

обмен на предоставленное фарисеям право управлять иерусалимским храмом (с. 177–178). Такие обстоятельства вполне могли заинтересовать Деметрия III, чье политическое положение было крайне нестабильным. Разумеется, Деметрий III, как и его предки, не оставляли надежды вернуть Иудею в сферу подвластных территорий, однако фарисеи рассчитывали в скором времени вновь избавиться от «покровительства» Селевкидов.

Кроме рассмотренных статей в рецензируемый сборник помещены несколько рецензий, в том числе обзор К. Элинга второй части каталога селевкидских монет, составленного А. Хутоном, К. Лорбер, О. Гувером¹¹.

В заключение следует отметить, что рецензируемый том альманаха «Electrum», несмотря на тематическую широту и пестроту, представляет собой достаточно интересный и, на наш взгляд, продуктивный опыт. Хотя большинство опубликованных в нем исследований носят только уточняющий и углубляющий характер, они, безусловно, расширяют наши представления об истории государства Селевкидов.

Литература

Леруш П. 2003: Дура-Европос: итоги работ Франко-сирийской экспедиции (1986–2001) // Парфянский выстрел. М., 285–317.

Смирнов С.В. 2009: Слоновые колесницы Антиоха IV // ПИФК. 3, 3–9.

Boiy T. 2000: Dating Methods during the Early Hellenistic Period // JCS. 52, 115–121.

Boiy T. 2007: Between High and Low. Chronology of the Early Hellenistic Period. Frankfurt-am-Main.

Cohen G.M. 1995: The Hellenistic Settlements in Europe, the Islands, and Asia Minor. Berkeley–Los Angeles–Oxford.

Dreyer B. 2011: How to Become a «Relative» of the King: Careers and Hierarchy at the Court of Antiochus III // AJPh. 132, 45–57.

Houghton A., Lorber C., Hoover O.D. 2008: Seleucid Coins. A Comprehensive Catalogue. Pt. 2. Seleucus IV through Antiochus XIII. Vol. I–II. New York–Lancaster–London.

Kritt B. 1997: The Early Seleucid Mint of Susa. Lancaster.

Leriche P. 2003: Europos-Dura hellénistique // TOPOI. Suppl. 4, 172–183.

Savali-Lestrade I. 1998: Les *philoï* royaux dans l'Asie hellénistique. Genève.

Shaked Sh. 2004: Le satrape de Bactriane et son gouverneur. Documents araméens du IV s. avant notre ère provenant de Bactriane. P.

Spek R.J. van der 1993: New Evidence on Seleucid Land Policy // De Agricultura. Amsterdam.

Strootman R. 2008: rev. on: *Mittag P.F.* Antiochos IV. Epiphanes. Eine politische Biographie. В., 2006 // Bryn Mawr Classical Review. 2008.09.28.

С.В. Смирнов,
кандидат исторических наук, научный сотрудник
Института всеобщей истории РАН

¹¹ Houghton, Lorber, Hoover 2008.

НОВЫЙ ТРУД ПО ИСТОРИИ АНТИЧНОГО МОРЕПЛАВАНИЯ

S.E. MARK. Homeric Seafaring. College Station: Texas University Press, 2009. 257 p.

В современном антиковедении, понимаемом как комплекс смежных наук, предметом которых является исследование генезиса, путей и закономерностей исторического развития античной цивилизации, в последней четверти прошлого века тематически и организационно оформилось и получило международный статус особое научное направление – археология и история античного мореплавания. Свидетельство тому – практически ежегодно происходящие по самым разнообразным его проблемам коллоквиумы, семинары, конференции, симпозиумы и международные форумы с участием специалистов всего мира. Но самое важное – широта, глубина и интенсивность исследовательского

поиска в данной области на разных его уровнях, нашедшие отражение в публикациях отчетов, статей, специальных и обобщающих трудов.

Изучение этой проблематики в наши дни разветвляется во многих аспектах, на основе кооперации представителей смежных научных дисциплин и с использованием компьютерных технологий по учету, интерпретации и реконструкции разнотипных памятников. Среди других существуют подходы, которые в рамках комплексного анализа и на основе сравнительно-исторических методов исследования (компаративистики, как бы к ней ни относиться!) уделяют особое внимание отдельным периодам истории морского дела, судоходства и мореплавания античной Греции и древнего Рима.

Рецензируемый труд «Гомеровское мореплавание» Сэмюэла Юджина Марка, защитившего диссертацию в Техасском университете под руководством Дж. Басса, в указанном отношении служит весьма показательным образцом. Автор издал рецензируемую монографию на основе диссертационного исследования. Ее цель состояла в пересмотре имеющихся к настоящему времени в специальной литературе устоявшихся постулатов относительно интерпретации исторической информативности гомеровских поэм как источников по связанным с морем аспектам истории раннегреческого общества. Так же критически анализируются и существующие оценки уровня развития технологии судостроения, конструкции и мореходных качеств корабельных корпусов, состояния судоходства и мореплавания в древней Греции в период, определяемый как гомеровский или как «темные века» греческой истории (ок. 1050–750 гг. до н.э.).

Понятно, что в первую очередь автором были подвергнуты осмыслению разбросанные в текстах гомеровских поэм эпические формулы и эпитеты, в которых отложились данные по самым различным аспектам конструкции кораблей и состояния древнегреческого мореплавания в это время. Данная тематика до сих пор является дискуссионной в науке. К тому же по сравнению со многими другими темами (политогенез эллинов, проблема гомеровского полиса, политическая система власти, структура общества и т.п.) она до настоящего времени по причине своей сложности находилась вне сферы интересов специалистов, изучающих исторический контекст «Илиады» и «Одиссеи». Что касается античной исторической лингвистики, то и в ней, несмотря на устойчивое внимание к гомеровской проблематике со времени публикации классического труда Дж. Моррисона и Р.Т. Вильямса во второй половине 60-х годов прошлого века¹, исследование этих проблем осуществлялось односторонне и разрозненно. Не привлекалась вся совокупность источников – информации, полученной из синхронных гомеровским поэмам свидетельств античной традиции и материалов древних кораблекрушений. Как показывают результаты, полученные С. Марком, они служат весьма эффективными «ключами» к разгадке морской терминологии Гомера, особенно при применении сравнительно-исторического, историко-филологического и этимологического методов анализа и синтеза.

Собственно, этому и посвящена I глава труда С. Марка. В ее центре находится определение культурного контекста гомеровских поэм. Обращает на себя внимание знакомство автора с обширной литературой по данному вопросу, хотя не все имеющиеся к настоящему времени по данному вопросу концепции им учтены. В частности, ему остались совершенно неизвестными труды российского ученого Ю.В. Андреева по проблематике политогенеза островных обществ Эгеиды, специфике словарного фонда эпических поэм Гомера, их датировке, а также взгляды этого ученого на природу, тенденции развития и социально-экономическую сущность гомеровского полиса². Обошел вниманием С. Марк и труд Б. Хьюз, которая обобщила результаты новейших зарубежных историко-филологических исследований. Она констатировала также, что некоторые современные специалисты расширили хронологическое поле создания «Илиады» до 1600–1050 годов до н.э.³

Случайно или закономерно, но такое невнимание имеет своим следствием некоторую абсолютизацию традиционных оценок поздних слоев информационных рядов обеих поэм. С. Марк формулирует следующий вывод: при всей сложности помещения гомеровских поэм в конкретный контекст содержащаяся у Гомера информация относится к 850–750 гг. до н.э. (с. 24–25). Другими словами, автор постарался показать, что данные Гомера синхронны состоянию морского дела, судоходства и мореплавания в начальный период греческой архаики. Именно такая постановка вопроса, как полагает С. Марк, и дает возможность интерпретации и реконструкции гомеровских характеристик кораблей и элементов такелажа. Ее надежность, как полагает исследователь, гарантирована той информацией, которая, с одной стороны, выявлена при изучении в 80-х и 90-х годов XX в. остатков античных кораблекрушений, а с другой – находит подтверждение в результатах исследований фактов, отложившихся в произведениях античных авторов и иконографических источниках.

¹ Morrison, Williams 1968.

² Андреев 1976; 1989; 2002.

³ Хьюз 2006.

II глава монографии С. Марка посвящена отраженной в поэмах Гомера истории конструкции корабля. Полагая, что недостатки предшествующих исследований проистекали из абсолютизации этимологического метода (это, как он считает, ограничивало методологию и обедняло результаты разработок проблемы), автор вполне резонно указывает на наличие других, более эффективных возможностей изучения данного вопроса. По его мнению, гомеровские мореходы и судостроители были людьми, представляющими специфическую культуру. На основании комплексного исследования и сопоставления данных археологии и этнографии в тексте поэм можно не только выявить типы кораблей, строившихся во времена Гомера, но и объяснить различие их конструкций, включая использование неодинаковых приемов строительной техники и технологий создания самого корабельного корпуса.

Исходя из убеждения, согласно которому «изобретение корабельного корпуса сравнимо по значению с изобретением лука и стрел», в решении данной задачи С. Марк сосредоточил основное внимание на трех технологиях: ласинговой, шпангоутно-ласинговой и шип-в-паз с дополнительным нагельным креплением. По мнению исследователя, они восходят своими корнями к традициям судостроения в древнем Египте, Сирии и Финикии, находят прямые аналогии в конструкции морских судов, засвидетельствованных этнографами в Африке и Азии (mitere, sohar, baghla) и проявляются в хронологически близких гомеровскому времени материалах кораблекрушений VII–VI вв. до н.э. Эти технологии отчасти являются изобретением гомеровских греков, а отчасти – их заимствованием у соседей по Эгеиде.

Первая технология строительства, ласинговая (шнуровая по способу соединения отдельных узлов и досок обшивки), была открыта самими греками. Заслуга внедрения второй, шпангоутно-ласинговой, придававшей конструкции корабельного корпуса особую жесткость, принадлежала многим народам Средиземноморья, но ее преимуществами в первую очередь пользовались древние греки. Третья – шип-в-паз – была заимствована из древнего Египта, как и практика строительства морских судов по чертежам. Что касается этрусков, то, как предполагает автор, о традициях их судостроения свидетельствуют затонувшие корабли у побережья близ Марселя (Франция) и у о. Джильо (Италия), демонстрирующие сильное воздействие технологий Восточного Средиземноморья и Карфагена (неровный киль, использование комбинированных способов придания корабельному корпусу жесткости).

Собрав внушительное количество указаний о протяженности морских путей и сопоставив их с информацией о размерах и грузах морских судов, С. Марк делает заключение, что шпангоутно-килевые суда, строившиеся указанными способами соединения, были предназначены для совершения продолжительных плаваний, в том числе и в открытом море.

Автор глубоко убежден, что линейный рисунок корабля в геометрическом стиле, в отличие от изображений морских судов в египетских гробницах, информативен во всех отношениях, особенно с точки зрения отображенной в нем конструкции. Интересны результаты анализа С. Марком процесса судостроения. В частности, он отмечает, что наряду с приверженностью мастеров-судостроителей консервативным традициям развивались и инновации. Последние инициировались заказчиком строившегося корабля или его собственником, когда тот был уже спущен на воду. Выбор самой конструкции определялся множеством причин, но основные среди них, как полагает автор, были связаны с практической эксплуатацией морского судна, которой обуславливались его размеры, грузоподъемность, способность к преодолению далеких пространств, тип перевозимого груза, мореходность (обладание гребным и парусным движителем). Но самое главное, как считает автор, новые технологии и скорость строительства зависели от типа общества. Централизованные и жестко стратифицированные общества, по его мнению, усваивают новые технологии намного быстрее децентрализованных, так как у населения последних отсутствуют экономические заботы (!) (с. 80).

Свои наблюдения С. Марк подверг проверке методом их наложения на разбросанные в поэмах Гомера данные о судостроении, морском деле, кораблях и мореплавании. В первую очередь он обратился к интерпретации присутствующего в «Одиссее» рассказа о строительстве главным героем поэмы морского плавсредства на острове Калипсо. Этот сюжет достаточно давно попал в поле зрения специалистов, и к настоящему времени его интерпретация «обросла» весьма солидной историографией. Разброс мнений ученых можно свести к дилемме: что построил Одиссей – плот или лодку? Точка зрения автора изложена в IV главе монографии.

Полемизируя с Т. Сеймуром, Е. Уорре и Ф. Брюстером, С. Марк обратился к этимологии термина $\sigma\chi\epsilon\delta\acute{\eta}$, которым назван строившийся «невольным странником» объект. Автор разобрал эпические формулы, имеющие отношение к профессиональным навыкам плотника у Одиссея, и данные относительно пород деревьев, использованных им для строительства, проследил, с помощью каких орудий труда и по какой технологии производилась постройка корпуса, и сравнил свидетельства эпической поэмы с данными из остатков античных кораблей, погибших при крушениях (в частности, в акваториях мыса Улу-бурун, Цезареи, Бон-Порте, о. Джильо). Наконец, сопоставив все это с выкладками этнографов о технологиях судостроения в Индонезии, Новой Гвинее и Сингапуре (в част-

ности, указав на параллель с конструкцией тамошнего судна *prahu kulis*), С. Марк высказал тезис о соответствии отображенного в «Одиссее» типа корабля и способа его строительства рудиментарной технологии изготовления простейших морских судов в Юго-Восточной Азии (с. 88).

В пользу этого, по мнению С. Марка, говорят и последовательность операций, и обработка киля и шпангоутов, и лощение досок обшивки, и их подгонка друг к другу, и облицовка балоков, брусов и особенно стрингеров носовых скел корпусов корабля медью, и использование двойного топора и «дрели» для изготовления отверстий, и т.д. Как полагает исследователь, Одиссеей строил морское судно по технологии «сшивания» корпусной обшивки, хотя не исключено и использование этим героем и технологии шип-в-паз. Можно согласиться с автором, что точнее определить тип плавсредства Одиссея нельзя. Несмотря на то что «многие операции, орудия труда, способы строительства, размеры и положение отдельных узлов эпического поэтом переданы верно, он в то же время писал художественное, эпическое произведение, а не практическое пособие к семинару» (с. 105–106). В заслугу С. Марку следует поставить убедительное обоснование тезиса о соответствии данных Гомера реальной практике строительства кораблей архаического времени в истории древней Греции.

В V главе своего труда С. Марк обратился к анализу и объяснению присутствующих в поэмах Гомера эпических формул с целью получения данных о типах и устройстве кораблей. Ранее скольконибудь удовлетворительного решения этого вопроса, несмотря на неоднократно предпринимавшиеся в специальной литературе попытки, достигнуто не было. А ведь вопрос представляет собой перво-степенный интерес. Но в его осмыслении специалисты, с одной стороны, следовали устоявшимся традициям, не обращая внимания на познавательные возможности индоевропеистики в определении корневых основ гомеровских определений, а с другой – упускали из внимания полисемантическую природу эпических терминов и определений вообще и у Гомера в частности.

Проделав тщательный разбор терминологии «Илиады» и «Одиссеи» (в непрерывной полемике со своими оппонентами), С. Марк, как нам представляется, «выжал» всю необходимую историческую и историко-техническую информацию. Он высказал мнение, согласно которому эпитеты и определения эпического поэта опираются на общие принципы описания не только внешнего вида, мореходных качеств, но и обустройства внутреннего пространства кораблей разного класса микенской и гомеровской («геометрической») Греции (с. 109). Импонирует стремление автора использовать информацию из ранее не привлекавшихся к разработке проблемы источников. В частности, в процессе анализа эпитетов, передающих цвет гомеровских кораблей (черные, темные, красные, пурпурные и т.п.), он впервые привлек данные об окраске колесниц, сохранившиеся в текстах линейного письма В из Кносса: *mito/mi-to-we-sa* (Kn 269), *po-ni-ki-ja/po-ni-ke-a* (Kn 266, 267, 268, 270, 274).

Не лишены интереса наблюдения С. Марка относительно интерпретации изображений так называемого «священного глаза» на корабле. Данный мотив, как установил исследователь, присутствует не только на микенских изображениях, но и в вазописи геометрического стиля. В его объяснении, однако, автор остановился на возможности трактовки последнего как символа «темноглазой» морской богини греков Амфитриты (с. 113). Он проигнорировал высказывавшееся Дж. Моррисоном мнение о возможности интерпретации размещенных на передних скулах носовой части «геометрических» кораблей «глаз» как колес боевых колесниц с разным количеством спиц, принадлежавших гомеровской аристократии. С нашей точки зрения, изображения таких символов – художественный образ, заимствованный архаическими гончарами у Гомера, одарявшего корабли эпитетом «морские колесницы». Это еще раз служит доказательством того, что геометрическая орнаментация сосудов со вставными корабельными сценами – это «молчаливая поэзия», как, собственно, и определил сущность живописи в V в. до н.э. греческий поэт Пиндар. И тем не менее, как нам представляется, данный вопрос требует дальнейшей проработки.

Гораздо более проникновенен автор в выделении и интерпретации технической терминологии, имеющейся в поэмах Гомера. Это позволяет С. Марку представить реконструкцию устройства гомеровских кораблей. Анализ произведен дифференцированно, в соответствии с содержащимся в каждом термине обозначением той или иной части каждого конкретного устройства, а также выполняемых ими функций в связи с различными условиями плавания (с. 125–139).

Ученый вполне обоснованно реконструирует обобщающую картину. Как им установлено, гомеровские морские суда характеризовались: 1) водорезом в нижней части форштевня; 2) кормовой надстроечной площадкой для гоплитов (в носовой части она упоминается поэтом только один раз: Od. XII. 229–230) и расположенным на ней же «складом» для хранения копий; 3) продольным мостиком, соединяющим полупалубы носа и кормы⁴; 4) отсутствием сплошной палубы; 5) наличием

⁴ Наличие мостика С. Марк выводит из специфики самого термина *ἵκρια*, объясняя отсутствие его изображений на керамике геометрического стиля тем, что вазописцы тех лет не прорисовывали детали такого рода (с. 120). При этом, отмечает автор, имеется единственный случай, когда на рисунке такие полупалубы связывает между собой лежащая мачта.

находящихся ниже уровня опалубки скамеек гребцов, закрепленных на поперечных балках, связывающих противоположные борта судна⁵; 6) присутствием скамейки кормчего, возвышающейся над кормовой полупалубой, а также находящегося на уровне ног кормчего рулевого бруса в 2,13 м шириной, выполняющего сразу несколько функций (ножной опоры, крепления концов парусных снастей – вантов и топенантов, а также надежной распорки, придающей необходимую жесткость всей конструкции кормы); 7) гребными и рулевыми веслами; 8) одной мачтой (не выше 13 м), равной по высоте верхним концам носового и кормового орнаментированных штевней; 9) наличием широкоугольного на рее паруса с различными, как показано в вазописи, элементами стоячего и бегучего такелажа (вантами, штагами, топенантами, фалами, шкотами, гитовыми, брасами, фалами и т.п.); 10) использованием внутрикорпусных перегородок; 11) наличием фальшборта; 12) наличием боковых щитов.

Часть V главы посвящена типам и классу упоминаемых эпическим поэтом кораблей. Анализ данных привел С. Марк к констатации факта присутствия в описаниях Гомера трех типов морских судов: 50-весельных, 20-весельных, а также 20-весельных с широким корпусом, торговых парусно-гребных судов. Тем самым он привел новые доказательства в пользу концепции Дж. Моррисона, согласно которой пентеконтера была стандартным боевым кораблем древней Греции со времени Гомера. В то же время С. Марк совсем не исключает существования различных ее модификаций (что проступает за сообщениями эпического поэта, с одной стороны, о корабле Одиссея, а с другой – о морских судах беотийцев, каждый из которых мог перевозить 120 человек). Ссылаясь на свидетельство Геродота о бегстве фокейцев с Сардинии после поражения у Алалии в 535 г. до н.э., а также на подсчет численности изначального экипажа Одиссея (58 человек), он высказывает предположение, согласно которому указанные 120 человек – это количество людей на борту таких судов помимо экипажа. Другими словами, автор полагает, что стандартная длина пентеконтеры (26 м) могла варьироваться, в том числе и пропорционально ширине, высоте и осадке (с. 142).

Второй тип корабля, по мнению ученого, представлен Гомером как предназначенный для совершения коротких как по своей протяженности, так и продолжительности рейсов. В его рамках также могли иметь место разные подтипы судов, на которых легко можно было устраивать пиратские засады и перевозить захваченную добычу, равную весу 100 быков.

Специально торговым судном С. Марк называет купеческий корабль типа фортí. Длину последнего – в полемике с Т. Сеймуром – он, сопоставляя данное гомеровское судно с африканским мтере, увеличивает с 12 до 18 м и определяет численность его экипажа в 20 человек; двое из них, как показывают этнографические параллели, занимались вычерпыванием воды из трюма, в то время как все остальные гребли (с. 143–144).

Значительное внимание С. Марк уделяет вопросу компетенции гомеровских моряков. Вопреки скептикам, он убежден, что корабли у Гомера – важный элемент жизни современного эпическому поэту общества. В связи с этим исследователь полемизирует со взглядами исследователей, согласно которым среди важнейших сторон жизни греков времени Троянской войны, как свидетельствует описание щита Ахилла, мореплаванию не находилось места, а ахейцы вообще были сухопутным народом⁶.

Такая оценка, по убеждению автора, опровергается эпизодом в III–IV песнях «Одиссеи», в котором предводители ахейцев Менелай, Диомед и Нестор обсуждают пути возвращения домой из-под стен Трои. Из текста следует, что в гомеровский период уже существовали хорошо известные судоходные трассы: короткая, занимавшая один день, – через Эгейское море через Лесбоса до Эвбеи, и длинная: побережье Азии – Египет – Крит – Пелопоннес (Od. III. 165–178; IV. 514). В развитии данного сюжета С. Марк анализирует три вопроса: были ли ахейцы моряками, какими судоходными трассами и как они плавали, в какое время года и суток они совершали свои путешествия? В поэмах Гомера он находит красноречивые факты, позволяющие ему убедительно опровергнуть скептические точки зрения своих предшественников и современников. Это – плавание Одиссея с острова Эола до Итаки без остановок в течение 9 дней, такой же продолжительности путь героя поэмы к земле лотофагов, 4 дня плавания от Крита до Египта и, наконец, 17 дней пути, затраченного Одиссеем для преодоления расстояния от острова Калипсо к земле феаков (Od. X. 28; IX. 82; XIV. 257; V. 578) (с. 148).

⁵ Отдавая дань традиционным представлениям, С. Марк высказывает свою, противоречащую им точку зрения. По его мнению, и термин *σέλδα* и родственное ему прилагательное *ἑύσελμος* указывают на корабль, обладающий «хорошими поперечными и продольными балками», в чем, как он полагает, убеждает сохраненное Фукидидом определение кораблей жителей Коркиры как *ζεῦβαιτες* (Thuc. I. 29. 3).

⁶ Например: Seymour 1914, 305.

С. Марк сопоставляет сделанные наблюдения с техническими терминами, присутствующими в поэмах Гомера, и показывает, что гомеровские греки знали длинные и короткие морские пути, умели преодолевать разные расстояния с помощью паруса в дневное и ночное время суток, они были информированы о розе ветров в различных акваториях, сочетали каботажные пути и плавание в открытом море. Строились корабли, предназначенные для хождения под парусом, а не с использованием одного лишь гребного движителя (последний применялся лишь в экстремальных ситуациях при входе в гавань, маневрировании в ней и выходе в открытое море). Все эти факты убедительно доказывают искусность гомеровских моряков, равно как и то, что ахейцы были опытными мореходами (с. 149–151). А вся совокупность фактов, включая данные о плаваниях по морю в первую очередь представителей гомеровской аристократии (Одиссей, Телемах), демонстрирует, что морское дело выступало важнейшей составляющей частью образа жизни этого общественного класса (с. 159).

Далее С. Марк обращается к экономическим аргументам, изложенным им в VII главе («Торговля и экономика»). Нужно отметить, что в зарубежной историографии – после трудов Й. Хазебрека⁷ – С. Марк является одним из немногих, кто в разработке узкоспециальной проблемы обращается к социально-экономическому аспекту – основе понимания и исторического объяснения закономерностей античного мореплавания вообще и гомеровского в частности.

С. Марку удалось собрать необходимые факты, позволившие на основании рассмотрения статуса гомеровского ойкоса и образа жизни в нем (особенно уровня ведения хозяйства и этических представлений) показать, что делами, достойными аристократа, считались вспашка поля, сбор урожая, война, но только не тяжелый и примитивный физический труд (однако к последнему не относили морское дело и мореплавание). Автор проиллюстрировал это конкретными примерами отраженных в гомеровских поэмах сведений о средствах обеспечения самодостаточности ойкосного хозяйства и его владельца (производство зерна, льна, шерсти и тканей), разведение крупного и мелкого рогатого скота, а также свиней, заготовка строительного леса и т.п.) (с. 152–153).

Но, как справедливо замечает автор, всего этого было недостаточно для достижения идеала. Основные доходы все-таки извлекались из других видов деятельности: их приносили металл, рабы, экзотические заморские товары, которые можно было добыть исключительно за счет войны, пиратства и торговли. Названные виды присвоения прибавочного продукта, как полагает С. Марк, рассматривались Гомером в качестве самых важных аристократических занятий (с. 154–155). Помимо них, не менее прибыльную возможность приобретения более высокого престижа аристократом в обществе, судя по данным эпического поэта, давали обмен (*μεταβλητική*) и розничная торговля (*καπηλική*). Все это, по его образному выражению, породило ту приводимую Гесиодом поговорку, иносказательно передающую цель и смысл жизни лиц аристократического сословия, согласно которой «груз нужен кораблю, большой груз – большому кораблю», что и определило саму стратегию развития морской торговли, приносившей доход (и, более того, избыточное богатство, как указал Фукидид, характеризующий ранние ее этапы). С другой стороны, такого рода деятельностью, по мнению автора, занимались и другие слои гомеровского общества.

В то же время понятие гомеровской торговли, как отмечает С. Марк, было в структурном отношении весьма неоднозначным. В «Илиаде» и «Одиссее» просматриваются не только два уровня развития торговли, но и неодинаковое отношение к ней самой. Один подход представлен продвинутыми идеями перерастания обмена в торговлю, второй – консервативными взглядами на природу коммерческой деятельности вообще в русле приоритетов аристократического этоса в трактовке ее задач (добыча престижных вещей за счет захвата собственности и получения подарков). Именно последний, по мнению С. Марка, следует рассматривать в качестве преобладающего. Это находит подтверждение в тех эпизодах, когда Телемах получает в подарок от Менелая трех коней и боевую колесницу, а несколько ранее Агамемнон и Менелай принимают в качестве дара лемносцев 1000 мер вина. На основании множества подобных фактов из произведений античных авторов ученый приходит к выводу о господстве в гомеровской Греции представлений, согласно которым само понятие «купец» имело иноземное происхождение (в роли купцов рассматривались исключительно финикийцы).

На этом фоне Одиссей изображается Гомером в качестве представителя нового поколения эллинов. Только он совершает набеги ради наживы. Только ему очень хочется прибыть на Итаку богатым. Только он использует для обмена имеющиеся у него дары (II. II. 295–298; Od. XI. 355–361). В объяснении феномена ориентации производства греческого полиса на морскую торговлю С. Марк не оригинален. Опираясь на труды предшественников, он сопоставляет сухопутную и морскую торговлю с точки зрения преимуществ и недостатков, возможностей перевозки товаров, стоимости и безопасности, формулируя закономерное заключение: корабли и мореплавание способствовали стабильности частновладельческих земледельческих хозяйств и ремесленных мастерских (с. 174).

⁷ Hasebroeck 1978.

Главная проблема VIII главы сформулирована автором четко и кратко: война на море. Путем тщательного анализа текстов С. Марк сумел вскрыть и подвергнуть всесторонней интерпретации такие факты, которые в своей совокупности убеждают в существовании сражений на море во времена Гомера, несмотря на то что поэт, казалось бы, не оставил о них никакой информации.

В качестве важнейших доводов исследователь указывает на упоминания в поэмах длинных (до 10 м) морских копий, а также на наличие в них эпизодов, намекающих на вооруженность экипажей кораблей гомеровских аристократов. В подтверждение своей точки зрения С. Марк ссылается на соответствующие данные, почерпнутые из результатов анализа изображений кораблей на сосудах геометрического стиля. Там отображена, по меньшей мере, тактика абордажного боя, применявшаяся в морских войнах египтян и хеттов с «народами моря» около 1180 г. до н.э. (с. 178, 180).

Обращается автор и к решению наиболее дискуссионной к настоящему времени проблеме истории военного флота античности – вопросу о боевых таранах, времени их появления, применения в военно-морском искусстве и возможности такой практики во времена Гомера. На основании сопоставления данных античной традиции, археологии и иконографических источников он приходит к негативному выводу. По его мнению, то, что в изображениях кораблей на сосудах специалисты принимали за таран, на самом деле представляет собой носовой волнорез, изобретение которого способствовало улучшению гидродинамических качеств морских судов, предохраняло корпус корабля от воздействия морской волны, а следовательно, придавало ему большую скорость и маневренность (с. 201).

В доказательство своего тезиса исследователь проанализировал все накопленные к настоящему времени факты. Они убедительно свидетельствуют об эпизодичности использования «руководной торпеды» и о господстве в тактике морского боя исключительно абордажных сражений. Для того чтобы лишить вражеский корабль подвижности, применялась тактика «проплыва», существенным элементом которой являлось уничтожение его гребного движителя с любого борта путем применения специальных лезвий, закрепленных выше весельных лопастей под прямым углом (с. 203).

Критически пересмотрев взгляды своих предшественников, С. Марк на основании анализа трудностей управления кораблем с тараном на всех этапах плавания и морского боя, а также с учетом редкости и позднего характера археологических находок таранов, сформулировал вывод об экстраординарности их применения на практике (с. 210). В связи с этим, сопоставив свидетельства Геродота и Фукидида с разновременными изображениями кораблей с таранами в вазописи, автор приводит интересное альтернативное решение. Он представляет аргументы в пользу интерпретации «боевых» сцен как иллюстрирующих собой нечто иное: вход корабля в иноземный порт в сопровождении патрульных судов с должностными лицами на борту. Цель последних заключалась во взятии пошлин, официальном досмотре груза, поиске контрабанды и идентификации пассажиров (с. 217). Все это вместе взятое, по глубокому убеждению исследователя, объясняет, почему Гомер никогда не упоминает тарана.

Главы IX и X посвящены географии морских плаваний и состоянию инфраструктуры морских портов гомеровской эпохи. Пожалуй, первая из них выглядит слабее. Причина в том, что автор, с одной стороны, проигнорировал познавательные возможности многослойных в информационном плане греческих мифов. А с другой – как и в связи с проблемами гомеровского судостроения и мореплавания – он исходит из убеждения, согласно которому в «Илиаде» и «Одиссее» нашли свое отражение как раз те географические представления, которые, при всей их поливариантности, имели хождение в среде морских торговцев и мореходов. А те всячески запутывали действительное положение дел рассказами о чудовищах, жестоких племенах и таинственных землях, особенно на далеком Западе.

Данное обстоятельство позволяет автору сделать вывод о причинах неопределенности гомеровских географических представлений вообще (с. 223). Обращает на себя внимание их привязка С. Марком ко времени на 50–100 лет раньше путешествий Демарата и Колея. Исследователь приходит к убеждению, что Гомер неплохо был информирован о морских трассах Эгеиды и Восточного Средиземноморья, положении отдельных островов на схождения морских путей в этих акваториях. Но особо подчеркивает автор наиболее характерное для Гомера обстоятельство: все, что тот знал о странах за пределами Греции, имело отношение только к морскому побережью (с. 226). Что касается Западного Средиземноморья, то фиксируются смутные о нем представления у эпического поэта (с. 229).

Глава X посвящена анализу информации гомеровских поэм об устройстве морских гаваней, последовательности действий экипажей по обеспечению безопасного входа и выхода корабля из порта, а также о техническом обеспечении кратковременных и долговременных стоянок морских судов на внешнем и внутреннем рейдах акватории порта (с. 231–234).

При разборе дискуссионной проблемы использования якорей в обеспечение безопасности судна на стоянке С. Марк указывает на недоразумение (сложившееся в специальной литературе по

вопросу о наличии или отсутствии практики использования каменных якорей для обеспечения устойчивой стоянки корабля на большой воде) – неверную интерпретацию употребляемых Гомером терминов: $\theta\rho\epsilon\tau\omicron\varsigma \lambda\acute{\iota}\theta\omicron\varsigma$ – как «причалный камень» и $\epsilon\upsilon\nu\alpha\acute{\iota}$ – как «основа». «Мы не можем отрицать, – указывает автор, – что это последнее слово исключает предположение о плоских каменных якорях вообще, потому что даже якорь со штоком и веретеном лежит внизу с вонзенными в морское дно лапами» (с. 235). Данное наблюдение автор подкрепляет примерами немногочисленных, но весьма показательных памятников VI в. до н.э. из находок в Эгее, Леванте и на Сицилии.

Вообще, по мнению С. Марка, операции по обеспечению безопасности кораблей на время кратких и длительных стоянок в гомеровское время были неплохо разработаны. В пользу этого, помимо обычной для Гомера практики вытаскивания экипажем корабля на берег, он ссылается на факты возведения в то время специальных портовых сооружений по берегам торговой гавани, рытья каналов для обеспечения доставки кораблей к местам их хранения. Возможно, использовались роульсы при их перемещении по суше, наличие одинарных и двойных якорных стоянок, наконец, применялись кнехты для закрепления корабля посредством причальных кормовых концов (с. 236–240).

Монографическое исследование С. Марка представляет собой системный по существу и комплексный по содержанию, подходам и методам анализа исторической информации обобщающий труд, в котором с учетом новейших археологических данных рассмотрены основные проблемы гомеровского морского дела и мореплавания. Вместе с тем работа С. Марка – зеркало тех характерных черт, которые свойственны зарубежной, особенно западной, историографии античного мореплавания вообще. В ней приобрела устойчивость тенденция в пользу верхней, «поздней» датировки свидетельств греческих мифов и эпической поэзии, позволившая С. Марку привлечь к решению избранной им проблемы памятники античных кораблекрушений эпохи архаики, а посредством ретроспекции – и более позднего времени. Иными словами, автор оставил без внимания существующие к настоящему времени в науке иные трактовки хронологии информационного поля гомеровских поэм, возводящие их древнейшие пласты к XVIII в. до н.э.

Абсолютизировал ученый и познавательные возможности отраженного в «Илиаде» и «Одиссее» мифопоэтического восприятия географических реалий, с каждой из которых (в частности, с допуском возможных анахронизмов в представлениях о плаваниях «Одиссея» в североанатийских водах) следует разбираться особо. Впрочем, данный аспект выполняет в рецензируемом труде исключительно информационно-вспомогательную роль. Наконец, автор исключил саму возможность интерпретации так называемых «глаз» в иконографии кораблей на сосудах геометрического стиля как архитектурной детали, символизирующей размещенную поверх носовой полупалубы боевую колесницу, функцию колес которой и выполняют «священные глаза» на носовых обводных скулах (с. 103). Напомним, что такое мнение было высказано уже достаточно давно – в классическом труде Дж. Моррисона и Р.Т. Вильямса⁸.

В целом же в фундаментальном исследовании С. Марка предлагаются решения ряда крупных научных проблем и оно по праву должно занять свое место в историографии истории античного мореплавания.

Литература

- Андреев Ю.В.* 1976: Раннегреческий полис (гомеровский период). Л.
Андреев Ю.В. 1989: Островные поселения Эгейского мира в эпоху бронзы. Л.
Андреев Ю.В. 2002: От Евразии к Европе. Крит и эгейский мир в эпоху бронзы и раннего железного века. СПб.
Хьюз Б. 2006: Елена Троянская. М.
Hasebroeck J. 1978: Trade and Politics in Ancient Greece. Chicago.
Morrison J.S., Williams R.T. 1968: Greek Oared Ships 900–322 B.C. Camb.
Seymour T. 1914: Life in the Homeric Age. N.Y.

Н.П. Писаревский,
доктор исторических наук,
доцент кафедры археологии и истории древнего мира
Воронежского государственного университета

⁸ Morrison, Williams 1968, 45.