собрав под своими знамёнами 140 тетрер и пентер и более 200 транспортных кораблей, он отплыл к Китиону. Там он высадил гонцов к Менелая с просьбой выслать из Саламина 60 кораблей, с обретением которых силы диадоха имели бы все шансы на победу. От Китиона флот выдвинулся к Саламину в ускоренном режиме, надеясь успеть прибыть до его падения и объединить флоты с Менелаем. Согласно Плутарху, Птолемей рекомендовал Деметрию покинуть остров, на что тот гарантировал отпустить диадоха при условии отказа от Коринфа и Сикиона (Plut., Dem., 15). Оставив часть войска для продолжения осады, Деметрий укомплектовал моряками свои корабли и вывел их в море. Деметрий расположил свой флот перед входом в гавань Саламина, мешая объединению сил Менелая и Птолемея<sup>[13]</sup>. Сын Антигона оставил адмирала Антисфена с десятью квинквиремами для блокировки гавани, а также приказал коннице патрулировать берег для спасения экипажей потонувших судов. К югу от Саламина Деметрий расположил весь свой флот, порядка 180 боевых кораблей. Самые крупные корабли были семикратными, а большинство — пентеры. На левом фланге он разместил семь крупных финикийских гептер кораблей и тридцать афинских тетрер под командой адмирала Медия, а за ними поставил десять шестикратных и десять пентер, рассчитывая этим крылом победить в грядущей битве. В середине линии расположились лёгкие судна под руководством Фемисона из Самоса и Марсия. Правым крылом командовали



Гегесипп из Галикарнаса и Плейстий из Коса, бывший главным лоцманом всего флота. Птолемей, прождав корабли своего брата, решил ночью прорваться в Саламин, тем самым прекратив блокаду и объединив разрозненные силы. С наступлением утра он обнаружил, что флот Деметрия уже поджидал его. Диадок расположил крупные военные корабли на левом крыле под своим командованием, а транспорт оставался за линией боевых кораблей (Diod., XX, 49). Воздав молитвы богам, стороны начали сближение. Находясь от врага на расстоянии в три стадии, Деметрий приказал поднять позолоченный щит, являвшийся командой к бою. Птолемей проделал ту же операцию, после чего флоты начали ускоренно сближаться. Экипажи сначала использовали луки и баллисты, на более близком расстоянии переходя к дротикам, а сблизившись с вражеским кораблём, воины вместе с гребной командой начинали атаку. Находясь на борту флагманской гептеры, Деметрий активно участвовал в схватке, в ходе которой трое его телохранителей были ранены. Ему удалось разбить правое крыло противника и обратить в бегство корабли, находившиеся на фланге. В то же время Птолемей смог нанести серьёзный урон, но увидев разгром своего левого фланга, решил отступить к Китиону. В это время смогли прорвать блокаду 60 кораблей из Саламина под командованием полководца Менелая Меноития, но они прибыли лишь к окончанию битвы, так что им пришлось немедленно возвращаться назад (Diod., XX, 50-52). По словам Диодора, Птолемей потерял большую часть своего флота, а его противник сумел захватить 8000 человек на 100 транспортных кораблях, 40 нетронутых и 80 повреждённых боевых кораблей. Сам Деметрий потерял 20 военных кораблей. Плутарх сообщает о том, что правитель Египта смог сохранить только 8 кораблей, оставив победителю 70 кораблей, рабов, сокровища и часть своих приближённых. Среди них была гетера Ламия, ставшая любовницей Деметрия, и сын Птолемея Леонтиск (Just., XV, 6-7).

После отплытия Птолемея Саламин вскоре капитулировал, Менелай и его люди получили охранную грамоту, благодаря которой могли

возвратиться в Египет. Правители городов-государств Кипра быстро признали себя вассалами Деметрия, который своей победой лишил правителя Египта возможности вести боевые действия в восточной части Средиземного мор. Находившийся в Сирии Антигон после этих вестей принял диадему и провозгласил себя царём, сделав своего сына соправителем (Diod., XX, 53). Сочетая описания Плутарха, Диодора и Юстина, мы видим сражение грандиозного масштаба, в котором приняли участие самые мощные и совершенные корабли. Эту битву действительно можно назвать «сражением дредноутов античности».

У Полибия же можно описания и некоторых других сражений, случившихся в войнах Филиппа V. Во время правления Птолемея V в силу возраста (ему было шесть лет), царь Филипп V и сирийский правитель Антиох III начали войну за обладание земель, находящихся в сфере влияния Египта. В связи с этим началось завоевание Филиппом в 202 г. Перинфа (Polyb. XVIII. 2. 4), затем захватил Лисимахию во Фракии (Polyb. XVIII. 3. 11), в последующем Калхедон и Киос (Polyb. XV. 21–22).

Филипп в 201 году захватил острова Самос, и пытался взять Хиос и Пергам. Все свои военно-морские силы бросил на захват территорий с целью обеспечения бесперебойного общения с военными гарнизонами в Малой Азии.

По данным Полибия Антигон противился экспансии Птолемеев; и война не произошла, потому что в это же время шла уже Клеоменова война между Ахейским союзом и Спартой. В 227 году Арат в ходе военных действий сорвал сближение Македонии со Спартой и Этолией, что закончилось союзом македонского царя с врагами (Polyb. XV. 21–22).

В 227 году Досон в результате Карийской экспедиции планы продвижения на Восток оставил. Обратившись к территориям Греции,

он заключил договор о сотрудничестве с династией Алинды с Олимпихом. Ослабление Птолемея в конце III в. привело к расширению влияния Филиппа на территории Малой Азии и Эгеиды. При этом Пергам и Родос противостояли Македонии.

В эпоху эллинизма сложились эллинистические державы, сохраняющие территории и объединяясь в союзы. Птолемеевский Египет, Селевкидское царство, Македония, Ахейский союз, Этолийский союз, Родос и Пергам. Упадок Египта в конце III в. до н.э. во время правления Птолемея Филадельфа привел к возвышению Македонии и Селевкидской державы.

Стремление захватить чужие территории привели к сражению около острова Хиос. В 227 году македонские войска во главе Филиппом противостояли Арату на море. Арат же обратился к Антигоне через послов Мегалополя. Информация по историческим сведениям достаточно спорная, поэтому появились критические обсуждения, считающие события историческим вымыслом.<sup>92</sup>

Жигунин В.Д. считает, что Полибий дает достоверные данные, которые могут служить источником для понимания эпохи эллинизма и военных действий этой эпохи.<sup>93</sup>

Сражение на море было подробно описано Полибием (Polyb. XVI. 3–8). Македонская флотилия вступила в битву (Polyb. XVI. 2. 4. 7–8). Вероятно, союзники смогли догнать македонян из-за того, что в македонскую эскадру входили смешанные по типу корабли, суда малого размера установили скорость для всего флота. В морской флотилии Филиппа было 53 палубных судна, среди них 150 лемб и прист и включая декеру флагманский корабль, руководил которой Демократ (Polyb. XVI. 3. 5–6. 2. 9.). Местоположение царя Филиппа неизвестно,

---

<sup>92</sup> Мищенко Ф. Г. Федеративная Эллада и Полибий

<sup>93</sup> В.Д. Жигунин. Международные отношения эллинистических государств в 280–220 гг. до н. э. Казань, 1980. С. 147

так как Полибий дает разную информацию, он мог быть на гексере, пентере или на биреме (Polyb. XVI. 2. 8. Polyb. XVI. 6. 4).

Эскадры Пергама и Родоса состояли из квадрирем и пентер в количестве 65 единиц, по три единицы триемиолий и трехпалубные корабли (Polyb. XVI. 2. 10). Распределение было по следующим параметрам. Македонская флотилия по правому флангу воевало с Атталом I, с левого фланга отражало натиск родосцев. У Филиппа количество судов было намного больше, вместе с этим у Аттала были квадирумы палубные судна с большим количеством вооружения, что давало в некоторой степени превосходство при ведение боевых действий (Polyb. XVI. 4. 1-2. 4. 3). В описании Полибий дает характеристику военным баталиям. Так он описывает боевой беспорядок, гибель флагманского декера во главе с навархом, гибель кораблей и воинов (Polyb. XVI. 4. 5-6. 4. 9). Полегло много воинов из флотилий всех войск, так 60 пергамцев, 70 родосцев, в плену 700 человек, македонцы потеряли 3 000 солдат и 6 000 команды (Polyb. XVI. 5. 1-4).

Корабли Филиппа в количестве 150 единиц вмещали до 6 тыс. человек, из них половина погибли. На крупных кораблях потери были еще больше, так как они состояли из гребцов, матросов, морской пехоты. Пентера могла вмещать 300 гребцов и 120 солдат (Polyb. I. 26. 7). Количество погибших в источниках колеблется, до 1800 гребцов и 480 солдат. Подобные искажения свойственны для всех исторических источников, так как информация у всех разрозненная и точных сведений нет.<sup>94</sup> Вместе с этим можно отметить, что у македонян погибло больше воинов, чем у родосцев и пергамцев, потому что у македонцев было меньше опыта в военных сражениях на море.

В описание морских походов Филиппа V было отмечено несколько периодов строительства военных кораблей. Так в 216 году было построено всего 100 лемб (Just. 29. 4. 1). Лембы представляли из

---

<sup>94</sup> Габелко О. Л. История Вифинского царства. СПб., 2005. С. 254.

себя небольшие суда с одним рядом весел и без тарана. В 209 и 208 годах Филипп начал строить новую флотилию в Кассандрии (Liv. XXVIII. 8. 14). В 217–207 годах строительство было связано с транспортировкой войск по морю и в военно-морских сражениях корабли участвовали не много. Только в 201 году в битве при Хиосе были использованы все силы военно-морского флота македонцев. После боевых действий около острова Хиос Филипп хотел захватить Пергам (Polyb. XVI. 1). Также после Хиоса было еще одно сражение на море около острова Лада, там военные действия развернулись между Родосом и Филиппом, при этом военно-морские силы оказались еще сильны и победили родосцев (Polyb. XVI. 15). Полибий сравнивая два морских сражения у Хиосе и у Лада, пишет о значительности битвы у Лада, чем битвы у Хиоса (Polyb. XVI. 15). Полибий считает, что Филипп победил, так как были захвачены пентеры родосцев и другие суда ретировались. Информация о сражении при Ладе недостаточна, поэтому невозможно сравнить военно-морские действия противников, при этом каждый из них считался победителем (Polyb. XVI. 14. 3).

Военные действия в Карии стали следующим этапом в захватнических войнах Филиппа. Родосский и пергамский морской флот оказывал активное сопротивление, поэтому морская флотилия Филиппа была окружена в Баргильском заливе (Polyb. XVI. 24. 4-5; 8-9). После долгой осады в 200 году войска Филиппа отступили в Македонию, сохраняя гарнизоны в небольших городах вплоть до 197 года (Polyb. XVI. 44. 3-5). В результате Македония оказалась все больше утрачивала власть на суше и на море. Филиппу объявили вторую римско-македонскую войну.

Итак, мы видим, как в эпоху войн диадохов происходила своеобразная «гонка вооружений» в сфере военно-морского флота и технологий кораблестроения. Антигон, Деметрий, Птолемей, другие цари стремились завоевать господство в морях, создать самый сильный

флот. Корабли оснащались все более мощной и многочисленной артиллерией, увеличивались их размеры, надежность и скорость, роль военного флота возрастала. Соответственно, немалая часть войн эллинистического мира проходила в кровопролитных морских сражениях, где участвовали сотни судов различных классов. Таким образом, мы можем увидеть эллинистическую эпоху – помимо прочего - временем расцвета античного кораблестроения и искусства войны на море.

### **Заключение**

На протяжении всего эллинистического периода продолжались войны между царствами, монархиями, союзами греческих полисов и отдельных полисов. Регулярные военные столкновения приводили к сложным отношениям в борьбе эллинистических государств. Сирийские войны Птолемеев и Селевкидов за территории Финикии, Палестины и Сирии, противостояние с Карфагеном и Римом, Парфянским царством. Борьба за Эгейское море. Все эти процессы сопровождалась необходимостью строительства военного флота, наблюдавшееся практически во всех государствах эллинистической эпохи.

Роль и значение военного флота в жизни эллинистического мира зависело от расположения государств, на суше или на море, экономических возможностей для строительства гражданского, транспортного и военного флота.

На основе проведенного анализа можно сформулировать следующие выводы:

1. Конструкция корабля в эпоху эллинизма конструктивных изменений не претерпела. Существенных отличий в гражданском, торговом, военном кораблестроении не было. Преимущественно

усложнилась система оборудования корабля и его оснастка, технические обновления внутренних систем. Произошло увеличение количества ярусов весел, для укрепления корабля появились двух и трехмачтовые паруса, появился выступ на внутренней стороне корабля. На смену униреме пришли биремы и триремы, затем тетремы (tetreres) и пентеры, сохраняющие конструкцию парусного судна с весельной оснасткой.

2. Торговые маршруты по морю строились на основе путешествий и военных походов, создавших условия для формирования новых представлений о мире и мироустройстве Вселенной. От Индии до устья Евфрата, от западных и северных берегов Европы до Шетландских и Оркнейских островов, от Индии до Каспийского моря. Диапазон морских открытий эпохи эллинизма необычайно велик, и поэтому современники Эллады не могли даже по достоинству осознать бесценную сокровищницу знаний, принесших путешественниками миру. Вследствие географических открытий в эпоху эллинизма был открыт путь через океан на запад и на восток, расширилось влияние греческой культуры на весь мир.

3. Крупные портовые города были расположены на пересечении торговых путей на море, представляющих экономическую выгоду для эллинистических государств. Устройство портовых сооружений соответствовали стандартам морских держав Северного Причерноморья, Боспора и т.д. Порт представлял собой технологическую систему организации судостроения и ремонта кораблей, что особенно важно для военного флота, необходимого в освоении и колонизации окружающих земель.

4. Конструкция военного корабля представляла достаточно простую форму и имела весельное оснащение каботажного назначения. Вместе с этим корабль был устойчив и маневренней в боевых действиях. Типы кораблей в эллинистический период усложнялись за счет военного

снаряжения и боевого вооружения. В связи с увеличением оружия корабли увеличивались в размерах, что не изменило конструкцию боевого судна.

5. В эпоху эллинизма военная и строительная техника достигла большого прогресса. Пелопоннесская война показала новые виды вооружения, применяемые для эффективного ведения боевых действий. Были использованы тараны; осадные орудия; метательные машины - катапульты и баллисты; выбрасывавшие на большие расстояния длинные стрелы и огромные камни; черепахи-навесы, защищавшие осаждающих от копий и стрел, камней и свинца, вороны или греческий огонь. Таким образом, с поставленными усложнившимися задачами армия справилась с помощью военной техники и искусства ведения войны. С этого времени начинается становление профессиональной армии наемников.



## Список источников и литературы

### Источники

1. Афиней. Пир мудрецов в пятнадцати книгах. Книги I-VIII. М., 2003.
2. Арриан. Индика / Пер. М. Д. Бухарина // Индия и античный мир. – М.: Вост. лит., 2002. – С.261-291.
3. Арриан. Поход Александра / Пер. М. Е. Сергеенко. Вступ. ст. О. О. Крюгера. – М.-Л.: Изд-во АН, 1962. – 384 с.
4. Витрувий. Десять книг об архитектуре / Пер. с лат. Ф.А. Петровского. М.: Изд-во Академии архитектуры, 1936
5. Марк Юниан Юстин. Эпитома сочинения Помпея Трога «Historiae Philippicae» / пер. с лат. А.А. Деконского, М.И. Рижского / под ред. М. Е. Грабарь-Пассек, комм. К.В. Вержбицкого, М.М. Холода. – СПб.: Изд. СПбГУ, 2005. – 493 с.
6. Марк Туллий Цицерон. Три трактата об ораторском искусстве. Под ред. М. Л. Гаспарова. М., Изд. «Наука», 1972.
7. Плутарх. Сравнительные жизнеописания. Александр / Пер. М. Ботвинника и И. Перельмутера. – М., «Правда», 1987. – Т.2.
8. Полибий. Всеобщая история / Пер. Ф.Г. Мищенко, И.Н. Веселовский. Т.2. – СПб, 1997.
9. Полиен. Стратегемы / Пер. под общ. ред. А. К. Нефёдкина. СПб.: Евразия, 2002. 608 с.
10. Страбон. География / пер. с др.-греч. Г. А. Стратановского, под ред. О. О. Крюгера, общ. ред. С. Л. Утченко. – М.: Ладомир, 1994. – 941 с.

## Литература

11. Горлов Ю. В. Эллинистический Родос // Эллинизм. Политика. Идеология. Культура / Под ред. Е. С. Голубцовой. – М., 1990. – С. 204.
12. Дибвойз Н.К. Политическая история Парфии / Пер. с англ., науч. ред., библиография В.П. Никонорова. – СПб.: Филологический факультет СПбГУ, 2008. –816 с.
13. Дройзен И. История эллинизма. Т. 3. СПб., 2002. С. 267, 279.
14. Ельницкий Л.А. Великие путешествия античного мира. – М., 2013. – С.6.
15. История Древней Греции: Учебник / Ю.В. Андреев, Г.А. Кошеленко, В.И. Кузищин, Л.П. Маринович / Под ред. В.И. Кузищина. 3-е изд., перераб. и доп. – М.: Высш. шк., 2003. – 399 с: ил., карты.
16. Источниковедение Древней Греции (эпоха эллинизма). Учебное пособие / Под ред. проф. В. И. Кузищина. – М., Изд-во Моск. ун-та, 1982.
17. Коннолли П. Греция и Рим. Энциклопедия военной истории / Пер. С. Лопухова, А. Хромова Москва. – М.: «Эксмо-Пресс», 2000.
18. Левек П. Эллинистический мир / Пер. с фр. Е.П. Чиковой, под ред. Г.А. Кошеленко. – М.: «Наука», 1989. – 249 с.
19. Жигунин В.Д. Международные отношения эллинистических государств в 280–220 гг. до н. э. Казань, 1980. С. 147.
20. Мищенко Ф. Г. Федеративная Эллада и Полибий // Полибий. Всеобщая история. Т.1. СПб., 1994. С.117.
21. Петерс Б.Г. Морское дело в античных государствах Северного Причерноморья. – М., 1982. – С. 40.
22. Псевдо-Арриан, Плавание вокруг Эритрейского моря, гл. 57. «Вестник древней истории». 1940. № 2. – С. 279.
23. Ростовцев М. И. Скифия и Боспор. – Л., 1924.

24. Хенниг Р. Неведомые земли. – М., 1961. – Т.1. – С. 75, 105.
25. Эллинистическая техника: сборник статей / Под ред. акад. И.И. Толстого: Академия наук СССР. – М.-Л., 1948. – 367 с.: карт.
26. Berthold R. Rhodes in the Hellenistic age. New-York. 1984. P. 84.
27. Pallas D. L. Arrian and Black sea coastage // Classical topography. Vol. 42. Athens, 1987. P. 29. 322
28. Blackman D. Some problems of ship operation in harbour // Tropis III. 3rd Intern. Symposium on Ship construction in Antiquity. Proceeding /Ed. by H. Tzalas. Athens, 1995. P. 75.
29. Golos J. G. Notes on Salaminian harbours // Tropis III. 3rd International Symposium on Ship construction in Antiquity. Proceedings / Ed. by H. Tzalas. Athens, 1995. P. 291-296.
30. Blackman D. Triremis and shipsheds. P. 41-42.
31. Morrison G. S., Coates G. F. The Ancient Trireme. Cambridge, 1986. P. 115-139.
32. Foley V., Soedel W., Ancient Oared Warships, Scientific American, april, 1981.
33. Tarn. Hellenistic Military and Naval Developments. Cambridge, 1930.
34. Griffith G.T. The Mercenaries of the Hellenistic World. Cambridge, 1935.

### **Интернет-ресурсы**

35. Sylloge Nummorum Graecorum – Project [электронные ресурсы]. Режим доступа: <http://www.sylloge-nummorum-graecorum.org/>, свободный.
36. X Legio Военно-исторический портал античности и средних Веков [электронные ресурсы]. Режим доступа: <http://xlegio.ru/throwing->

[machines/antiquity/military-engineering/seamanship-engineering.html](http://www.veh1.net/brokgauz/machines/antiquity/military-engineering/seamanship-engineering.html),  
свободный.

37. Энциклопедический словарь / Ф.А. Брокгауз и И.А. Ефрон [электронные ресурсы]. Режим доступа: <http://www.veh1.net/brokgauz/>, свободный.