Банников Андрей Валерьевич, Горбачева Юлия Геннадьевна

ОСНОВНЫЕ ЭТАПЫ РАЗВИТИЯ АНТИЧНОГО ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА

Развитие античного военного судостроения происходит бурными темпами уже в архаическую эпоху. Именно в конце этого периода появилась триера - новый тип корабля, который на столетия определил пути развития военно-морского флота. Эллинистическая эпоха стала свидетелем создания более крупных судов, позволявших размещать на них мощные метательные машины и тысячи солдат. Время господства кораблей-гигантов закончилось в 31 г. до н.э., когда в битве при Акции флот Октавиана одержал победу над флотом Антония и Клеопатры.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/1/2015/12/3.html

Статья опубликована в авторской редакции и отражает точку зрения автора(ов) по рассматриваемому вопросу.

Источник

Альманах современной науки и образования

Тамбов: Грамота, 2015. № 12 (102). С. 16-22. ISSN 1993-5552.

Адрес журнала: www.gramota.net/editions/1.html

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/1/2015/12/

© Издательство "Грамота"

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: www.gramota.net

Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: almanac@gramota.net

8. Формирование партнерской сети для взаимодействия со всеми возможными партнерами для создания законченного решения. Для многих инвесторов важным пунктом является формирование пула проектов, чьи ключевые направления деятельности способны осуществлять дальнейшую маркетинговую синергию, предпринимательскую поддержку, партнерское взаимодействие и пр.

9. Оценка издержек как интегрального результирующего параметра бизнес-модели включает определение и оценку величины совокупных издержек, необходимых для реализации конкретной бизнес-модели.

Рынок – оценка рыночной конъюнктуры для дальнейшего ведения бизнеса. Анализ предполагаемого рыночного потенциала для функционирования стартап-проекта характеризуется очень высокой степенью неопределенности, поскольку рынок плохо определен, технология находится в стадии развития, определение реакции на продукт со стороны потребителей затруднено, высоки риски появления аналогов. Чем революционнее инновация, тем выше неопределенность оценки рынка. Поэтому оценка рыночных возможностей имеет, скорее, вероятностный характер, позволяющий команде проекта и инвестору оценить общий рыночный потенциал разработки, его возможности и перспективы масштабирования. Грамотное применение маркетинга является решающим условием успешного запуска стартапа и прохождения им последующих стадий развития.

Список литературы

1. **Бланк С., Дорф Б.** Стартап: настольная книга основателя / пер. с англ. М.: Альпина Паблишер, 2014. 614 с.
2. **Исследование мирового и российского венчурного рынка за 2007-2013 годы** [Электронный ресурс]: аналитический отчёт. URL: http://rogozhin.ru/product/study-russian-and-world-venture-capital-market-for-the-years-2007-2013/ (дата обращения: 27.11.2015).
3. **Касноча Б., Хоффиан Р.** Жизнь как стартап. Строй карьеру по законам Кремниевой долины. М.: Альпина Паблишер, 2013. 240 с.
4. **Черкасов Д. О., Сайбель Н. Ю.** Стартап: характеристика понятия и этапы развития // Современное состояние и перспективы развития научной мысли: сборник статей международной научно-практической конференции / под ред. А. А. Сукиасян. М., 2015. С. 141-143.

MARKETING FOUNDATIONS OF START-UP DEVELOPMENT

Aliev Turan Khidzhran-ogly
Far Eastern Federal University
turanaliev@inbox.ru

The article discusses the role and place of marketing in the start-up development process. The author discovers the basic characteristics of venture market, identifies and describes three main types of innovative accelerators. The paper analyzes in detail start-uppers' mistakes and shows the structure of the start-up business model. Relying on the study findings the researcher proposes to focus on the marketing element of a start-up project at all the stages of its implementation.

Key words and phrases: start-up; investments; business; business development; marketing.

УДК 94(37).08
Исторические науки и археология

Развитие античного военного судостроения происходит бурными темпами уже в архаическую эпоху. Именно в конце этого периода появилась триера – новый тип корабля, который на столетия определил пути развития военно-морского флота. Эллинистическая эпоха стала свидетелем создания более крупных судов, позволявших размещать на них мощные метательные машины и тысячи солдат. Время господства кораблей-гигантов закончилось в 31 г. до н.э., когда в битве при Акции флот Октавиана одержал победу над флотом Антония и Клеопатры.

Ключевые слова и фразы: морские сражения; пентеконтеры; диеры; триеры; пентеры; гептеры.

Банников Андрей Валерьевич, к.и.н., доцент
Горбачева Юлия Геннадьевна
Санкт-Петербургский государственный университет
elephantomasha@mail.ru; jgor439@yandex.ru

ОСНОВНЫЕ ЭТАПЫ РАЗВИТИЯ АНТИЧНОГО ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА©

Развитие греческого военного флота началось уже в период архаики. Главным отличием военных кораблей (πολεμικαί) от купеческих и грузовых была форма корпуса: если корпус купеческого или транспортного судна имел более полные обводы (почему такой корабль и получил наименование «круглого» (στρογγύλον

© Банников А. В., Горбачева Ю. Г., 2015

πλοῖον, *navis rotunda*)), то у боевого корабля обводы были острые, что придавало его корпусу вытянутую форму, поэтому греки, а за ними и римляне, называли военные корабли *длинными* (μακρὰ ναῦ, *navis longa*). Вторая важная особенность военных кораблей состояла в том, что их основным движителем были весла. Это стало причиной того, что греки для обозначения военных судов использовали также собирательный термин *эпикопа* (ἐπίκωπα) – весельные корабли [21, p. 64]. Наличие таранов, или ростр, было характерным признаком только крупных военных кораблей; легкие военные суда таранов, как правило, не имели.

Именно длинные корабли были одним из главных инструментов греческой колонизации (VIII-VI вв. до н.э.). Согласно литературным текстам, экипажи первых судов подобного типа состояли из 20 или 30 гребцов [20, p. 92]. Позднее размеры военных кораблей были увеличены, и их экипажи стали насчитывать по 50 человек: по 25 гребцов на одном борту [4, с. 326; 20, p. 92]. Суда такого типа назывались *пентеконтерами*. Существует мнение, что они могли нести до трех мачт [12, с. 163]. Пентеконтеры активно использовались в качестве боевых кораблей не только в архаический период, но и в эпоху греческой классики [5, с. 389].

В дальнейшем эволюция конструкции военного корабля отражалась как на изменении числа весел и гребцов, так и на изменении расположения гребцов и, соответственно, весел. Хотя пентеконтеры, несомненно, решительно превосходили своих предшественников в скорости, однако увеличение их длины отрицательно сказалось на прочности их корпуса. Очевидно, для того, чтобы, сохраняя быстроходность корабля, уменьшить его длину, а, значит, сделать его более прочным, древние кораблестроители пришли к идее конструкции судна с размещенными друг над другом рядами гребцов. Первыми кораблями подобного типа были двухъярусные корабли – *диеры*. Диеры появились немногим позднее пентеконтер одновременно в странах Востока и в Греции. Главная задача, стоявшая перед их создателями, заключалась в том, чтобы разместить гребцов друг над другом таким образом, чтобы это существенно не повлияло на высоту корабля. Предполагается, что гребцы нижнего ряда были размещены немного выше ватерлинии, а их весла проходили через отверстия в борту судна. Верхний ряд гребцов находился на уровне палубы; их весла закреплялись в уключинах на планшире. Диеры были снабжены таранами, о чем наглядно свидетельствует знаменитый барельеф из дворца Синахериба в Ниневии.

В конце греческой архаики появляется тип военного корабля, который целые столетия будет основой флотов всех морских держав Средиземноморья. Этим кораблем стала *триера* (лат. *трирема*), то есть трехъярусное судно. Согласно преданию, сохраненному для нас Фукидидом, первые триеры были построены в Коринфе. Позднее коринфский кораблестроитель Аминокл около 700 г. до н.э. прибыл на остров Самос и построил для самосцев 4 подобных корабля [16, с. 10]. В действительности нам неизвестно, где и когда были построены первые триеры. Самые ранние определенные свидетельства о них датируются началом VII в. до н.э. Вполне возможно, также, что триеры начали строить не в Греции, а в Финикии, а греки лишь переняли опыт финикийцев и внесли в конструкцию корабля некоторые усовершенствования [20, p. 94].

Эллинистическая эпоха стала поистине революционной в истории античного военного караблестроения. Хотя классические триеры продолжали оставаться в составе средиземноморских флотов, однако в этот период прослеживается тенденция к созданию значительно более крупных судов, а во время морских сражений находит самое широкое применение артиллерия. Эллинистический военный корабль превращается в настоящую плавающую крепость. Из подобных судов состояли по большей части флоты Македонии, Пергама, Селевкидского царства и, отчасти, Рима и Карфагена в период Пунических войн [Ibidem, p. 102-103].

Согласно традиции, корабли крупнее триеры появляются в начале IV в. Первым стал строить *тетреры* (лат. *квадриремы*; четырехкратный корабль) и *пентеры* (лат. *квинквиремы*; пятикратный корабль) сиракузский тиран Дионисий (405 г. до н.э. – до 367 г. до н.э.), активно готовившийся к войне с карфагенянами. Появление новых типов судов не означало, что они тут же принимались на вооружение всеми античными морскими державами. Так, например, тетреры завоевали восточное Средиземноморье только к концу IV в., поскольку первые подобные корабли появились в афинских доках около 330 г. до н.э. [3, с. 52]. Лишь позднее тетреры становятся основным типом корабля флотов различных государств. Вместе с тем, принципы военного кораблестроения, заложенные в начале IV в., получают свое дальнейшее развитие во второй половине того же столетия.

Особенно сильный импульс для инноваций в этой области дали войны диадохов, развернувшиеся после смерти Александра. Если до этого времени *гексеры* (шестикратные корабли) появлялись в составе флотов лишь эпизодически, то в период борьбы за наследство Александра гексеры, так же как и *гептеры* (семикратные корабли), стали существенной частью эллинистических флотилий.

Наиболее активно достижения военно-технической мысли, в том числе и в кораблестроении, использовал на практике Деметрий Полиоркет (336-283 гг.). В 306 г. в сражении у берега Кипра, неподалеку от г. Саламин, в составе флота Деметрия самыми крупными кораблями были гептеры, а большинство были пентерами, тогда как во флоте его противника, египетского царя Птолемея I Сотера (323-283 гг. до н.э.), самыми мощными судами были пентеры, а самыми мелкими – тетреры. В 301 г. Деметрий принимал своего союзника царя Селевка I Никатора (312-281 гг. до н.э.) на *трискайдекере* (тринадцатикратном корабле) [9, с. 386]. Когда же Деметрий стал македонским царем и начал приготовления к большому походу в Азию (288 г. до н.э.), то по его приказу был построен огромный флот в 500 кораблей, среди которых были *пентекайдекеры* и *геккайдекеры* (пятнадцати- и шестнадцатикратные корабли). По утверждению Плутарха, до Деметрия никто не строил таких больших судов, которые поражали не только своими размерами, но отличались и прекрасными судоходными качествами [Там же, с. 392].

Морская гонка вооружений продолжалась и после смерти Деметрия. У египетского царя Птолемея II Филадельфа (283-246 гг. до н.э.) во флоте была *триаконтера* (тридцатикратный корабль), а у Птолемея IV Филопатора (221-205 гг. до н.э.) – *тессараконтера* (сорокакратный корабль). Впрочем, корабли-гиганты, о которых с восторгом пишут античные историки, служили больше для демонстрации морского могущества

правителя, чем для достижения реальных военных целей, поскольку создание таких судов требовало огромных трудов и материальных затрат. К тому же было бы очень трудно обеспечить их необходимым числом гребцов, если бы их строительство приобрело массовый характер. Уже само упоминание об этих кораблях показывает, что они казались чем-то из ряда вон выходящим и потому вызывавшим удивление. Основное же ядро эллинистических флотов состояло из пентер и, отчасти, из гептер [4, с. 330].

О составе эллинистических флотов во II в. до н.э. мы можем судить благодаря одному описанию Полибия, где он подсчитывает потери сторон после морского сражения при Хиосе между флотом македонского царя Филиппа V (238-179 гг. до н.э.) и флотом пергамского царя Аттала I (269-197 гг. до н.э.), выступившего в союзе с родосцами. Филипп потерял 1 *декеру* (десятикратный корабль), 1 *эннеру* (девятикратный корабль), 1 гептеру, 10 крытых судов, 3 *триемиолии* (корабля, имевших два с половиной ряда весел) и 20 лембов (ботов). У Аттала были потоплены 1 триемиолия и 2 пентеры, а 2 тетреры и судно самого царя были захвачены македонянами. Родосцы потеряли 2 пентеры и 1 триеру [11, с. 264].

Мы очень мало знаем конкретного о флоте карфагенян, который должен был выступить в качестве наследника финикийских традиций военного кораблестроения. Насколько можно судить на основании сведений литературных источников, карфагенский флот состоял в основном из тетрер и пентер классического типа. Несомненно, что у карфагенян могли быть и более крупные корабли, например, гептеры. В надписи на колонне Гая Дуилия, установленной в память победы при Милах, одержанной римлянами над карфагенским флотом, говорится, что победителями были захвачены 1 *септерема* (гептера), 30 квинквером и трирем [12, с. 199].

Элиан в качестве особенности конструкции карфагенских кораблей отмечает тот факт, что у них имелось по 2 руля, за каждым из которых стоял свой кормчий [17, с. 75].

Поражение в Первой Пунической войне нанесло серьезный удар по военно-морскому потенциалу Карфагена. В течение Второй Пунической войны пунийцы уже не имели таких многочисленных флотилий, как это было ранее. Разделив свой флот на несколько небольших эскадр, контролировавших различные прибрежные зоны, они не могли собрать в одном месте более 50 кораблей. В 210 г. до н.э. римляне, правда, получили сведения, что карфагеняне готовят огромный флот, чтобы отвоевать Сицилию [13, с. 277]. Однако этот флот так и не появился у сицилийских берегов, поскольку его просто никогда не существовало. Исключением служит флот, собранный карфагенянами в 212 г. до н.э. для оказания помощи осажденным Сиракузам. Он насчитывал 130 военных судов и 700 грузовых. Но, карфагенский адмирал, несмотря на то, что имел численное преимущество, не решился вступить в сражение с римлянами, признав, тем самым, тактическое превосходство противника [Там же, с. 213-214]. Провал планов Ганнибала был вызван отсутствием у него необходимых подкреплений из Карфагена, поскольку, утратив господство на море, карфагеняне не имели никакой возможности регулярно пополнять свои войска в Италии. Политика морской изоляции Италии, проводимая Римом, дала блестящие результаты, и карфагеняне, отчаявшись подвезти Ганнибалу помощь по морю, отдали приказ Газдрубалу вторгнуться в Италию сухим путем.

Капитуляция Карфагена во Второй Пунической войне поставила окончательный крест на его морском могуществе и лишила его статуса великой морской державы. После заключения мира с римлянами, карфагеняне были обязаны выдать победителям все свои корабли. Как передает Ливий, они собрали 500 весельных кораблей различного типа. Сципион приказал отвести их в открытое море и сжечь [Там же, с. 437]. По условиям, мирного договора, карфагенянам разрешалось оставить лишь одну эскадру из 10 триер для борьбы с пиратами.

Рим вплоть до Первой Пунической войны не имел своего флота. Те отрывочные сведения, касающиеся римских военно-морских сил, которые доносят до нас источники, не противоречат этому утвердившемуся мнению. Введение в 311 г. до н.э. должностей *duumviri navales – дуумвиров*, ведавших сооружением, оснащением и командованием военных кораблей, а также факт участия эскадры из 10 судов в войне против Тарента (282 г. до н.э.) не могут служить его опровержением, поскольку после этого события мы ничего не слышим о римских кораблях. Что же касается появления в 267 г. *quaestores classici – морских квесторов*, то они занимались в это время не созданием флота, а привлечением на помощь Риму морских сил союзников [20, p. 112].

Поэтому, когда римляне задумали переправить свои войска в Мессену, то им пришлось обратиться за помощью к южноиталийским грекам. Корабли, которые предоставили им тарентинцы, локры и элейцы, свидетельствуют о том, что бурное развитие военного судостроения в восточном Средиземноморье совершенно не затронуло Великую Грецию: это были все те же пентеконтеры и триеры, которые явно не могли тягаться с пентерами карфагенян [10, с. 160]. Относительно пентер Полибий определенно заявляет, что корабли такого типа в то время в Италии никто не строил [Там же, с. 159-160]. Согласно традиции, образцом для кораблей римского флота послужила севшая на мель и захваченная римлянами карфагенская пентера [Там же, с. 160].

Суда, крупнее пентеры, в этот период были, очевидно, достаточно редки. У Тита Ливия гексеры появляются только трижды, при том в контексте, не имеющем ничего общего с военными операциями периода Пунических войн [13, с. 375; 14, с. 237, 243]. Хотя в этом случае, мы должны учитывать, что до нас не дошел его рассказ о Первой Пунической войне. Полибий, со своей стороны, также достаточно редко упоминает корабли этого типа. Первый раз он сообщает о двух римских гексерах в сражении при Экноме [10, с. 163] и второй – при описании битвы македонского и пергамского флотов в 201 г. [11, с. 264]. Это наблюдение позволяет нам сделать вывод, что гексеры играли не столь заметную роль в морских операциях римлян и карфагенян, а наиболее распространенным типом военного корабля в период Пунических войн были, очевидно, пентеры (квинквиремы) [18, p. 100-101].

За время Первой Пунической войны римляне потеряли до 700 пентер, а их противники – до 500 [10, с. 186]. Однако война завершилась победой Рима, в результате чего он стал ведущей морской державой в западном

Средиземноморье, и к началу Второй Пунической войны римский флот насчитывал 220 пентер и большое количество более мелких судов против сотни пентер и около 20 тетрер и триер у карфагенян [20, p. 114].

Лишив своего противника силы на море, Рим стал значительно меньше уделять внимания собственному флоту. Корабли Республики принимали участие в войнах в восточном Средиземноморье вплоть до конца Третьей Македонской войны. Однако во всех этих конфликтах римляне действовали не самостоятельно, а совместно с флотами крупных морских держав, таких как Пергам, Вифиния или Родос. В разгроме морских сил сирийского царя Антиоха III (241-187 гг. до н.э.) Риму была отведена не главная роль: в битве при Сиде (190 г. до н.э.) римляне не участвовали, а в произошедшей немного позднее битве у мыса Мионнес они действовали совместно с родосцами [14, с. 242-243].

Быстрый упадок римского флота, наступивший во II в. до н.э., был очевиден и для самих современников. «Быть может, – пишет Полибий, – кто либо спросит, почему римляне, завоевав мир и достигнув могущества, во много раз превосходящее прежнее, не в силах теперь снарядить такое количество кораблей, ни выступить в море со столькими флотами. На вопрос о причинах этого можно будет дать ясный ответ, когда мы приступим к изложению государственного устройства римлян» [10, с. 186]. К сожалению, рассуждения Полибия по этому поводу до нас не дошли. По-видимому, сокращение численности римского флота после окончания Второй Пунической войны было вызвано экономическими причинами: строительство и содержание флота обходились очень дорого государственной казне. Поэтому римляне вернулись к своей традиционной политике использования небольших эскадр союзников [20, p. 118]. Но устранение крупных морских держав, таких как Карфаген, царство Селевкидов и Пергам, подрыв влияния и могущества Родоса и неспособность Рима занять место гегемона на море привели в самом скором времени к тому, что эту роль взяли на себя пираты.

Основными очагами распространения пиратства стали побережье Северной Африки, лигурийское побережье, берег Далмации, южное побережье Малой Азии, Эгейские острова, Крит, Корсика и Сардиния.

Ведущие морские державы во все времена пытались бороться с распространением пиратства. В V в. до н.э. полицейские функции в Эгеиде выполняли Афины, в III в. до н.э. эту роль взяли на себя родосцы. Те войны, которые римляне вели в конце III в. до н.э. и на протяжении всего II в. до н.э. с иллирийцами или лигурами также имели своей целью борьбу с пиратством [Ibidem, p. 119].

Долгое время Рим достаточно спокойно относился к распространению пиратства, поскольку деятельность пиратов позволяла бесперебойно функционировать рынкам рабов, подобных тому, который существовал на Делосе. Особенно активно пиратством занимались киликийцы, жившие на юге Малой Азии, а также критяне. Митридат во время своих войн с римлянами заключил союз с киликийскими пиратами, эскадры которых вошли в состав его флота. Это еще больше укрепило могущество пиратов, превратившихся во влиятельную политическую силу [9, с. 75-76]. После победы над Митридатом Сулла, понимая, что ему придется оставить Азию, опустошил все вокруг и не предпринял против пиратов никаких решительных мер [2, с. 761].

Гражданские войны, вспыхнувшие в Римской республике, привели к тому, что пиратство в Средиземном море достигло масштабов, не виданных ранее. Пираты не ограничивались более тем, что грабили проходящие мимо контролируемых ими территорий торговые корабли, но стали совершать опустошительные набеги на населенные пункты, находившиеся в прибрежной зоне [9, с. 75-76]. Они дошли до того, что начали грабить побережье Италии и нападать на италийские города [Там же, с. 76]. Рим попытался отреагировать на эти действия захватом сухопутных пиратских баз. Однако экспедиции Марка Антония на Крит (102-100 гг. до н.э.) и Публия Сервилия в Исаврию (78-74 гг. до н.э.), хотя и были весьма успешными, однако не имели серьезных последствий, поскольку у Республики не было сильного флота, чтобы закрепить достигнутые успехи. «Могущество пиратов распространилось почти на все Средиземноморье, – резюмирует Плутарх, – так что море стало совершенно недоступным для мореходства и торговли» [Там же]. Над Римом нависла угроза голода из-за перебоев с поставками продовольствия.

Пираты создали некий прототип морской империи. Они имели в своем распоряжении хорошо укрепленные морские базы и огромный флот, разделенный на несколько эскадр с опытными наархами (капитанами) во главе. В состав пиратского флота входили не только легкие быстроходные суда (*гемиолии*), но и более крупные корабли, такие как биремы (диеры) и триеры [2, с. 762].

Для борьбы с пиратами Риму пришлось прибегнуть к экстраординарным мерам: в сенат был внесен (68 г. до н.э.) законопроект Габиния, в соответствии с которым верховное командование флотом предоставлялось Помпею; кроме того, Помпей получал неограниченные властные полномочия, распространявшиеся повсюду на суше на расстоянии около 70 км от моря [9, с. 76]. Помпею удалось собрать большой флот, насчитывавший 270 кораблей [2, с. 763]. Несомненно, что какую-то их часть для него поставили римские союзники, а другая была построена на римских верфях. Из каких судов был образован этот флот, нам точно неизвестно. Определенно, что в его состав входили гемиолии [Там же]. Если же принять во внимание тактику, избранную Помпеем для борьбы с пиратами, то мы должны признать, что в распоряжении у него не было слишком крупных кораблей.

Войну с пиратами, которая считалась очень трудной, Помпею удалось завершить за 3 месяца. Он разделил Средиземное море на 13 секторов, в каждый из которых направил римские эскадры. Это позволило ему начать наступление на пиратов, вытесняя их к своим базам, находившимся в Киликии. Таким образом, всего за 40 дней Помпей смог очистить от морских разбойников Тирренское и Ливийское моря, а также водное пространство вокруг Корсики, Сардинии и Сицилии. После этого, имея при себе 60 кораблей, он перенес военные действия в восточное Средиземноморье [9, с. 78]. Разбив противника в морской битве у Коракесия, римляне высадились в Киликии и заставили пиратов капитулировать. Плутарх сообщает, что Помпею досталось в качестве добычи 90 судов «с окованными медью носами»; больше 20 000 пиратов было взято

в плен. Согласно Аппиану, Помпей захватил 71 корабль, и 306 кораблей пираты выдали ему сами. Кроме того, римлянами было занято 120 городов, стоянок и укрепленных пристаней, а около 10 000 пиратов было убито или попало в плен [2, с. 765]. Тогда же был уничтожен и второй по важности очаг пиратства, располагавшийся на Крите. Посланный на остров проконсул Квинт Цецилий Метелл к 67 г. до н.э. разрушил пиратские гнезда, захватил в плен и казнил оставшихся пиратов [9, с. 79].

Флот Помпея, который должен был значительно увеличиться за счет пиратских судов, исчез практически сразу же после окончания войны. По всей видимости, бóльшая часть кораблей за ненадобностью была вытащена на сушу и погибла, лишенная необходимого ухода. Впрочем, какая-то эскадра находилась при Помпее еще во время Третьей Митридатовой войны [Там же, с. 85].

Существует распространенное мнение, что конец господству на море больших кораблей положила битва при Акции (31 г. до н.э.), в которой быстроходные суда Октавиана, в частности, *либурны*, оказались сильнее неповоротливых гептер и декер Антония. Однако не стоит переоценивать боевые качества быстроходных судов и ту реальную пользу, которую они могли принести в борьбе с более крупными и менее подвижными судами. Доказательств этому можно привести достаточно много. Например, Полибий описывает, как в сражении между македонским и пергамским флотами македонская декера встретилась с неприятельской триемиолией. Результат этого столкновения показал, что, несмотря на свою подвижность, последняя не смогла оказать македонскому кораблю достойного сопротивления: триемолия была пробита ниже ватерлинии и повисла на таране декеры. Чтобы справиться с огромным кораблем, потребовались еще две пентеры, которые напали на него с флангов [11, с. 261-262].

Согласно Цезарю, корабли галлов были намного больше римских, поэтому римляне не могли никаким образом наносить им вред: прочность этих судов была такова, что тараны не пробивали их, а поскольку галльские корабли были значительно выше римских, то римские метательные снаряды не причиняли неприятелям существенного ущерба, в то время как те могли почти беспрепятственно обстреливать римлян. Большая высота галльских кораблей к тому же препятствовала римлянам эффективно использовать свои абордажные средства. Поэтому римляне могли рассчитывать только на быстроту хода своих судов и опытность гребцов. В конечном итоге, чтобы бороться с противником, римлянам пришлось прибегнуть к специальным приспособлениям [6, с. 61].

Лукан в поэме «Фарсалия» рассказывает о морском сражении римлян с греками Массилии. В составе римского флота были крупные корабли, такие как триремы и квадриремы, а в греческом – небольшие и быстроходные. Соответствующей размерам судов была и тактика каждого из противников: опытные в морском деле массилийцы пытались маневрировать, римляне же старались навязать противнику абордажный бой [8, с. 66].

Описывая это сражение, Цезарь сообщает, что быстроходные суда греков, имевшие опытных кормчих, легко уклонялись от атак римских кораблей; массилийцы растягивали свою боевую линию и старались окружить римлян, нападая несколькими кораблями на один, либо проплывая мимо, и ломали ему весла. Поэтому римляне, чтобы завязать с противником ближний бой, стали выставлять один свой корабль против двух вражеских. Когда те подходили близко, они зацепляли их баграми и кошками и вели бой на обе стороны, переходя на вражеские суда [6, с. 251].

Согласно Лукану, Брут, командовавший флагманской гексерой римского флота, чтобы навязать грекам ближний бой, приказал кормчему развернуться, подставив неприятелю свой борт. Массилийцы тут же атаковали корабль Брута, но их тараны застряли в его обшивке [8, с. 66].

Аппиан рисует морское сражение при Милах флотов Секста Помпея и Октавиана, произошедшее в 36 г. до н.э. Состав обоих флотов был различен. Суда Помпея были небольшими и маневренными. У Октавиана флот состоял из крупных и тяжелых кораблей, не таких быстрых, но зато более мощных. «Суда Цезаря, – пишет Аппиан, – нападали на более короткие суда Помпея, отталкивали их, потрясали или пробивали. При сцеплении же они нападали на эти более низкие суда с высоты, причем им было легче сбрасывать железные “вороны” и крючки. Одолеваемые всем этим, люди бросались в море, и их подбирали плававшие вокруг вспомогательные суда Помпея» [2, с. 378-379]. Быстроходность их судов не помогла помпеянцам, и они были разбиты.

Даже сама битва при Акции, при ближайшем рассмотрении, не может служить доказательством превосходства небольших быстроходных кораблей над более крупными и менее маневренными. Во-первых, сразу же отметим, что у нас нет никаких определенных исторических свидетельств, на основании которых мы могли бы считать, что основным типом судов в составе флота Октавиана были легкие двухъярусные либурны. Возможно, это заблуждение укрепилось благодаря Вегецию, передающему, что корабли данного типа послужили образцом для позднейших судов римского морского флота, потому что они отлично зарекомендовали себя в сражении при Акции [15, с. 285]. Более того, было бы странным, что после победных сражений с флотом Секста Помпея, продемонстрировавших превосходство судов Октавиана, требовалось проводить какую-то военную реформу, заменяя их либурнами. Анней Флор передает, что у Октавиана было более 400 кораблей, наименьшими из которых были биремы, а самыми большими – гексеры. У Антония было менее 200 судов от гептер до *эннер* (девятикратные корабли) [1, с. 183]. Иные данные, касающиеся флота Антония, приводит Плутарх. К началу войны Антонию удалось собрать 500 судов [9, с. 430]. Из них 200 кораблей были выставлены Клеопатрой [Там же, с. 427]. Самыми маленькими кораблями во флоте Антония и Клеопатры были триеры, а самыми большими – декеры [Там же, с. 432]. Основную часть, возможно, составляли пентеры.

О либурнах, участвовавших в деле при Акции, Плутарх упоминает лишь однажды, причем, как следует из его описания, эти либурны были не римского происхождения, а принадлежали потомственному морскому разбойнику лаконцу Эвриклу, бросившемуся преследовать корабль Антония и Клеопатры в надежде отомстить за смерть своего отца, казненного по приказу Антония. Впрочем, надежды Эврикла оказались напрасными: по приказу Антония, корабль царицы развернулся к преследователям носом и отогнал их.

Все действия Эврикла в отношении своего недруга заключались в бесплодных попытках попасть в него копьем с палубы «своего суденышка». Но, догоняя другой отступающий корабль Клеопатры, Эврикл сломал ему руль и взял на абордаж [Там же, с. 433]. О чем говорит этот эпизод, изложенный Плутархом? Во-первых, что действия либурн в отношении более крупных судов нельзя признать эффективными. Во-вторых, малое количество либурн, бросившихся преследовать корабль египетской царицы, показывает, что кораблей, способных догнать его, например, либурн, во флоте Октавиана было не так много, иначе можно было бы организовать полномасштабное преследование, захватить Антония с Клеопатрой и сразу же положить конец войне. Сделать это было не так уж трудно, поскольку египтяне стояли в резерве, и им нужно было прорываться через строй кораблей Антония, чтобы уйти с попутным ветром к Пелопоннесу. Следовательно, в какой-то момент они должны были оказаться вблизи флота Октавиана. Наконец, последнее, тот факт, что упомянутые Плутархом либурны были, по-видимому, пиратскими, может свидетельствовать, что их предоставили Октавиану его союзники, поэтому вряд ли количество таких судов было значительным.

Неповоротливость и медлительность кораблей Антония, на которую указывают античные авторы, требуют дополнительных разъяснений. Вспомним, что никто не упрекал в подобных недостатках корабли Деметрия или его преемников. Что же вдруг случилось с кораблями Антония и Клеопатры, которые был построены по тем же канонам? Согласно утверждению Плутарха, огромные суда Антония оказалось невозможным обеспечить необходимым количеством гребцов. Поэтому капитанам кораблей приходилось ловить на дорогах по всей Греции «погонщиков ослов, жнецов, безусых мальчишек» [Там же, с. 430-431]. Чтобы как-то исправить это положение, Антонию пришлось пойти на весьма отчаянный шаг: он приказал сжечь все египетские суда за исключением 60, а освободившихся гребцов пересадил на свои лучшие корабли [Там же, с. 432]. Таким образом, плохая маневренность кораблей Антония и Клеопатры была обусловлена отнюдь не недостатками их конструкции.

Тактика боя, выбранная Антонием, исключала совершение каких-либо маневров: он приказал кормчим стоять на месте, принимая удары вражеских таранов, которые, как он был уверен, не могли причинить большого урона его пентерам и декерам; солдаты же должны были сражаться с абордажными командами противника, как в сухопутном сражении. Большие размеры судов позволили Антонию разместить на палубах 20 000 солдат тяжелой пехоты и 2000 лучников [Там же].

Флор рисует полное уничтожение флота Антония быстроходными и маневренными кораблями Октавиана [1, с. 183]. Сделанное им шаблонное описание разгрома противника на море совершенно не соответствует более детальному рассказу Плутарха, согласно которому дело долгое время оставалось неопределенным. Кораблям Антония приходилось сражаться не столько с противником, сколько с неблагоприятным ветром. Хотя пентеры Антония и не могли набрать необходимого разгона для нанесения таранного удара, однако и корабли Октавиана были не в состоянии нанести ощутимого вреда неприятелю [9, с. 433]. «Плавающие крепости» Антония могли противостоять трем или даже четырем кораблям Октавиана, и борьба при этом шла с помощью различных метательных и зажигательных снарядов и больше походила «на бой у крепостных стен» [Там же].

Даже предательство 60 египетских кораблей, которые по приказу Клеопатры в разгар сражения обратились в бегство, не привело к немедленной победе флота Октавиана. Моряки и солдаты Антония еще долго сопротивлялись и после того, как место сражения покинул сам главнокомандующий. В итоге флот Антония был не столько уничтожен, сколько попросту прекратил борьбу. Поразительным может показаться тот факт, что в руки победителей после многочасовой битвы попало 300 неприятельских судов [Там же, с. 434]. Получается, что ни один из кораблей Антония не был потоплен.

Исчезновение кораблей-гигантов из состава античных флотов было обусловлено вовсе не их низкими боевыми качествами или появлением более совершенных типов боевых кораблей. Все объясняется тем, что их постройка требовала колоссальных материальных и людских ресурсов. Кроме того, для их изготовления нужны были деревья соответствующих размеров. В частности, весла делались из одного цельного куска древесины, и, возможно, для изготовления весел большого размера в некоторых средиземноморских регионах уже не было достаточного количества высоких сосен [19, p. 193]. К тому же, сама собой возникала проблема обеспечения подобных судов экипажами, устранить которую, как показывает опыт Марка Антония, было достаточно трудно, даже имея в своем распоряжении обширные и густо населенные области. Нужно было не только найти необходимое количество гребцов и матросов, но их нужно было еще и содержать, что опять-таки требовало больших финансовых затрат. Строить гигантские корабли могли себе позволить в Восточном Средиземноморье только крупные эллинистические государства, в Западном – Карфаген. Рим был вынужден вступить на этот путь, поскольку ему было необходимо сломить могущество пунийцев. Характерно, что римляне стали строить свои суда не по образцу тех пентеконтер или триер, которые они могли легко найти у своих союзников, и не по образцу пиратских либурн, а взяв за основу пентеры и гептеры карфагенян.

Битва при Акции оказала огромное влияние на всю дальнейшую историю римского военно-морского флота. Но вытеснение либурнами остальных типов кораблей связано не с их удачными действиями в данном морском сражении. Даже если бы победа досталась Антонию, то это не привело бы к принципиально иному положению дел, и пути развития римского морского флота остались бы теми же. После покорения Египта Средиземное море превратилось во «внутреннее озеро» Римской империи. Строительство мощных военных судов отныне стало просто бессмысленным, поскольку единственным противником римской державы на море могли быть только пираты, для борьбы с которыми были нужны не тихоходные «плавающие крепости», а легкие и маневренные суда, способные настичь любой пиратский корабль. Скорость и малые размеры – вот основные достоинства либурн, сделавшихся на некоторое время основным типом кораблей римского военно-морского флота.

Список литературы

1. **Анней Флор.** Две книги римских войн // Малые римские историки. Веллей Патеркул. Анней Флор. Луций Ампелий / пер. А. Немировского, М. Дашковой. М.: Научно-издательский центр «Ладомир», 1996. С. 99-220.
2. **Аппиан.** Римские войны / пер. С. А. Жебелева, С. П. Кондратьева. СПб.: Алетейя, 1994. 783 с.
3. **Аристотель.** Афинская полития. Государственное устройство афинян / пер. и примеч. проф. С. И. Радцига. М.: Флинта; Московский психолого-социальный институт, 2007. 240 с.
4. **Болдырев А. В., Боровский Я. М.** Техника мореходства // Эллинистическая техника: сборник статей под ред. академика И. И. Толстого. М. – Л., 1948. С. 326-336.
5. **Геродот.** История: в 9-ти кн. / пер. Г. А. Стратановского. 2-е изд. М.: Научно-издательский центр «Ладомир», 1993. 600 с.
6. **Записки Юлия Цезаря и его продолжателей** / пер. и комм. академика М. М. Покровского. М.: Научно-издательский центр «Ладомир»; Наука, 1993. 559 с.
7. **Ксенофонт.** Греческая история / пер. С. Я. Лурье. СПб.: Алетейя, 1993. 444 с.
8. **Марк Анней Лукан.** Фарсалия, или Поэма о Гражданской войне / пер. Л. Е. Остроумова, ред., ст. и комм. Ф. А. Петровского. М.: Научно-издательский центр «Ладомир»; Наука, 1993. 350 с.
9. **Плутарх.** Сравнительные жизнеописания: в 2-х т. М.: Наука, 1994. Т. II. 672 с.
10. **Полибий.** Всеобщая история: в 3-х т. / пер. Ф. Ф. Мищенко. СПб.: Наука; Ювента, 1994. Т. I. 496 с.
11. **Полибий.** Всеобщая история: в 3-х т. / пер. Ф. Ф. Мищенко. СПб.: Наука; Ювента, 1995. Т. II. 422 с.
12. **Снисаренко А. Б.** Эвпатриды удачи. Трагедия античных морей. Л.: Судостроение, 1990. 416 с.
13. **Тит Ливий.** История Рима от основания города: в 3-х т. М.: Наука, 1991. Т. II. 528 с.
14. **Тит Ливий.** История Рима от основания города: в 3-х т. М.: Наука, 1993. Т. III. 768 с.
15. **Флавий Вегеций Ренат.** Краткое изложение военного дела // Греческие полиоркетики. Вегеций / пер. С. П. Кондратьева. СПб.: Алетейя, 1996. С. 153-306.
16. **Фукидид.** История / пер. Ф. Г. Мищенко и С. А. Жебелева под ред. Э. Д. Фролова. СПб.: Наука; Ювента, 1999. 590 с.
17. **Элиан.** Пестрые рассказы / пер., статья, примечания и указатель С. В. Поляковой. М. – Л.: Наука, 1964. 186 с.
18. **Casson L.** Ships and Seamanship in the Ancient World. Princeton: University Press, 1971. 441 p.
19. **Jal A.** La flotte de César. Paris: Firmin Didot frères, files et C, 1861. 430 p.
20. **Rougé J.** La marine dans l'antiquité. Vendôme: Presses Universitaires de France, 1975. 216 p.
21. **Scheffer J.** De militia navali veterum libri quatuor. Ad historiam graecam latinamque utiles. Ubsaliae: J. Jansson, 1654. 348 p.

BASIC STAGES OF DEVELOPING THE ANCIENT NAVY

Bannikov Andrei Valer'evich, Ph. D. in History, Associate Professor
Gorbacheva Yuliya Gennad'evna
Saint Petersburg State University
elephantomasha@mail.ru; jgor439@yandex.ru

Ancient military shipbuilding develops rapidly already in the archaic epoch. Just at the end of this period the trireme appeared – a new type of ship, which predetermined for centuries the developmental trends of the navy. The Hellenistic epoch witnessed the creation of larger ships capable to accommodate powerful catapults and thousands of soldiers. The era of giant ships ended in 31 B.C. when in the Battle of Actium Octavian's fleet won a victory over Antony and Cleopatra's fleet.

Key words and phrases: marine battles; penteconters; biremes; triremes; penteras; hepteras.

УДК 930.1
Исторические науки и археология

Статья посвящена коммуникативной составляющей ряда агиографических сочинений, созданных в Поважье в конце XVI – начале XVIII в. В текстах житийных памятников анализируется особый тип социальной коммуникации, связанный с реконструкцией «прошлого». Памятники агиографии представляются в качестве особого вида коммеморации, близкой, по ряду признаков, историческому нарративу. Акцентируется внимание на тесной связи данных текстов с устной традицией и обрядово-ритуальной практикой.

Ключевые слова и фразы: коммуникативное пространство; *memoria*; памятники агиографии; Поважье; историческая культура; конструирование и репрезентация «прошлого».

Биланчук Роман Павлович
Вологодский государственный университет
roman-bilanchuk@yandex.ru

КОММУНИКАЦИЯ С «ПРОШЛЫМ» В ПАМЯТНИКАХ АГИОГРАФИИ ПОВАЖЬЯ (XVI-XVIII ВВ.)©

Со времени выхода в свет фундаментального труда В. О. Ключевского, посвященного древнерусским житиям [12], многие специалисты-гуманитарии весьма скептически относились к памятникам житийной

© Биланчук Р. П., 2015