

Кисельников Алексей Борисович

NAVES ONERARIA PONTO. ПОПЫТКА ИДЕНТИФИКАЦИИ ТИПА РИМСКОГО ТОРГОВОГО СУДНА

В статье предпринята попытка идентификации одного из типов римских торговых судов, известного по нарративным и археологическим источникам как *ponto*. В зарубежной историографии уже высказывались различные точки зрения относительно размеров, корабельной архитектуры и тоннажа этого парусника, однако единого мнения достигнуто не было. Автор акцентирует внимание на необходимости комплексного анализа источников, который поможет избежать фрагментарности, ошибочных выводов, и предлагает новое видение решения проблемы.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/3/2013/12-3/20.html

Источник

Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики

Тамбов: Грамота, 2013. № 12 (38): в 3-х ч. Ч. III. С. 85-89. ISSN 1997-292X.

Адрес журнала: www.gramota.net/editions/3.html

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/3/2013/12-3/

© 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: voprosy_hist@gramota.net

Список литературы

1. **Афонасин Е. В.** Античный гностицизм. Фрагменты и свидетельства. СПб.: Издательство Олега Абышко, 2002. 368 с.
2. **Бологов В. В.** Лекции по истории Древней Церкви. История церкви в период до Константина Великого: в 4-х т. СПб.: Типография М. Меркушева, 1910. Т. 2. 474 с.
3. **Борхес Х. Л.** Собрание сочинений в 4-х томах. СПб.: Амфора, 2011. Т. 3. 703 с.
4. **Гессе Г.** Демиан. М.: АСТ, 2010. 224 с.
5. **Даренский В. Ю.** Советский «марксизм-ленинизм» как феномен секулярного неогностицизма [Электронный ресурс]. URL: <http://credonew.ru/content/view/913/62/> (дата обращения: 01.07.13).
6. **Дик Ф.** Валис. М.: Эксмо, 2011. 768 с.
7. **Лавкрафт Г. Ф.** Малое собрание сочинений. СПб.: Азбука, 2010. 832 с.
8. **Лионский И.** Творения. М.: Паломник; Благовест, 1996. 640 с.
9. **Хаксли О.** Остров. М.: АСТ, АСТ МОСКВА; Владимир: ВКТ, 2010. 316 с.
10. **Эко У.** Маятник Фуко. М.: АСТ, 2012. 832 с.

HISTORICAL METAMORPHOSES OF GNOSTICISM

Karnaukhov Igor' Aleksandrovich
Tyumen State Oil and Gas University
ikharnauhov@gmail.com

The article studies the objective reasons of Gnosticism origin in ancient times. The author, using the method of historical analogy, reveals the reasons of its revival in contemporary society: the connection between the modern trend to anti-traditionalism and neo-Gnosticism phenomenon origin is ascertained. Considering the scientific ambiguity of the term «neo-Gnosticism», the author gives it a socially-culturally conditioned definition. The essential and structural analysis of Gnostic doctrines in the process of historical evolution is conducted.

Key words and phrases: Gnosticism; neo-Gnosticism; metamorphoses; evolution; anti-traditionalism.

УДК 94(37).05+902.01

Исторические науки и археология

*В статье предпринята попытка идентификации одного из типов римских торговых судов, известного по нарративным и археологическим источникам как *ponto*. В зарубежной историографии уже высказывались различные точки зрения относительно размеров, корабельной архитектуры и тоннажа этого парусника, однако единого мнения достигнуто не было. Автор акцентирует внимание на необходимости комплексного анализа источников, который поможет избежать фрагментарности, ошибочных выводов, и предлагает новое видение решения проблемы.*

Ключевые слова и фразы: римское торговое судно; *ponto*; идентификация судна; античное кораблекрушение; мозаики Остии и Альтибурса.

Кисельников Алексей Борисович, к.и.н.

Балашовский институт (филиал) Саратовского государственного университета имени Н. Г. Чернышевского
kiselnikov_ab@list.ru

**NAVES ONERARIA PONTO. ПОПЫТКА ИДЕНТИФИКАЦИИ
ТИПА РИМСКОГО ТОРГОВОГО СУДНА[©]**

Среди значительной части историков давно утвердилось мнение, что в римское время морские перевозки зерна и крупных партий груза осуществлялись на больших торговых судах двух типов [5, р. 210; 7, р. 169-170; 16, р. 584]. Отправной точкой стала находка мозаичного панно III-IV вв. н.э. в Альтибурсе (Тунис) в 1904 году. На ней изображено более двух десятков кораблей с названиями на латинском и греческом языках. Два самых крупных парусника художник обозначил как *corbita* и *ponto* (Рис. 1: № 1, № 3).

У первого судна одна мачта и почти закругленные оконечности. У второго мачты две. Одна несет главный парус, другая, установленная под углом примерно в 40° к горизонтальной плоскости, – носовой. Его форштевень изогнут и выдвинут вперед в продолжение киля.

После того, как археолог М. Гуклер представил панно научному сообществу, ряд историков высказал сомнения в точности передачи форм корпуса кораблей, и насколько те соответствовали данным им названиям. В 1909 г. К. Чаттертон писал: «Будь то парусные или весельные суда, все они имеют черты сходства с финикийской, греческой или римской военной галерой» [8, р. 85]. Доверие к памятнику стало возрастать с 1935 г., когда археологическими раскопками была вскрыта значительная часть территории древнеримского порта Остия, в том числе главный торговый центр, названный «Площадью корпораций». Часть его дворики украшала мозаика II-III вв. н.э. с изображением торговых судов, среди которых выделялись два типа, сходные по своей архитектуре с кораблями на мозаике из Альтибурса (Рис. 2).

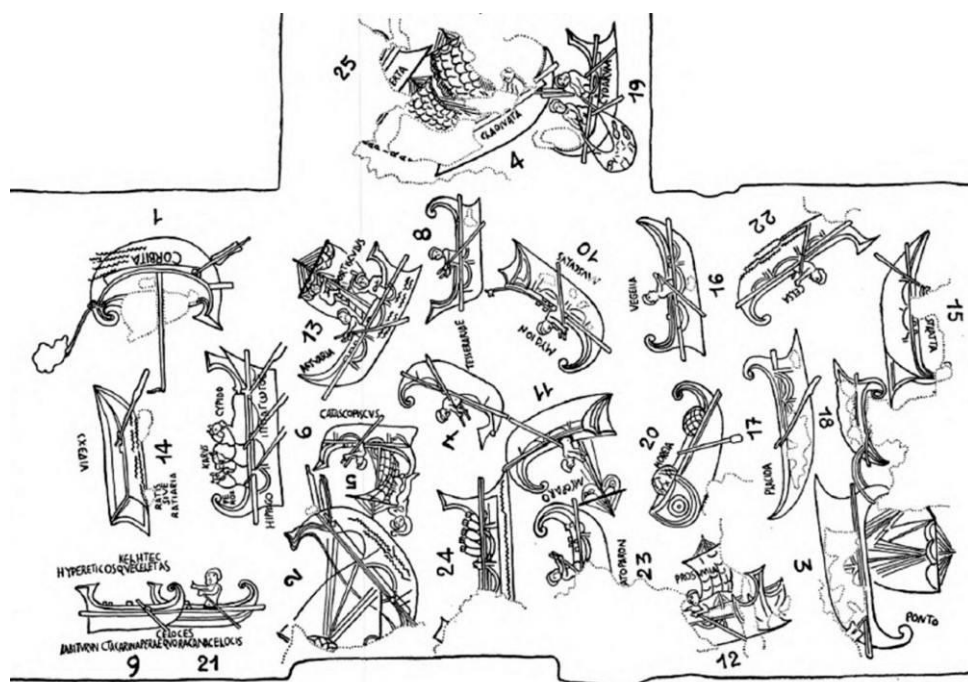


Рис. 1. Мозаика из Альтибуруса [10, p. 120]



Рис. 2. Римские суда из Остии [6]

Открытия окончательно сформировали представление о том, что судно, имевшее выдвинутый в нижней части форштевень и наклонную переднюю мачту, и есть *ponto*. Однако аргументы в поддержку этой теории выглядят не вполне убедительно.

До публикации мозаики специалисты воздерживались от каких-либо комментариев относительно корабельной архитектуры и размеров этих судов. Если авторам I в. до н.э. – IV в. н.э. *corbita* была хорошо знакома как большой, «круглый», тяжелый корабль, перевозивший значительные грузы (Cicero. Atticum. XVI. 6, i; Fest. P. 188; Non. P. 854 L), то *ponto* в качестве слова, обозначающего некий тип судна, встречается только у Цезаря (Civ. Wars. III, 29), Авла Геллия (Noct. Att. X, 5) и у Авсония (Grammaticomastix 10). Цезарь говорит, что ...*pontones*, – которые оставил ему Антоний в Лиссе, – *quod est genus navium Gallicarum* (такого рода (или особого рода) галльские суда) (Ibidem). Что это были торговые корабли, можно понять из 40-й главы: *Ipse Lissum profectus naves onerarias XXX a M. Antonio relictas intra portum aggressus omnes incendit.* / Он (Помпей) отправился в Лисс и сжег там тридцать грузовых кораблей, оставленные М. Антонием.

Несколько строк Цезарь посвящает судам венетов в «Записках о галльской войне». Но можем ли мы быть уверены, что это те самые парусники, о которых речь шла в предыдущей книге? Думается, нет. В результате таких допущений возникали самые разные инсинуации при определении типа судна [13, p. 87-88]. Цезарь не говорит, что это *pontones*, не сообщает о количестве мачт, не о форме штевней кораблей, лишь указывает на их прочность: «...Целиком сделаны из дуба, чтобы выносить какие угодно удары волн и повреждения» (Bel. Civ. III, 13). Авл Гелий называет *pontones* среди прочих кораблей, известных ему, как он сам говорит, из древних трактатов (Noct. Att. X, 1). Авсоний использовал название судна в литературных целях. Поэт стремился с помощью игры слов передать их многозначность и сложность стихосложения: «...Почему любовь, судопроизводство и государство называются одним словом *res*? Лодки, борт к борту, качающиеся на волнах, это корабль (*ponto*) или понтонный мост (*pons*)?...» (Grammaticomastix 7-10). Более удачно передан замысел поэта в английском переводе: «*brig*» *ore* «*brige*»? [12, p. 309].

Еще раз отметим условность рисунков на тунисской мозаике, что свидетельствует о слабом знании мастерами конструкции кораблей и снижает достоверность источника. Весьма категорично по этому поводу высказался В. Штехер: «Они (художники, составлявшие мозаику – А. К.) могли даже не понимать различий между военным и торговым судном» [15, р. 55]. Совершенно не ясно, к какому типу следует отнести корабль без подписи, отмеченный на фреске под № 2. У него закругленные высокие штевни (*corbita*?) и едва различимая носовая мачта с парусом артемоном (*ponto*?). Подобную картину мы наблюдаем на фресках из Остии, где корабли с различными обводами корпуса вооружены одной и двумя мачтами, причем, как правило, передняя мачта имеет наклон.

Известные на сегодняшний день кораблекрушения больших торговых судов также не обеспечивают нас надежной информацией ввиду плохой сохранности деревянных частей корпуса и такелажа. Все попытки французских археологов увидеть в крушении Мадрагу де Жьен *ponto* успехом не увенчались. Вертикальный паз в передней части киля, пропиленный под углом 40°, первоначально сочли углублением, предназначенным для крепления носовой мачты, но при детальном анализе корпуса он оказался намного дальше от вероятного местоположения и служил, по-видимому, для установки какой-то поддерживающей косой балки [Ibidem, р. 56].

В. Штехер, пытаясь разрешить проблему, высказал предположение, что «круглым» судном (*corbita*) могли называться небольшие торговые парусники типа «Кирении», чей корпус в районе мидель-шпангоута (центральная часть судна) имел прогиб (или седловатость) и широкий развал бортов. В более позднее время стали строиться длинные суда, у которых оконечности шпангоутов в верхней части надводного борта формировали прямую, почти параллельную линию бортов от носа до кормы. Такие корабли получили название *pontones*. В этом смысле Мадрагу де Жьен – тоже *ponto* [Ibidem]. Положения, высказанные историком, далеко не бесспорны. Уже только то, что Штехер допускает возможность переноса названия одного из типов галльских судов на различные типы торговых парусников, вызывает большие сомнения. Вместе с тем мысль о том, что *pontones* могли иметь прямые параллельные борта, кажется нам верной.

Известно, что в самом начале войны Цезарь, настигнув Помпея в Брундизии, отказывается от преследования, так как «...Помпей забрал все суда...» (Civ. War. I. 29). Чтобы иметь возможность переправы, ему «...пришлось бы ожидать корабли из отдаленных местностей Галлии, Пицена и пролива (имеются в виду территории, примыкающие к Мессинскому проливу – А. К.)» (Ibidem). Приняв решение направиться в Испанию, Цезарь поручает двумвирам муниципий собирать корабли и доставить их в Брундизий (Ibidem. 30). Во время испанской операции новоиспеченный флот Гая Долабеллы был уничтожен помпеянами в Адриатическом море у иллирийских берегов. К. Торр, исходя из обстоятельств военной кампании, полагает, что галльские корабли прибыли для переброски легионов Цезаря в Брундизий из Массалии. «В I в. до н.э., – пишет историк, – этот вид торговых судов мог использоваться на южном побережье Франции» [17, р. 121]. Л. Кассон, не вникая в подробности, только соглашается с мнением Торра [7, р. 169]. Мы не можем утверждать, что после битвы флотов у Массалии в 49 г. до н.э. (Civ. War. I. 36; 56) торговые корабли, входившие в эскадру Демиция Агенобарба, попав в руки цезарианцев, в течение почти целого года не способны были достигнуть Брундизия. Т. Моммзен пишет, что за это время Цезарь собрал корабли отовсюду [2, с. 357-358]. Но и по возвращению он по-прежнему испытывал недостаток в судах. Цезарь сумел переправить семь легионов (около 1/3 армии – А. К.) на транспортных кораблях, из которых тридцать на обратном пути были захвачены Марком Бибулом и сожжены вместе с командой (Civ. War. III. 6; 8).

Ввиду нехватки транспортных кораблей, было бы логичнее предположить, что в первую очередь в Брундизий могли доставить определенное количество торговых судов из Цизальпинской Галлии, а не из Нарбонской, как полагают историки. Это гораздо ближе, и нет необходимости проходить опасным в навигационном отношении Мессинским проливом, где плавание затруднено наличием сильных течений и нередки шквалы.

«Приальпийская область... богата реками», – говорит Страбон. «...Равнина перерезана каналами... Удивительно, насколько все города, которые лежат... внутри страны, доступны при плавании вверх по рекам, в особенности же по реке Паду (По)» (V. I. 4-5). Обширная дельта реки По совместно с реками Адидже, Brenta, Пьяве и Рено образуют крупную транспортную систему, обеспечивавшую товарообмен с различными районами посредством многочисленных судов и лодок. Корабли, пригодные для плавания в прибрежных водах и закрытых водоемах, строили преимущественно плоскодонными с небольшой осадкой. «Ponto» с латинского – плоскодонная лодка (тоже старофранцузское «*ronton*» и позднеанглийское «*punt*») [11].

Примером может служить корабль I в. до н.э., обнаруженный итальянскими археологами в 1980 г. на окраине города Комаккио в устье По. Профессор болонского университета М. Бонино, проводивший реставрацию корпуса, установил, что парусник длиной 21 м и шириной 5,62 м имел водоизмещение 130 тонн. Отсутствие надлежащего киля делало это судно адаптированным как для внутреннего, так и прибрежного плавания [4, р. 35-42]. На Рис. 3 видно, что в основной части корпус Комаккио имеет форму вытянутого, почти прямоугольного параллелепипеда. Нет седловатости и развала бортов, они прямые до носовой и кормовой оконечностей.

От Брундизия до Лисса, куда привел корабли Антоний, – порядка 95-ти морских миль. При хорошем южном ветре и средней скорости парусных судов в 3-5 узлов он достиг иллирийского побережья в течение суток (Civ. War. III. 26). Расстояние небольшое, и суда вроде Комаккио могли без особого труда его преодолеть. На борту затонувшего корабля археологи обнаружили 120 металлических слитков из Нового Карфагена (Испания), деревянные ящики, амфоры для перевозки продуктов, одежду и посуду из разных районов Средиземноморья. Анализ груза позволил выдвинуть предположение, что в свой последний рейс судно отправилось в Равенну или дельту реки По из крупного торгового порта Аквилеи, на севере Адриатики [9, р. 19], и к моменту гибели прошло порядка 65-ти миль. Вероятная грузоподъемность таких судов достигала 80-90 тонн. Это позволяло разместить на тридцати оставленных Антонием судах около легиона солдат и тем самым, как говорит Цезарь, давало ему «некоторую возможность преследовать Помпея» (Civ. War. III. 29), если тот решит направиться в Италию.

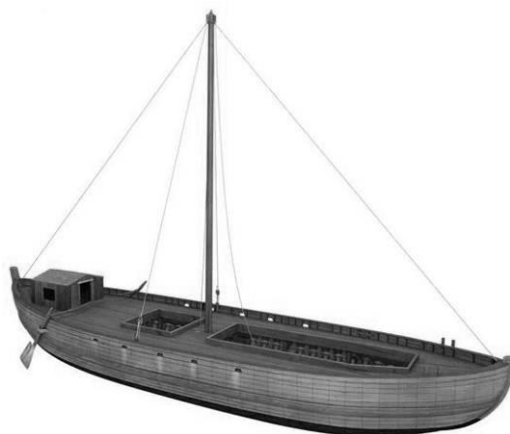


Рис. 3. Реконструкция судна Комаккио [14]

Формы корпуса больших торговых парусников, изображенные на тунисской и остийских мозаиках, хорошо известны в Средиземноморье со времен эпохи Бронзы. Достаточно взглянуть на рисунки критских, а позднее – финикийских и греческих кораблей (Рис. 4).

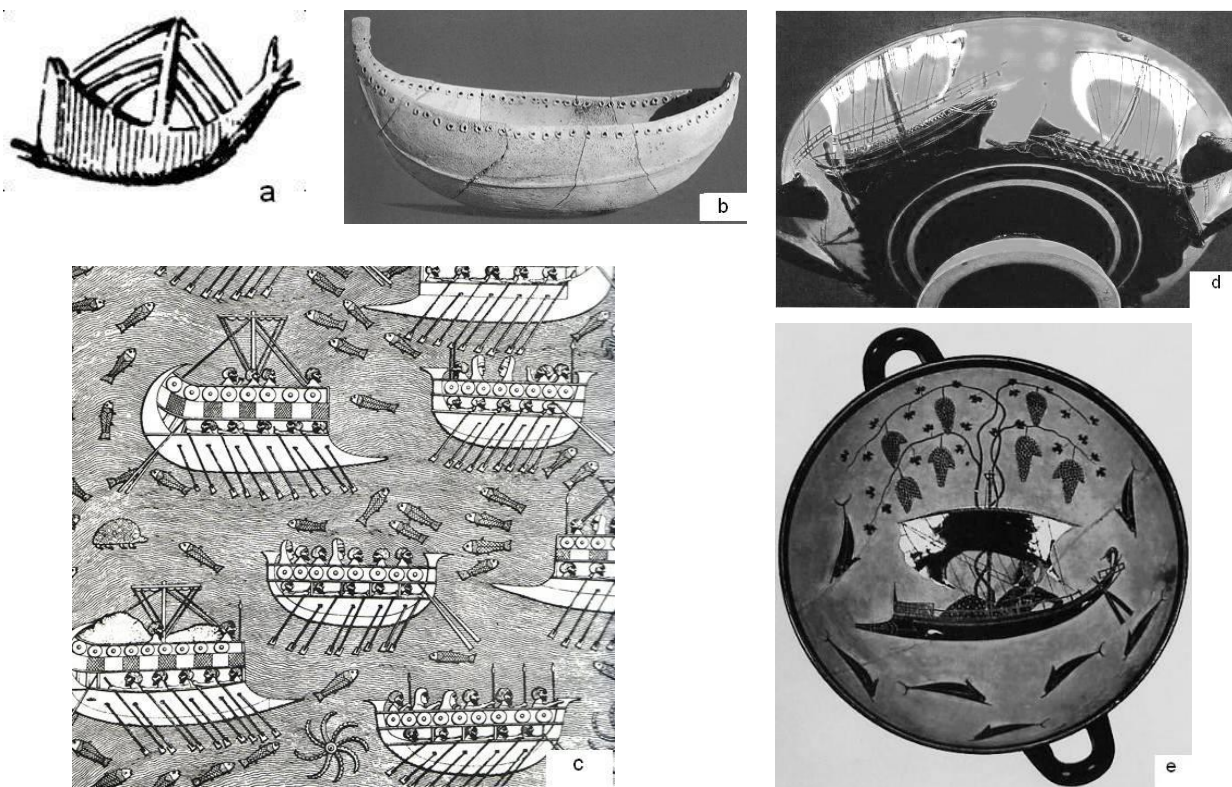


Рис. 4: а – изображение торгового судна 2000 г. до н.э. (Крит) [18, р. 100]; б – корабль из Казафани 1350 г. до н.э. (Кипр) [Ibidem, р. 65]; в – финикийские корабли VII в. до н. э. [Ibidem, р. 127]; д, е – чернофигурные килики VI в. до н.э. с изображением греческих судов [1; 3, р. 11]

В их архитектуре и названиях не было ничего необычного. А вот о том, что такое *pontones* и какие суда перевозили грузы по рекам и в прибрежных водах Галлии, будущие потенциальные читатели «Записок о Гражданской войне», по-видимому, имели смутное представление. В противном случае не было бы нужды автору разъяснять, что это «особого рода галльские корабли». Вероятно, подобные парусники можно было встретить на судоходных реках: Родан (Рона), Лигер (Луаре) и Гарумн (Гаррона). В устьях этих рек и неподалеку располагались важные торговые города: Массилия, Корбилон, Бурдигала. Долины Роны и Луары были старейшей дорогой через материк, которая вела купцов из Средиземноморья к Оловянным островам. Авсоний, уроженец Бурдигалы, не случайно обращается к двум близким по звучанию словам: «*ponto*» и «*pous*», поскольку речные суда, связанные между собой, довольно часто, применяли в качестве плавучих

мостов для преодоления водных преград, и, скорее всего, название этого судна в дальнейшем стало использоваться для обозначения понтонных переправ. Павел в Пандектах (VIII. 3, 38) указывает: *flumine interveniente, via constitui potest, si aut vado transiri potest, aut pontem habeat; diversum, si pontonibus traiciatur* / река может быть перейдена вброд или имеется мост; иное, если через нее переправляются понтонами.

Подводя итог вышесказанному, мы приходим к выводу, что *ponto*, вероятней всего, было плоскодонным одномачтовым судном с небольшой осадкой, грузоместимостью до 100 тонн и обводами корпуса, приспособленными для плавания по рекам и в прибрежных водах Галлии, что не противоречит данным нарративных и археологических источников. К I в. до н.э. экономика Галлии достигла высокой ступени развития. Прекрасная водная транспортная система долины реки По и Франции способствовала урбанизации и расцвету галльской промышленности, которая весьма быстро составила серьезную конкуренцию италийской. Возросшая активизация грузоперевозок, в свою очередь, заставляла кораблестроителей по-новому решать вопросы прочности, архитектуры, искать новые формы обводов корпуса корабля, что приводило к созданию судов новых типов.

Список литературы

1. **Всеобщая история искусств** [Электронный ресурс] / под ред. А. Чегодаева. М.: Искусство, 1956. Т. 1. URL: <http://www.sno.pro1.ru/lib/ha/illustr/orig/117a.html> (дата обращения: 06.08.2013).
2. **Моммзен Т.** Римская история. М.: Типография Солдатенкова, 1887. Т. 3. 590 с.
3. **Athina Chatzidimitriou. Transport of Goods in the Mediterranean from the Geometric to the Classical Period. Images and Meaning** [Электронный ресурс]. URL: <http://www.academia.edu/1938942/> (дата обращения: 06.08.2013).
4. **Bonino M.** Tecnica costruttiva e architettura navale, proposte per la ricostruzione // Berti F. Fortuna Maris. La nave romana di Comacchio. Bologna: Nuova Alfa, 1990. 311 p.
5. **Campbel J. B.** Rivers and the Power of Ancient Rome. University of North Carolina Press, 2012. 592 p.
6. **Carro D.** Galleria Navale [Электронный ресурс]. URL: <http://www.ostia-antica.org/piazzale/cor46-1.jpg> (дата обращения: 14.05.2013).
7. **Casson L.** Ships and Seamanship in the Ancient World. Baltimore: The Johns Hopkins University Press, 1995. 500 p.
8. **Chatterton E. K.** Sailing Ships. The Story of Their Development from the Earliest Times to the Present Day. L.: Sidgwick & Jackson, 1909. 516 p.
9. **Domergue C., Quarati P., Nesta A., Trincerini P.** Retour sur les lingots de plomb de Comacchio (Ferrara, Italie) en passant par l'archéométrie et l'épigraphie [Электронный ресурс]. URL: <http://arxiv.org/pdf/physics/0605044v2.pdf> (дата обращения: 14.09.2013).
10. **Duval Paul-Marie.** La forme des navires romains, d'après la mosaïque d'Althiburus // Mélanges d'archéologie et d'histoire Année. 1949. Vol. 61. P. 119-149.
11. **Harper D.** Etymology Dictionary [Электронный ресурс]. URL: http://www.etymonline.com/index.php?allowed_in_frame=0&search=ponto&searchmode=none (дата обращения: 25.09.2013).
12. **Hugh G. Evelyn-White.** Ausonius, with an English Translation. L., 1919. Vol. 1. 398 p.
13. **Johnstone P.** The Sea-Craft of Prehistory. L.: Routledge & Kegan, 1980. 260 p.
14. **Lorenzo K.** Roman Merchant Ships [Электронный ресурс]. URL: http://www.emmaf.org/kris_lorenz/wp-content/uploads/2012/10/10-29-2012-RomanPres-7-Roman-Merchant-Ships.pdf (дата обращения: 09.08.2013).
15. **Stecher W.** ANNONA – A Maritime Logistic System of the Roman Principate. The Sea – the Ships – the Men. Norderstedt, 2010. 246 p.
16. **The Historical Encyclopedia of World Slavery.** Santa Barbara, 1997. Vol. II / ed. J. P. Rodriguez. 805 p.
17. **Torr K.** Ancient Ships. L., 1895. 139 p.
18. **Wachsmann S.** Seagoing Ships and Seamanship in the Bronze Age Levant. Texas, 2009. 448 p.

NAVES ONERARIA PONTO. ATTEMPT TO IDENTIFY ROMAN MERCHANT SHIP TYPE

Kisel'nikov Aleksei Borisovich, Ph. D. in History
Balashov Institute (Branch) of Saratov State University named after N. G. Chernyshevsky
kiselnikov_ab@list.ru

The attempt to identify one of the types of the Roman merchant ships, known according to narrative and archaeological sources as *ponto*, is undertaken in the article. Different viewpoints concerning the size, naval architecture and tonnage of this sailing vessel had been stated in foreign historiography, but no consensus was reached. The author pays attention to the need for the comprehensive analysis of sources, which will help to avoid fragmentation, false conclusions, and suggests a new vision of the problem solution.

Key words and phrases: Roman merchant ship; *ponto*; identification of vessel; ancient shipwreck; mosaics of Ostia and Althiburus.