



А. В. БАННИКОВ
 М. А. МОРОЗОВ
 ИСТОРИЯ ВОЕННОГО
ФЛОТА
 РИМА И ВИЗАНТИИ

ОТ ЮЛИЯ ЦЕЗАРЯ
 ДО ЗАВОЕВАНИЯ КРЕСТОНОСЦАМИ КОНСТАНТИНОПОЛЯ

ИСТОРИЯ ВОЕННОГО ФЛОТА
 РИМА
 И ВИЗАНТИИ

А. В. БАННИКОВ
 М. А. МОРОЗОВ



Е В Р А З И Я





А. В. БАННИКОВ, М. А. МОРОЗОВ

**ИСТОРИЯ ВОЕННОГО ФЛОТА
РИМА И ВИЗАНТИИ
(ОТ ЮЛИЯ ЦЕЗАРЯ
ДО ЗАВОЕВАНИЯ
КРЕСТОНОСЦАМИ
КОНСТАНТИНОПОЛЯ)**



Санкт-Петербург
2014

ББК 63.3(0)32
УДК 94(495)01–04
Б 23

Издано при финансовой поддержке Федерального агентства по печати и массовым коммуникациям в рамках Федеральной целевой программы «Культура России (2012–2018 годы)»

Научные редакторы: доц. Попов А. А., проф. Хлевов А. А.

Научный консультант: И. В. Кирсанов.

В оформлении книги были использованы исторические реконструкции и прорисовки художника И. В. Кирсанова

Рецензенты: Г. Е. Лебедева, д. и. н., профессор, заведующий кафедрой истории Средних веков исторического факультета СПбГУ;

А. Ю. Прокопьев, д. и. н., профессор кафедры истории Средних веков исторического факультета СПбГУ.

Банников А. В., Морозов М. А.

История военного флота Рима и Византии (от Юлия Цезаря до завоевания крестоносцами Константинополя). — СПб.:

ЕВРАЗИЯ, 2014 — 592 с.: ил.

ISBN 978-5-91852-078-9

В книге рассматриваются процесс возникновения и эволюция римского регулярного флота, а также его роль в структуре вооруженных сил сначала Римской, а в последующем и Византийской империи. После победы Рима над всеми крупными морскими державами Средиземноморья его флот лишь в слабой степени принимал участие в расширении и поддержании римского могущества. Гораздо более заметной была роль речных эскадр, патрулировавших Рейн и Дунай, которые стали границами Империи. Для поддержания этих флотилий в боеспособном состоянии правительство постоянно прикладывало огромные усилия, особенно в IV–V вв.

Усиление значения военно-морского флота происходит уже в византийский период, когда на политической сцене появляются арабы-мусульмане, яростно атаковавшие Империю не только с суши, но и с моря. Противостояние греков с мусульманами на море с переменным успехом продолжалось с VII в. по X в. В X столетии византийцы восстановили свое господство в Восточном Средиземноморье. Однако уже в XI в. военно-морской флот, как и сама Империя, переживает период глубокого упадка. Столкнувшись с новыми противниками на Западе, византийцы все чаще и чаще были вынуждены полагаться на флоты итальянских городов-государств, таких как Венеция и Генуя, что оказало в конечном итоге катастрофическое воздействие на экономику Византии и стало тяжелым ударом по ее суверенитету.

Книга рассчитана на всех интересующихся военным делом Античности и Средневековья, а также на специалистов-историков.

ISBN 978-5-91852-078-9

© Банников А. В., Морозов М. А., текст, 2014

© Банников А. В., иллюстрации, 2014

© Лосев П. П., дизайн обложки, 2014

© Оформление, ООО «Издательство «ЕВРАЗИЯ», 2014

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	7
ГЛАВА I. ВОЕННОЕ КОРАБЛЕСТРОЕНИЕ И ВОЕННЫЕ ФЛОТЫ В АНТИЧНЫЙ И ВИЗАНТИЙСКИЙ ПЕРИОДЫ	13
1. Основные этапы развития античного военно-морского флота	14
2. Особенности конструкции античных военных кораблей	36
3. Военные корабли меньше триеры	67
4. Триера и более крупные корабли	73
5. Основные типы легких военных кораблей, известных римлянам	91
6. Типы военных кораблей, использовавшихся в позднеримский период	109
7. Основные типы военных кораблей в византийский период	118
8. Командный и рядовой состав византийского флота	138
9. Античные и византийские военно-транспортные суда	150
10. Приспособления для борьбы с кораблями противника, использовавшиеся в греко-римский период	155
11. Приспособления для борьбы с кораблями противника, использовавшиеся в византийский период	165
12. Подготовка к морским сражениям, порядок и характер их проведения	187
ПРИЛОЖЕНИЕ	200
ГЛАВА II. ОРГАНИЗАЦИЯ ФЛОТОВ РИМСКОЙ ИМПЕРИИ И ВИЗАНТИИ	225
1. Постоянные флоты в период Принципата	226
2. Военные флоты в период Поздней Империи	232
3. Организация и состав византийского военно-морского флота в VII–X вв.	270

4. Структура военно-морских сил Византийской империи ...	285
5. Административные реформы и изменения в морских командных структурах в X столетии.	301
6. Административные реформы середины XI в. и упадок военного флота Византии.	307
7. Реформы организации флота при Комнинах	329
ГЛАВА III. УЧАСТИЕ В ВОЕННЫХ ДЕЙСТВИЯХ ФЛОТОВ ПОЗДНЕЙ РЕСПУБЛИКИ, РИМСКОЙ И ВИЗАНТИЙСКОЙ ИМПЕРИЙ.	343
1. Участие флота в военных действиях в период Поздней Республики	344
2. Действия флота в позднеимперский и византийский периоды.	384
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	451
БИБЛИОГРАФИЯ	457
СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ	489
ПРИМЕЧАНИЯ	498

ВВЕДЕНИЕ

Государство, имеющее морские границы, самой природой обречено на то, чтобы отстаивать свои политические интересы, опираясь не только на сухопутную армию, но и на флот. Место и роль флота в военной организации определяется целым рядом факторов, главные из которых — наличие объектов экспансии, отделенных водным пространством, либо опасность подвергнуться внешней агрессии, идущей со стороны моря.

Римская республика обзавелась собственным флотом в III в. до н. э. для того, чтобы вступить в борьбу с Карфагеном за обладание Сицилией. С тех пор, вплоть до конца II в. н. э., роль флота то возрастала, то сходилась на нет, но, тем не менее, он всегда оставался составляющей военных сил Римского государства.

Усиление значения военного флота происходит в тот момент, когда на политической сцене появляются арабы-мусульмане. Быстро освоив премудрости морского военного дела, они яростно набросились на наследницу Рима — Византию, грозя самому ее существованию. Отныне флот стал для Империи не бесполезной роскошью, не инструментом борьбы за иллюзию мирового господства, а средством выживания, порой единственной надеждой, остававшейся у истерзанного государства, со всех сторон атакуемого врагами, жаждавшими его гибели. Роль византийского флота в этой борьбе трудно переоценить. Достаточно сказать, что флот не только защищал Империю — он уже одним своим присутствием оказывал сильнейшее влияние на ее внутреннюю политику, экономику и социальные структуры.

При этом приходится признать, что столь важная часть военной организации, каковым был флот как во времена Римской империи, так и тем более во времена Византии, может быть реконструирована лишь

в общих чертах, что определяется характером имеющегося в нашем распоряжении материала. Произведения античных и византийских писателей — самая многочисленная группа источников — не могут внести полную ясность в целый круг вопросов по организации военноморских сил Рима и Византии, поскольку, с одной стороны, они весьма фрагментарно отражают комплекс вопросов по интересующей нас проблематике, и подобные лакуны, увы, не могут заполнить никакие надписи, изображения на монетах, мозаики, барельефы или остовы затонувших судов, а с другой — очень часто имеют компилятивный характер и доносят информацию в сильно искаженном виде.

До нас не дошло ни одного специального трактата, посвященного флоту, ни одного детального описания конструкции военного корабля. Это вполне объяснимо, поскольку во времена Фукидида, Полибия или Цезаря не было смысла объяснять своему читателю, что представляла собой триера. А во времена Аппиана этот термин стал настолько привычным, что его повсеместное использование не вызывало никаких разногласий. Подобная ситуация порождает большое количество вопросов не только по поводу технических особенностей конструкций кораблей того или иного типа, но и относительно назначения различных судов, а также составов флотов отдельных государств в различные исторические эпохи.

Отсутствие специальных трактатов — не единственная проблема, с которой приходится иметь дело, касаясь римско-византийского военного кораблестроения. В литературных текстах авторы используют весь арсенал терминов, связанных с военным кораблестроением и имеющих многовековую историю. Однако при ближайшем рассмотрении выясняется, что значительная часть этой терминологии — не более чем дань традиции, литературные топосы, многие из которых переписывались позднейшими историками, уже достаточно смутно представлявшими себе предмет, которого вынуждены были касаться. Такие расхожие термины, как *триера*, *либурина* или *дромон*, имевшие в определенные эпохи вполне конкретный смысл, спустя столетия утратили свое узкоспециальное значение и стали использоваться для обозначения военного корабля независимо от особенностей его конструкции. Поэтому исследователь, пытающийся по разновременным литературным свидетельствам реконструировать тот или иной тип корабля, всегда рискует соединить действительно существовавшее

с литературными клише и в результате прийти к неточным, а зачастую и к совершенно неверным выводам.

Разнообразные словари, дошедшие до нас из позднеантичной и византийской эпох, не позволяют нам внести ясность в вопросы терминологии, и даже, напротив, порой создают дополнительную путаницу, поскольку в них были включены выдержки из высказываний античных и византийских авторов, живших в самые различные временные периоды, в которые одни и те же термины могли нести совершенно разную смысловую нагрузку.

Ко всему прочему не нужно забывать, что многие морские рассказы античных и византийских авторов наполнены многочисленными подробностями, не имеющими под собой никакой реальной основы. В качестве примера можно привести описание Лукианом огромного корабля, перевозившего зерно из Александрии в Остию и вследствие бури вынужденного зайти в порт Пирея. Исследователи не могут прийти к однозначному мнению — было ли это судно одним из тех, которые действительно доставляли в начале III в. египетский хлеб для Рима, или же речь идет о плоде воображения писателя. В последнем случае, хотя рассказ и содержит ряд ценных для нас деталей, касающихся оснащения кораблей и правил навигации, мы, конечно же, не можем принять его как точное указание размеров и тоннажа транспортных судов того времени. Другой пример касается описанного Лукианом в «Фарсалии» сражения эскадры Брута с массилийцами. Поэт наполняет этот эпизод массой важных подробностей, при этом некоторые из них перекликаются с теми, о которых рассказывает, сообщая об этой битве, Цезарь. Однако нерешенным остается вопрос: были ли в составе небольшой эскадры Брута такие крупные корабли как гексера, или же Лукан прибег здесь к поэтическому вымыслу, позволившему придать описанию этого столкновения более ожесточенный и драматичный характер? Сомнения по этому поводу снова возникают при сравнении текста «Фарсалии» и «Записок о гражданской войне» Цезаря.

В отличие от источников, информирующих о сухопутной армии (прежде всего римской), по флоту у нас практически нет надежных свидетельств эпиграфического или палеонтологического характера. Те данные, которыми мы располагаем, сообщают нам лишь некоторые технические термины, имена членов морских команд, названия кораблей и места их строительства или базирования. К тому же порой мы едва ли в состоянии понять эти обрывочные сведения.

Гораздо большее значение имеют нумизматические и иконографические источники. Понятно, что изображения судов на римских монетах носят весьма условный, стилизованный характер. Однако при всем этом они иной раз передают некоторые специфические детали, касающиеся вооружения и оснащения кораблей. К тому же само появление корабля на монете — важный факт, свидетельствующий либо о каком-то знаковом событии, связанном с использованием флота, либо о повышенном внимании правительства к своим военно-морским силам.

Иконографические источники предоставляют исследователям весьма богатый и разнообразный материал. К таким источникам мы относим римские и византийские мозаики, миниатюры в позднеантичных и византийских рукописях, а также граффити. Впрочем, при изучении различных изображений кораблей специалисты сталкиваются с проблемой, весьма схожей с той, с которой им приходится иметь дело при работе с литературными текстами. Нам, например, известно, что римляне повторяли большое количество эллинистических картин и мозаик. Поэтому существовали самые настоящие топоры в передаче, в частности, формы руля на мозаиках периода Римской империи. В византийское же время художники и скульпторы часто следовали римским образцам.

Несомненно, огромную ценность для изучения широкого круга вопросов, связанных с военным флотом, имеют археологические данные. В ходе археологических раскопок, проводившихся на месте существования римских и византийских портов, были обнаружены фрагменты судов, позволившие с достаточной точностью реконструировать некоторые типы кораблей, использовавшихся в позднеантичный и византийский периоды. Эту информацию дополняют лампы в форме кораблей и уменьшенные копии судов, имевшие, несомненно, votивное значение и служившие подношениями в храмах. Иной раз, правда, оказывается, что многие из этих находок очень трудно датировать, и даже когда их датировка не вызывает сомнений, весьма непросто сказать, имеем ли мы дело с предметами, отразившими современную им реальность, или воспроизводившими образцы далекого прошлого.

Вплоть до недавнего времени археология не могла предоставить исследователям никаких фрагментов военных кораблей ни времен античности, ни эпохи раннего Средневековья. Однако в 2005–2006 гг. при строительстве туннеля Мармарай в Феодосийской гавани

(в районе Еникапе в европейской части Стамбула) были обнаружены фрагменты более чем 36 византийских кораблей, датируемых VI–X вв., в том числе четырех легких галер типа *галеи*². Четыре из найденных судов датируются X–XI вв., имеют единую форму и конструкцию, что наглядно свидетельствует о централизованном судостроении.

Наконец, важную часть материала исследователям дает подводная археология. Вплоть до времени изобретения акваланга подводные исследования были редки и малодоступны. Однако в настоящее время они снабжают нас порой лучшими источниками из всех, которыми мы располагаем на сегодняшний день. Именно благодаря подводной археологии ученые смогли ответить на ряд вопросов, касавшихся конструкций судов различного типа, в том числе и военных. В то же время не нужно забывать, что подводная археология имеет свои ограничения, обозначенные самой природой, поэтому исследования могут производиться только в определенных условиях и на определенной глубине.

Таким образом, источники, которые находятся в нашем распоряжении, представляются очень неоднородными по своей значимости и степени достоверности содержащейся в них информации и имеют большое количество лакун. Поэтому, как это ни прискорбно, мы должны признать, что слишком часто высказываемые исследователями гипотезы, касающиеся интересующей нас проблематики, не имеют под собой солидной фактологической базы, а иногда носят чисто условный характер и больше напоминают умозрительные заключения. Но что делать — таков характер материала, имеющегося в наших руках.

Идея заняться историей римско-византийского флота появилась у нас только после того, как мы с удивлением обнаружили, что практически никто из отечественных специалистов не пытался перейти от исследования частных вопросов, касающихся военно-морского дела в Античности и Средневековье, к написанию обобщающего труда. Решив восполнить образовавшуюся лакуну, мы хотели прежде всего высказать свои соображения по самому широкому кругу вопросов. Некоторые части книги писались нами в течение достаточно долгого времени и были неоднократно представлены на суд историкам, специализирующимся в изучении морского дела. Другие, созданные за более короткий срок, возможно, покажутся кому-то менее разработанными, но вместе с тем они позволили нам сделать общую композицию книги более стройной. Получившаяся в итоге монография не столько

претендует на всестороннее глубокое освещение всех аспектов темы, сколько служит призывом к российским антиковедам и византинистам обратиться к этому интересному, важному и незаслуженно обойденному вниманием сюжету.

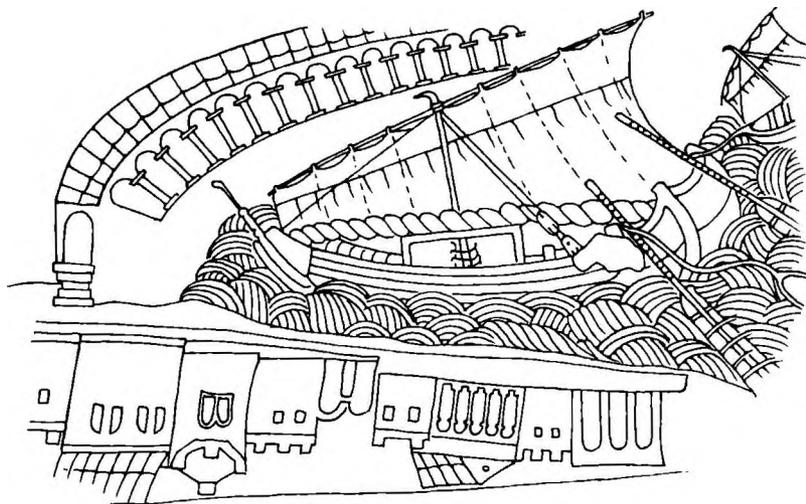
Пользуясь случаем, мы выражаем свою глубокую благодарность В. Шаубергеру, предоставившему в наше распоряжение фотографии античных монет из личной коллекции.

А. В. Банников, М. А. Морозов

5 октября 2014 г.

ГЛАВА I. ВОЕННОЕ КОРАБЛЕСТРОЕНИЕ И ВОЕННЫЕ ФЛОТЫ В АНТИЧНЫЙ И ВИЗАНТИЙСКИЙ ПЕРИОДЫ

Mare nostrum³



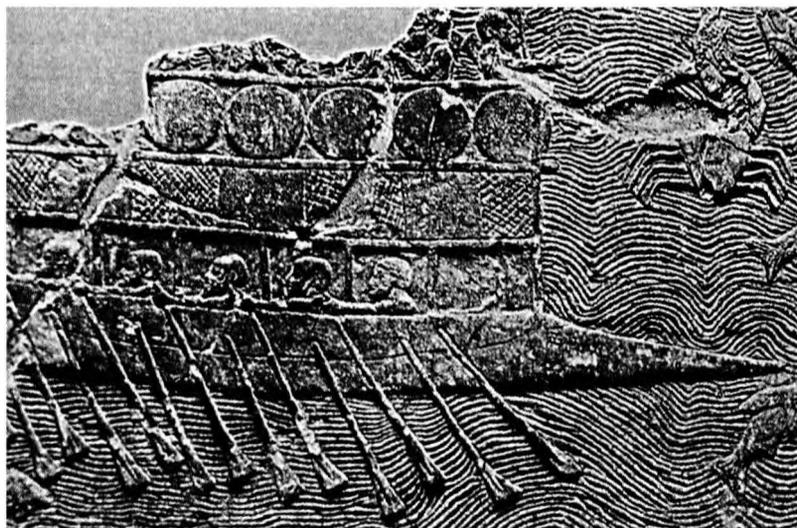
1. ОСНОВНЫЕ ЭТАПЫ РАЗВИТИЯ АНТИЧНОГО ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА

Военные корабли архаической эпохи. Главным отличием военных кораблей (πολεμικάι) от купеческих и грузовых была форма корпуса: если корпус купеческого или транспортного судна имел более полные обводы (за что такой корабль и получил наименование «круглого» — στρουγγύλον πλοῖον, *navis rotunda*), то у боевого корабля были острые обводы, которые придавали его корпусу вытянутую форму. Поэтому греки, а за ними и римляне называли военные корабли *длинными* (μακρά ναῦς, *navis longa*). Вторая важная особенность военных кораблей состояла в том, что их основным двигателем были весла. Это стало причиной того, что греки для обозначения военных кораблей использовали также собирательный термин *эпикона* (ἐπίκοντα) — весельные корабли⁴. Диодор, сообщая о силах, находившихся в распоряжении карфагенского военачальника Магона, в следующих выражениях описывает их состав: «Он имел не менее 500 кораблей, среди которых вместе с грузовыми и другими судами были и те, которые приводились в движение веслами и были снабжены в то же время медными носами» (Diod., XIV, 59, 7). Наличие «медных носов», то есть 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 гребцов⁵. Позднее размеры военных кораблей были увеличены и их экипажи стали насчитывать по 50 человек: на одном борту по 25 гребцов, каждый из которых действовал одним веслом⁶. Существует мнение, что на таком судне могли устанавливать до трех мачт⁷.

В дальнейшем изменение конструкции военного корабля отражалось 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 длины отрицательно сказалось на

прочности их корпуса. Очевидно, для того, чтобы, сохраняя быстроходность судна, уменьшить его длину, а следовательно, сделать его более прочным, древние кораблестроители пришли к идее конструкции корабля с размещенными друг над другом рядами гребцов. Первыми судами подобного типа были двухъярусные корабли — *диеры*. Диеры появились немногим позднее пентеконтер одновременно в некоторых странах Древнего 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 ключах на планшире. Такие корабли были снабжены таранами, о чем наглядно свидетельствует знаменитый барельеф из дворца Синахериба (705–680 гг. до н. э.) в Ниневии.



Финикийская бирема. Фрагмент барельефа из дворца Синахериба.
Воспроизведено по: *Fields N., Bull P. Ancient Greek Warship (500–332 BC).*
Osprey Publishing Ltd, 2007. P. 4

Появление триер. В конце греческой архаики появляется новый тип военного корабля, который целые столетия будет составлять основу флотов всех морских держав Средиземноморья. Этим кораблем

стала *триера*. Согласно преданию, сохраненному для нас Фукидидом, первые триеры были построены в Коринфе. Позднее, около 700 г. до н. э., коринфский кораблестроитель Аминокл прибыл на остров Самос и построил для самосцев 4 подобных корабля (Thuc., I, 13, 2–3). В действительности нам неизвестно, где и когда были построены первые триеры. Наиболее ранние определенные свидетельства о них датируются началом VII в. до н. э. Вполне возможно также, что корабли подобного типа начали строить не в Греции, а в Финикии, а греки только переняли опыт финикийцев и внесли в конструкцию корабля некоторые усовершенствования⁸.

Достижения военного кораблестроения в период эллинизма.

Эллинистическая эпоха стала поистине революционной в истории античного военного кораблестроения. 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 находят самое широкое применение метательные машины. Эллинистический военный корабль превращается в настоящую плавучую крепость. Именно из подобных судов состояли по большей части флоты Македонии, Пергама, Селевкидского царства и, отчасти, Рима и Карфагена в период Пунических войн⁹.

Согласно традиции, корабли крупнее триеры появляются в начале IV в. Диодор Сицилийский утверждает, что первым стал строить *тетеры* (*квадриремы*)¹⁰ и *пентеры* (*квинкверемы*) сиракузский тиран Дионисий (с 405 г. до н. э. до 367 г. до н. э.), активно готовившийся к войне с карфагенянами (Diod., XIV, 42, 2–3). По Плинию Старшему, первая квадрирема (четырёхкратный корабль) была построена карфагенянами, квинкверема (пятикратный корабль) — саламицами, а сиракузяне посторили *гексеру* (шестикратный корабль)¹¹ (Plin., VII, 56, 208).

Появление новых типов судов не означало, что они тут же принимались на вооружение всеми античными морскими державами. Так, например, тетеры завоевали Восточное Средиземноморье только к концу IV в., поскольку первые подобные корабли появились в афинских доках только около 330 г. до н. э. (Arist., Ath. Pol., II, 46). Лишь позднее тетеры становятся основным типом корабля флотов различных государств. Вместе с тем принципы военного кораблестроения, заложенные в первой половине IV в., получают свое дальнейшее развитие во второй половине того же столетия и доминируют

в следующем веке. Плиний, ссылаясь на неизвестного нам историка Мнесигитона, утверждает, что уже во времена Александра Великого был создан десятикратный корабль (декера) (Plin., VII, 56, 208).

Особенно сильный импульс для инноваций в этой области дали войны диадохов, развернувшиеся после смерти Александра. Если до этого времени гексеры 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 области кораблестроения, использовал на практике Деметрий Полиоркет. 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.), наиболее крупными кораблями были пентеры, а самыми мелкими – тетреры (Diod., XX, 49, 50). В 301 г. Деметрий принимал своего союзника царя Селевка I Никатора (312–281 гг. до н. э.) на *трискайдекере* (тринадцатикратном корабле) (Plut., Dem., 32). 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 (Plut., Dem., 43; ср. Plin., VII, 56, 208).

Морская гонка вооружений продолжалась и после смерти Деметрия. Плиний передает, что у египетского царя Птолемея II Филадельфа (283–246 гг. до н. э.) на флоте была *триакоинтера* (тридцатикратный корабль), а у Птолемея IV Филопатора (221–205 гг. до н. э.) – *тессараконтера* (сорокакратный корабль) (Plin., VII, 56, 208). Подробное описание этого чуда античного кораблестроения сохранилось у Плутарха и Афиней. «Филопатор, — пишет Афиней, — построил тессараконтеру, имевшую в длину двести восемьдесят локтей, а от борта до борта тридцать восемь локтей; в высоту же до верхнего края борта — сорок восемь локтей, а от верха кормы до ватерлинии — пятьдесят три локтя. Корабль имел четыре рулевых весла по тридцать локтей; длина весел верхнего ряда — самых больших — была тридцать восемь локтей; так как в их рукоятках находился свинец, то они во внутрен-

ней части корабля были очень тяжелыми, что давало им равновесие и делало удобными для гребли. Корабль имел два носа и две кормы и семь бивней, из них один передний, а другие постепенно уменьшающейся длины, некоторые на скулах корабля. Скрепляющих обвязок он имел двенадцать, каждая длиной в шестьсот локтей. Корабль имел необычайно красивые пропорции. Удивительно красиво было и его снаряжение: на корме и на носу были фигуры не менее двенадцати локтей вышиной, и повсюду он был расцвечен восковыми красками, а часть борта с отверстиями для весел до самого киля была разукрашена резьбой — листовой плющом и тирсами. Очень красивы были и спаси; они заполняли все отведенные для них части корабля. При испытании корабль имел свыше четырех тысяч гребцов и четыреста человек обслуживающей команды; на палубе поместилась пехота в числе трех тысяч без ста пятидесяти; да кроме того, под скамьями гребцов — еще много людей и немало продовольствия. Спущен он был с помоста, на который, говорят, пошло столько дерева, сколько на пятьдесят пентер, и толпа стаскивала его с криками и трубными звуками» (Ath., Deipn., V, 203 f — 204 c; пер. Н. Т. Голинкевич)¹².

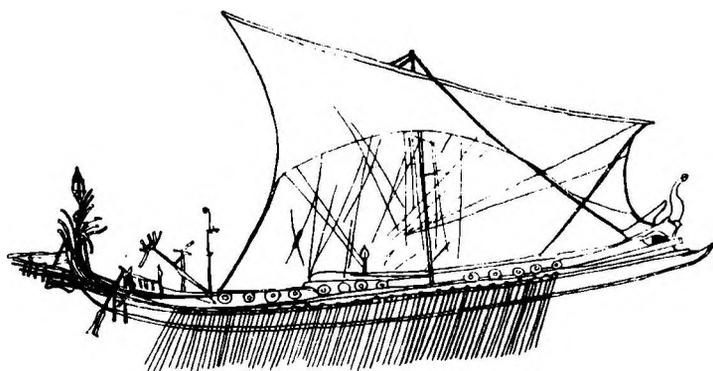
Впрочем, корабли-гиганты, о которых с восторгом пишут античные историки, служили скорее для демонстрации морского могущества правителя, чем для достижения реальных военных целей, поскольку создание таких судов требовало огромных трудов и материальных затрат. К тому же было бы очень трудно обеспечить 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 гентер¹³.

О составе эллинистических флотов во II в. до н. э. мы можем судить по 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 гентеру, 10 крытых судов, 3 *триемиолии* и 20 лембов¹⁴. 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 (Polyb., XVI, 7).

Карфагенский флот. Мы знаем очень мало конкретного о карфагенском флоте, который выступил в качестве наследника финикийских традиций военного кораблестроения. Опираясь на сведения из литературных источников, можно предположить, что карфагенский флот состоял в основном из квадрирем и квинкверем классического типа. У карфагенян могли быть и более крупные корабли, например гептеры. В надписи на колонне Гая Дуилия, установленной в память о победе при Милах, одержанной римлянами в битве с карфагенским флотом, говорится, что победителями были захвачены 1 гептера (*септерема*) и 30 квинкверем и трирем¹⁵.

Элиан в качестве особенности конструкции карфагенских кораблей отмечает, что у них имелось по 2 руля, за каждым из которых стоял отдельный кормчий (Aelian., *Varia Hist.*, IX, 40).

Тщательное изучение английской исследовательницы Хонор Фрост двух обломков предположительно карфагенских кораблей, найденных возле Марсалы (западная оконечность Сицилии), показало, что они принадлежали судам длиной 35 м и шириной 5 м; киль и ахтерштевень кораблей были сделаны из сосны. Один из остовов был снабжен тараном в форме клыка.



Карфагенский рисунок, изображающий пентеру. Воспроизведено по:
Снисаренко А. Б. Эвпатриды Удачи. Трагедия античных морей. Л., 1990. С. 223

Поражение в Первой Пунической войне нанесло серьезный удар по военно-морскому потенциалу Карфагена. В течение Второй Пунической войны карфагеняне уже не имели таких многочисленных

флотилий, как ранее. Разделив свой флот на несколько небольших эскадр, действовавших на разных театрах военных действий, 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 (Liv., XXVII, 5, 13). Однако этот флот так и не появился у сицилийских берегов, поскольку его просто никогда не существовало. Исключением служил только флот, собранный карфагенянами в 212 г. до н. э. для оказания помощи осажденным Сиракузам. Этот флот насчитывал 130 военных и 700 грузовых судов. Однако карфагенский адмирал, несмотря на то что имел численное преимущество, не решился вступить в сражение с римлянами, признавая тем самым превосходство противника (Liv., XXV, 27, 5–13). Поражение Ганнибала в Италии было вызвано 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 оказать Ганнибалу помощь с моря, отдали приказ Газдрубалу вторгнуться в Италию сухим путем.

Поражение Карфагена во Второй Пунической войне поставило окончательный крест на его морском могуществе и лишило 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 (Liv., XXX, 43, 12). По условиям мирного договора карфагенянам разрешалось оставить лишь одну эскадру из 10 триер для борьбы с пиратами.

Римский военно-морской флот в эпоху Республики. Рим вплоть до Первой Пунической войны не имел своего флота. Отрывочные сведения, касающиеся римских военно-морских сил, донесенные до нас некоторыми источниками, не противоречат этому утвердившемуся мнению. Введение в 311 г. до н. э. должностей *duumviri navales* — *дyumвиpов*, 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 не имеем никаких сведений о римских кораблях. Что же касается появления в 267 г. *quaestores classici* — *морских квесторов*, то они занимались

в то время не созданием флота, а привлечением для помощи Риму морских сил союзников¹⁶.

Поэтому когда римляне задумали переправить свои войска в Мессену, им пришлось обратиться за помощью к южноиталийским грекам. Судя по типам судов, предоставленных им в распоряжение тарентинцами, локрами и элейцами, бурное развитие военного кораблестроения в Восточном Средиземноморье совершенно не затронуло Великую Грецию: это были все те же пентеконтеры и триеры, которые явно не могли тягаться с пентерами карфагенян (Polyb., I, 20, 13–15). Относительно пентер Полибий определенно заявляет, что корабли такого типа в то время в Италии никто не строил (Polyb., I, 20, 10). Согласно традиции, образцом для кораблей римского флота послужила севшая на мель и захваченная римлянами карфагенская пентера (Polyb., I, 20, 15–21, 13).

Суда крупнее пентеры в тот период были, очевидно, достаточно редки. Тит Ливий упоминает гексеры только трижды, притом в контексте, не имеющем ничего общего с описанием военных операций периода Пунических войн (Liv., XXIX, 9, 8; XXXVII, 23, 5; XXXVII, 30, 2)¹⁷. Полибий, со своей стороны, также достаточно редко упоминает корабли этого типа. Первый раз он сообщает о двух римских гексерах в сражении при Экноме (Polyb., I, 26, 11), и второй — при описании битвы македонского и пергамского флотов в 201 г. (Polyb., XVI, 7, 1). Это наблюдение позволяет 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 (квинкверемы)¹⁸.

За время Первой Пунической войны римляне потеряли до 700 пентер, а их противники — до 500 (Polyb., I, 63, 6–7). Однако война завершилась победой Рима, в результате чего он стал ведущей морской державой в Западном Средиземноморье. 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 карфагенян¹⁹.

Лишив своего противника силы на море, Рим стал уделять значительно меньше внимания собственному флоту. Флот Республики принимал 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 Антиоха III (223–187 гг. до н. э.) Риму была отведена не главная роль: в битве при Сиде (190 г. до н. э.) римляне не участвовали, и честь победы над царским флотом принадлежит родосцам, а в произошедшей немного позднее битве у мыса Мионнес они действовали уже совместно с родосцами (Liv., XXXVII, 29–30).

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 ни 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» (Polyb., I, 64, 1–2; пер. Ф. Г. Мищенко). 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 обходилось государственной казне очень дорого. Поэтому римляне вернулись к своей традиционной политике использования небольших эскадр союзников²⁰. 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.

Борьба Рима с распространением пиратства. 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 Эгейде 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 были направлены на борьбу с пиратством²¹.

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

киликійцы, жившие на юге Малой Азии, а также критяне. Митридат во время своих войн с Римом заключил союз с киликийскими пиратами, эскадры которых вошли в состав его флота. Это еще больше укрепило могущество пиратов, превратившихся во влиятельную политическую силу (Plut., Pomp., 24). После победы над Митридатом Сулла, понимая, что ему придется оставить Азию, опустошил все вокруг и не предпринял против пиратов никаких решительных мер (App., Mithr., 92).

Гражданские войны, вспыхнувшие в Римской республике, привели к тому, что пиратство в Средиземном море достигло невиданных ранее масштабов. Пираты не ограничивались более тем, что грабили проходившие мимо контролируемых ими территорий торговые корабли, но стали совершать опустошительные набеги на населенные пункты, находящиеся в прибрежной зоне. Наглядную картину сложившегося положения рисует Плутарх: «Когда римляне в пору гражданских войн сражались у самых ворот Рима, море, оставленное без охраны, стало мало-помалу привлекать пиратов и поощряло их на дальнейшие предприятия, так что они не только принялись нападать на мореходов, но даже опустошали острова и прибрежные города. Уже многие люди, состоятельные, знатные и, по общему суждению, благоразумные, начали вступать на борт разбойничьих кораблей и принимать участие в пиратском промысле, как будто он мог принести им славу и почет. Во многих местах у пиратов были якорные стоянки и крепкие наблюдательные башни. Флотилии, которые они высылали в море, отличались не только прекрасными, как на подбор, матросами, но также искусством кормчих, быстротой и легкостью кораблей, предназначенных специально для этого промысла. Гнусная роскошь пиратов возбуждала скорее отвращение, чем ужас перед ними: выставляя напоказ вызолоченные кормовые мачты кораблей, пурпурные занавесы и оправленные в серебро весла, пираты словно издевались над своими жертвами и кичились своими злодеяниями. Попойки с музыкой и песнями на каждом берегу, захват в плен высоких должностных лиц, контрибуции, налагаемые на захваченные города, — все это являлось позором для римского владычества. Число разбойничьих кораблей превышало тысячу, и пиратам удалось захватить до четырехсот городов. Они разграбили много неприкосновенных до того времени святилищ — кларосское, дидимское, самофракийское, храм Хтонию в Гермione, храм Асклепия в Эпидавре, храмы Посейдона на Истме, на мысе Тенаре и на Калаврии, храмы Аполлона в Акции и на Левкаде,

храмы Геры на Самосе, в Аргосе и на мысе Лакинии» (Plut., Rompr., 24; пер. Г. А. Стратоновского).

Пираты дошли до того, что стали опустошать побережье Италии и грабить италийские города. «Чаще всего пираты совершали злодеяния против римлян; высаживаясь на берег, они грабили на больших дорогах и разоряли имения вблизи от моря. Однажды они похитили и увезли с собой даже двух преторов, Секстилия и Беллина, — в окаймленных пурпуром тогах, со слугами и ликторами. Они захватили также дочь триумфатора Антония, когда она отправлялась в загородный дом; Антонию пришлось выкупить ее за большую сумму денег. Однако самым наглым их злодеянием было вот какое. Когда какой-нибудь пленник кричал, что он римлянин, и называл свое имя, они, притворяясь испуганными и смущенными, хлопали себя по бедрам и становясь на колени, умоляли о прощении. Несчастный пленник верил им, видя их униженные просьбы. Затем одни надевали ему башмаки, другие облачали в тогу, для того — де, чтобы опять не ошибиться. Вдоволь позиздевавшись над ним таким образом и насладившись его муками, они, наконец, спускали среди моря сходни и приказывали высаживаться, желая счастливого пути, если же несчастный отказывался, то его стлкивали за борт и топили» (Plut., Rompr., 24; пер. Г. А. Стратоновского).

Рим попытался отреагировать на эти действия захватом сухопутных пиратских баз. Хотя экспедиции Марка Антония на Крит (102–100 гг. до н. э.) и Публия Сервилия в Исаврию (78–74 гг. до н. э.) и были весьма успешными, однако не имели серьезных последствий, поскольку Рим не обладал сильным флотом, чтобы закрепить достигнутые успехи. «Могущество пиратов распространилось почти на все Средиземноморье, — резюмирует Плутарх, — так что море стало совершенно недоступным для мореходства и торговли» (Plut., Rompr., 25; пер. Г. А. Стратоновского). 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 навархами во главе. В состав пиратского флота входили не только легкие быстроходные суда (гемиолии), но и более крупные корабли, такие как биремы (днеры) и триеры (App., Mithr., 72).

«Они нападали на неукрепленные города, стены других городов они или подкапывали, или разбивали, или брали штурмом и разграбляли,

а людей побогаче отвозили к пристаням в расчете на выкуп. И эти доходы, обижаясь уже на прозвание пиратов, они называли военным жалованьем. Они имели ремесленников, насильно приставленных, и постоянно заготавливали лес, медь, железо, свозя все это вместе. Их дух поднимался от получаемой прибыли; уже не считая своего занятия разбоем, они приравнивали себя к царям и тиранам, считали себя большим военным лагерем и полагали, что, объединившись, они будут непобедимыми; они сами себе строили корабли и производили оружие. Главным местом стоянки для них всех или их лагерем была так называемая Суровая Киликия; но они имели повсеместно гарнизоны и укрепленные пункты, пустынные острова и пристани; но самыми важными пунктами они считали те, которые находились около этой Киликии, скалистой, не имевшей гаваней и вздымающейся высокими вершинами. Поэтому они все стали называться общим именем киликийцев, так как это зло, по-видимому, пошло вначале от жителей Суровой Киликии, а потом к ним присоединились сирийцы, жители Кипра, Памфилии, прибрежных стран Понта — одним словом, почти все восточные племена. Видя, что война с Митридатом становится серьезной и затяжной, эти люди, предпочтя действовать, а не страдать, избрали себе для жизни море вместо земли.

Таким образом, вскоре из них образовались многие десятки тысяч, и они господствовали не только в восточной части моря, но и над всем морем вплоть до Геркулесовых столбов; и уже они были победителями в морском бою над некоторыми из римских полководцев, в том числе над наместником Сицилии, у самых берегов Сицилии. Все пути оказались непроезжими, а вследствие отсутствия обмена страна стала пуждаться в изделиях ремесла. Сами римляне испытывали особенно много бедствий: их провинции находились в тяжелом положении, и сами они, при своей многочисленности, терпели тяжкую нужду. Между тем им представлялось большим и трудным делом уничтожить столько морских отрядов, так как они были разбросаны кругом по всей земле и морю, и им как морякам легко было благодаря своему снаряжению ускользать; выступали они не из родной земли, известной всем, и не имели ничего собственного и личного, но только то, что в данный момент попадало под руку. Поэтому война с ними была необычной, не имела ничего закономерного; ничего, твердого или ясного; этим она вызывала чувство беспомощности и страха. Мурена попытался вступить с ними в борьбу, но ничего не сделал значительного. Ничего

не добился Сервилий Исаврийский после Мурены; даже больше — обнаглевшие морские разбойники стали высаживаться на побережьях Италии, около Брундизия и Этрурии; они захватили в плен ехавших по дороге женщины из знатных фамилий и отобрали у двух преторов их знаки отличия» (App., Mithr., 92–93; пер. С. П. Кондратьева).

Впрочем, случай с молодым Цезарем, который был захвачен в плен пиратами, показывает, что могущество морских разбойников было небеспрельдно. Выплатив выкуп и обретя свободу, Цезарь собрал в Милете эскадру, напал на пиратов, еще стоявших на прежнем месте, и большинство из них захватил в плен (Plut., Caes., 2).

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 (Plut., Pomp., 25). Помпею удалось собрать большой флот, насчитывавший 270 кораблей (App., Mithr., 94). Несомненно, что какую-то часть кораблей для него поставили римские союзники; какая-то часть была построена на римских корабельных верфях специально для Помпея. Из каких судов был образован этот флот — нам точно неизвестно. Определенно, что в его состав входили гемииолии (App., Mithr., 94). Если же принять во внимание тактику, избранную Помпеем для борьбы с пиратами, то мы должны признать, что в его распоряжении не было слишком крупных судов.

Войну с пиратами, которая считалась очень трудной, Помпею удалось завершить за 3 месяца. Он разделил Средиземное море на 13 секторов, в каждом из которых сосредоточил определенное количество кораблей. 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 в своем распоряжении 60 кораблей, он перенес военные действия в Восточное Средиземноморье (Plut., Pomp., 26). Разбив противника в морской битве у Коракесия, римляне высадились в Киликии и заставили пиратов капитулировать. Плутарх сообщает, что Помпею в качестве добычи досталось 90 судов «с окованными медью носами»; больше 20 000 пиратов было взято в плен. Согласно Аппиану, Помпей захватил 71 корабль, и 306 кора-

блей 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 (App., Mithr., 94). 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 (Plut., Pomp., 29).

Флот Помпея, который должен был значительно увеличиться за счет захваченных у пиратов судов, исчез практически сразу же после окончания войны. По всей видимости, большая часть кораблей за ненадобностью была вытащена на сушу и погибла, лишенная необходимого ухода. Какая-то эскадра находилась при Помпее во время Третьей Митридатовой войны. Ее кораблям он приказал закрыть вход в Босфор для купеческих судов (Plut., Pomp., 39).

О причинах исчезновения из состава Римского флота крупных военно-морских судов. Существует распространенное мнение, что конец господству больших кораблей на море 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: триемиолия была пробита ниже ватерлинии и повисла на таране декеры. Чтобы справиться с огромным кораблем, потребовались еще две пентеры, которые напали на него с флангов (Polyb., XVI, 3, 4–7). Согласно Цезарю, корабли галлов были намного больше римских, поэтому римляне не могли никаким образом наносить им вред: прочность этих судов была такова, что римские тараны не пробивали их, а поскольку галльские корабли были намного выше римских, то римские метательные снаряды не причиняли галлам существенного ущерба, в то время как галлы могли почти беспрепятственно обстреливать римлян. Большая высота галльских кораблей к тому же не позволяла римлянам эффективно использовать свои абордажные средства. По-

этому римляне могли рассчитывать только на быстроту хода своих кораблей и на опытность гребцов. В конечном итоге римлянам пришлось прибегнуть к специальным приспособлениям, чтобы бороться с галльскими кораблями (Caes., BG, 9–11).

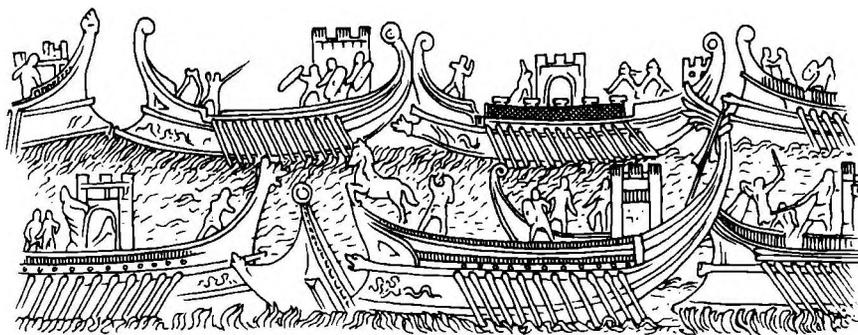


Битва при Акции. Рис. И. В. Кирсанова

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:

«Были фокейцы всегда в нападеньи на море искусны,
В бегстве умели свой путь изменять крутым поворотом,
При отступленьи они работали быстро кормилом,
Римлян же были суда гораздо устойчивей в море
И при сраженьи бойцам казались похожи на сушу».
(Lucan., III, v. 553–557;
пер. Л. Е. Остроумова под ред. Ф. А. Петровского).

Описывая это сражение, Цезарь сообщает, что быстроходные суда массилийцев, имевшие опытных кормчих, легко уклонялись от атак римских кораблей; массилийцы растягивали свою боевую линию и старались окружить римлян, атакая несколькими кораблями на один, либо, проходя мимо него, ломали ему весла. Поэтому римляне, чтобы завязать с противником ближний бой, стали выставлять один свой корабль против двух вражеских. Когда те подходили близко, они цепляли их баграми и кошками и вели бой на обе стороны, переходя на суда массилийцев (Caes., BC, I, 58).



Предположительно, сражение при Акции. Мраморный барельеф (I в. до н. э.).
Прорисовка И. В. Кирсанова

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

«Много тогда кораблей испытало могущество Брута.
Мощным толчком сражены, они все будто в плен попадают:
Их зацепляют крюком, цепями, сплетенными туго,
Ход свой веслом тормозят: вот бой на покрытой пучине.
Здесь уж не колют врага, бросая копьё издалика,
Не умирают от ран, нанесенных летучим железом, —
Здесь врукопашную бой».
(Lucan., III, v. 558–569;
пер. Л. Е. Остроумова под ред. Ф. А. Петровского).

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, — передает Аппиан, — были меньше, более легкие и быстрые при нападении и обходе, суда Цезаря более крупные и тяжелые, вследствие этого более медленные на ходу, но зато обладавшие большей силой при нападении и менее чувствительные к повреждениям. Экипаж на судах Цезаря был опытнее в морских делах, на судах же Помпея — сильнее. Превосходство судов Помпея проявлялось не в нападении, но при обходе — они или отгибали назад концы и лопатки весел, или ломали их рукоятки у более крупных судов, или отделяли суда от других, нанося тем не меньший вред, чем прямым нападением. Суда Цезаря 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» (App., BC, V, 106; пер. С. А. Жебелева и О. О. Крюгера). Быстроходность их судов не помогла помпеяцам, 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 либурны

основным типом судов в составе флота Октавиана²². Более того, было бы странным после победных сражений с флотом Секста Помпея, продемонстрировавших превосходство судов Октавиана, проводить какую-то военную реформу, заменяя их либурнами. Анней Флор передаст, 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 (Flor., II, 21, 4–6). Иные данные, касающиеся флота Антония, приводит Плутарх. К началу войны Антонию удалось собрать 500 судов (Plut., Anton., 61). Из них 200 кораблей были выставлены Клеопатрой (Plut., Anton., 56). Самыми маленькими кораблями во флоте Антония и Клеопатры были триеры, а самыми большими — декеры (Plut., Anton., 64). Основную часть, возможно, составляли пентеры.



Римский денарий с изображением военного корабля (возможно, триремы).
Внизу надпись: Q. NASIDIUS (Квинт Насидий) (49 г. до н. э.) Воспроизведено по: Goldsworthy A. The Complete Roman Army. London, 2003. P. 42

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 копьём с палубы «своего суденышка». Но, догоняя другой отступающий корабль Клеопатры, Эврикл сломал ему руль и взял на абордаж (Plut., Anton., 67). 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, 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 египетские суда стояли позади других крупных кораблей Антония и прорывались через их строй, чтобы уйти с попутным ветром к Пелопоннесу. Следовательно, в какой-то момент они должны были оказаться вблизи кораблей Октавиана. Наконец, последнее: тот факт, что упомянутые Плутархом либурны оказались, по-видимому, пиратскими, может свидетельствовать, что это были корабли, предоставленные Октавиану его союзниками, поэтому вряд ли количество таких судов было значительным.

Неповоротливость и медлительность кораблей Антония, на которые 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 были построены по тем же канонам? Ответ на этот вопрос, а также сравнение качеств флотов противников опять можно найти у Плутарха: «Но Антоний уже до такой степени превратился в бабьего прихвостня, что, вопреки большому преимуществу на суше, желал решить войну победою на море — в угоду Клеопатре! А ведь он видел, что на судах не хватает людей и что начальники триер по всей и без того «многострадальной» Греции ловят

путников на дорогах, погонщиков ослов, жнецов, безусых мальчишек, но даже и так не могут восполнить недостачу, и суда большею частью полупусты и потому тяжелы, неповоротливы на плаву! Напротив, Цезарь сосредоточил в Таренте и Брундизии флот, отличавшийся не хвастливою высотой или громадными размерами кораблей, но удобоуправляемостью, быстротой и безупречной оснащенностью каждого судна, и отправил к Антонию гонцов с требованием не терять времени даром, а немедленно выходить с боевыми силами в море» (Plut., Ant., 62; пер. С. П. Маркиша). Таким образом, плохая маневренность кораблей Антония и Клеопатры была обусловлена не столько недостатками конструкции, сколько отсутствием требуемого количества гребцов. 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 (Plut., Anton., 64).

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 abordажными командами противника, как в сухопутном сражении. Большие размеры судов позволили Антонию разместить на палубах 20 000 тяжелой пехоты и 2000 лучников (Plut., Anton., 64).

Флор рисует полный разгром флота Антония более быстрыми и маневренными кораблями Октавиана. «Лучше приспособленные ко всему: к нападению, к отходу, к любым необходимым движениям, они нападали на отдельные корабли и разрушали их метательными орудиями и рострами одновременно, а также предназначенными для метания факелами. Никогда не была так видна мощь вражеских сил, как после победы над ними, ибо по всему морю разметало обломки огромного флота. Доспехи арабов, сабесв и множества других племен Азии, покрытые пурпуром и золотом, то и дело выбрасывало бурное от ветра море» (Flor., II, 21, 4–6; пер. А. И. Немировского). Это 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, корабли Октавиана

были не в состоянии причинить ощутимый вред неприятелю. «Суда Цезаря, — пишет Плутарх, — не только избегали лобовых столкновений, страшась непробиваемой медной обшивки носа, но не решались бить и в борта, ибо таран разламывался в куски, натываясь на толстые четырехгранные балки кузова, связанные железными скобами» (Plut., Anton., 66; пер. С. П. Маркиша). «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» (Plut., Anton., 66).

Даже предательство 60 египетских кораблей, которые по приказу Клеопатры в разгар сражения обратились в бегство, прокладывая себе путь сквозь строй сражающихся судов Антония, 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 (Plut., Anton., 68). 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 требовались 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 сосен²³. 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 густонаселенные 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 в Восточном Средиземноморье могли позволить себе 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 легко могли найти у своих союзников, и не по образцу пиратских либурн, а взяв за основу центеры 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 ввиду того, что 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.

2. ОСОБЕННОСТИ КОНСТРУКЦИИ АНТИЧНЫХ ВОЕННЫХ КОРАБЛЕЙ

Корпус. Лес, употреблявшийся для строительства кораблей, должен был отличаться особыми свойствами, при этом на различные части корпуса судна (набор, поперечный и продольный, обшивка, рангоут) могли идти различные породы дерева.

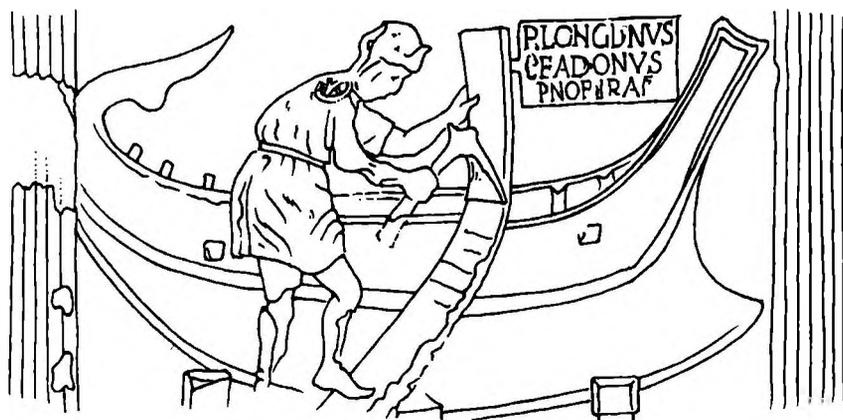
Чаще всего использовали хвойные породы дерева, и прежде всего — сосну и пихту. Так, например, Диодор передает, что сиракузский тиран Дионисий заготавливал лес для своего флота в Италии, а также на склонах Этны, где были густые пихтовые и сосновые леса (Diod., XIV, 42, 4). Само латинское слово *pinus* (сосна, пихта) в поэтических произведениях стало использоваться со значением «корабль». Широкое применение в кораблестроении имели также кедр, особенно знаменитый ливанский кедр, и кипарис²⁴. Согласно Вегецию, римляне использовали главным образом кипарис, сосну и ель (Veg., IV, 34). Впрочем, наряду с хвойными могли использовать и другие породы деревьев. В частности, дуб применялся для изготовления килей; по сведениям некоторых литературных источников, для тех частей корабля, которые должны были обладать наибольшей прочностью, использовали тёрн (Theophr., Hist. plant., IV, 3). Подводные археологические раскопки показывают, что части обшивки, находившиеся ниже ватерлинии, делали из вяза; некоторые породы фруктовых деревьев, обладающие особо твердой древесиной, могли использовать для изготовления деталей крепления²⁵.

Внимание, естественно, обращалось не только на породу дерева, но и на качество древесины, чтобы она не была трухлявой, гнилой и источенной червями. «Самое полезное, — советует Вегеций, — рубить деревья после летнего солнцезаворота, то есть в месяцы июль и август, и во время осеннего равноденствия, (то есть) до январских календ (1 января), ибо в эти месяцы засыхают соки и потому дерево становится более сухим и крепким» (Veg., IV, 36; пер. С. П. Кондратьева). Наилучшим для заготовки леса временем месяца Вегеций считает период

между 15-м и 22-м числом, поскольку в эти 8 дней деревья якобы не подвержены гниению (Veg., IV, 35).

Заготовленная для строительства корпусов кораблей древесина шла на доски. При этом не рекомендовалось распиливать свежесрубленные древесные стволы. Даже уже приготовленные доски нельзя было немедленно использовать для строительства, поскольку, как пишет Вегеций, «и толстые стволы, и уже распиленные доски требуют для большей сухости большого срока времени. Ведь если пускаются в работу сырые материалы, то, когда выходит природный их сок, они сохнут и дают очень широкие щели; нет ничего опаснее для плавающих [чем когда доски начинают давать трещины]» (Veg., IV, 36; пер. С. П. Кондратьева). Важность соблюдения технологии подготовки строительной древесины наглядно показывает морское сражение у Массилии (49 г. до н. э.), в котором римские корабли, как утверждает Цезарь, были медлительны и тяжелы только потому, что были сделаны из сырого дерева (Caes., BC, I, 58)²⁶.

Помимо древесины для постройки кораблей требовалось большое количество дегтя и смолы, а также пеньки для корабельных снастей²⁷. Металл шел в основном на гвозди, которыми скрепляли доски обшивки, и на таран.



Постройка корабля. Изображение на погребальной стеле (Равенна).
Прорисовка И. В. Кирсанова

В принципе, даже большие корабли могли быть построены за очень короткий срок, особенно если не было недостатка в материалах

и количестве рабочих рук. Например, согласно сообщению Плиния Старшего, в Первую Пуническую войну флот консула Дуилия вышел в море на шестидесятый день после того, как были срублены деревья для строительства кораблей; для войны с царем Сиракуз Гиероном римляне построили 220 судов за 45 дней, а флот Сципиона Старшего был спущен на воду спустя 40 дней после рубки деревьев (Plin., XVI, 74, 192).

Срок службы античного корабля был достаточно продолжительным и мог определяться несколькими десятилетиями (40–50 лет)²⁸. По сообщению Ливия, в войне против тирана Набиса ахейский стратег Филопемени поставил во главе своего флота квадриему (тетреру), которой было уже около 80 лет. Правда, этот корабль оказался совершенно непригоден для морского сражения: он уже прогнил и пропускал воду по всем швам. При первом же столкновении с неприятелем он тотчас же развалился (Liv., XXXV, 26, 5–8).

Длительный срок службы античных кораблей объясняется условиями их эксплуатации: во время непродолжительных остановок корабли, как правило, вытаскивали на сушу, а после прекращения военной кампании они всегда хранились в сухих доках.

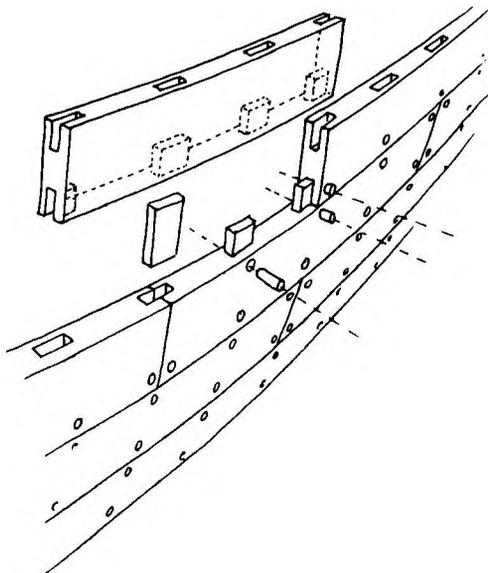


Киль «Олимпии». Воспроизведено по: *Fields N., Bull P. Ancient Greek Warship (500–332 BC)*. Osprey Publishing Ltd, 2007. P. 9

Основными элементами, которые образовывали корпус корабля, были каркас (набор) и наружная обшивка. Иногда у корабля имелась

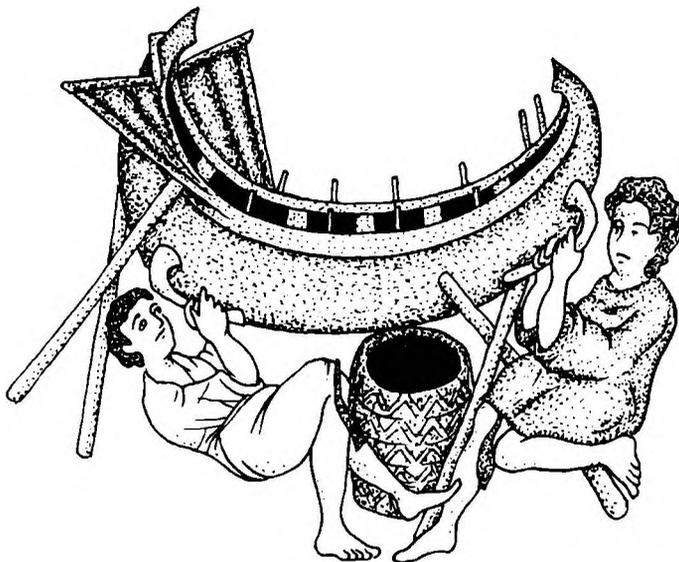
также и внутренняя обшивка. Набор состоял из *киля* (τρόπις, *carina*), дублировавшегося иногда снизу *контр-килем*, который должен был его предохранять, выгнутого *форштевня*²⁹ (στειρα), образованного из нескольких деталей, и *ахтерштевня*³⁰. Предполагается, что в античности набор судна не был несущим. К килю крепились ахтерштевень и форштевень. Затем крепилась обшивка.

Известны два различных типа корабельной обшивки. При обшивке внахлест доски (*σπίδες*, *tabulae*) соединяются друг с другом встык или в паз. Во втором случае используется *клинкерная обшивка*, когда доски соединяются внахлест. Древние корабли использовали почти исключительно первый вариант обшивки. Доски обшивки соединяли друг с другом кромками. В пазы кромок вставлялись шипы в виде пластин из твердого дерева, фиксировавшиеся двумя штифтами (ῥόμφοι, *pali*), один из которых вставлялся в отверстие в нижней доске обшивки, другой — в верхней. Подобная техника строительства обеспечивала кораблю высокую прочность и позволяла ему выдерживать большие нагрузки. Вместо штифтов могли использовать железные или медные гвозди. Вегеций рекомендует последние, ибо железные быстро ржавеют (Veg., IV, 34).



Методика изготовления наружной обшивки. Рис. И. В. Кирсанова

После того как каркас был соединен с обшивкой, нужно было установить *бархоут*³¹, который придавал дополнительную прочность корпусу судна. Бархоут отчетливо виден на большинстве греко-римских изображений кораблей. Внутренняя обшивка каркаса судна устанавливалась на грузовых кораблях. Она должна была предохранять грузы от соприкосновения с водой, проникающей на корабль.

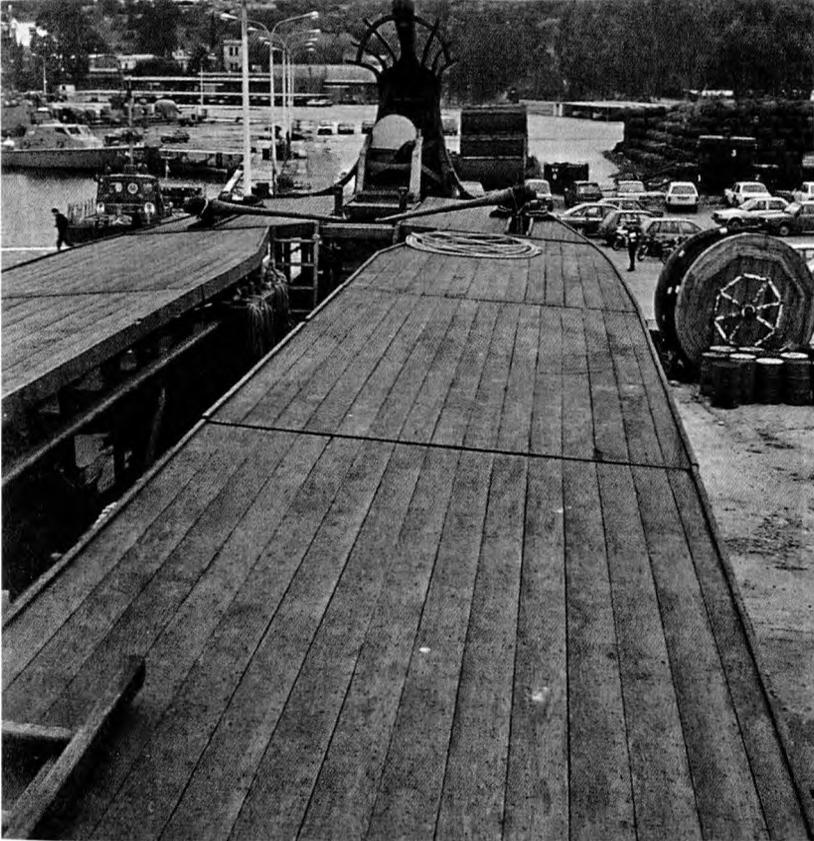


Изготовление корабля. Миниатюра из трактата «Предания Диоскорида» (X в.).
Прорисовка И. В. Кирсанова

Все стыки и швы внешней обшивки конопатились, для чего могли применяться различные материалы растительного происхождения. Чаще всего использовалась льняная пакля. Когда конопаченье заканчивалось, корпус покрывали битумом. В эллинистическую и римскую эпохи для защиты корпуса корабля от воздействия морской среды его нижнюю часть стали покрывать сначала медными, а потом свинцовыми пластинами³².

Затем устанавливались *шпангоуты*³³ и *флор*³⁴ (δρῦχοι, *statumines*). Шпангоуты, учитывая крутизну бортов корпуса судна, часто состояли из двух частей. Чтобы удерживать флор на месте, поверх него и параллельно килю могли устанавливать *карлингс*³⁵ (δεῦτερα

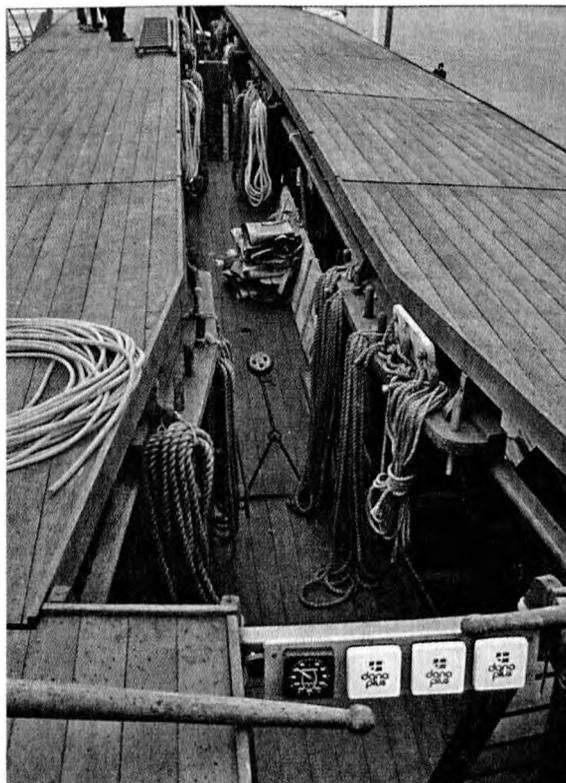
τρόπις)³⁶. Поверх карлинга находился настил, который закрывал *ляяло*³⁷ (ἀντλία, *sentina*), куда собиралась трюмная вода и корабельные нечистоты. Наконец, устанавливали стяжные хомуты и *бимсы*³⁸ (ζυγά, *transtra*). Последние могли служить еще и *банками* (скамьями) для гребцов³⁹.



Катастрома «Олимпии». Воспроизведено по: *Fields N., Bull P.*
Ancient Greek Warship (500–332 BC). Osprey Publishing Ltd, 2007. P. 39

Как только на корабле была установлена внешняя, а при необходимости и внутренняя обшивка, клали верхний настил — *катастрому* (κατάστρωμα, *constratum*)⁴⁰, который поддерживался *пиллерсами*⁴¹. Катастрома защищала гребцов от метательных снарядов противника и позволяла солдатам и членам команды свободно перемещаться по ко-

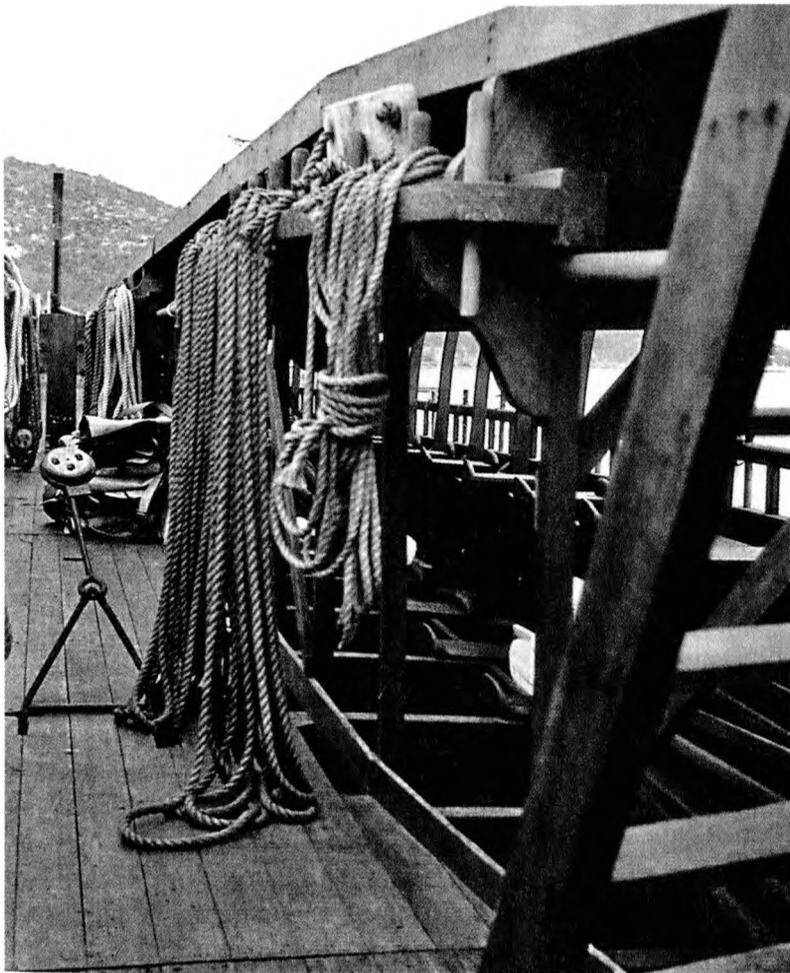
раблю¹². Ее часто называли также *стегой* (στέγη), то есть крышей, или кровлей, и этот греческий термин был заимствован римлянами (*stega*), использовавшими его наряду с латинским *табулатом* (*tabulatum*)¹³, обозначавшим «дощатый настил»¹⁴.



Катастрома «Олимпии». Воспроизведено по: *Fields N., Bull P. Ancient Greek Warship (500–332 BC)*. Osprey Publishing Ltd, 2007. P. 10

В древности существовала четкая классификация, согласно которой все суда делились на *крытые* и *открытые* (катáфракта πλοῖα, *naves stratae, naves constratae*). Исследователи не пришли до конца к пониманию того, какой смысл скрывается за этими терминами. Предполагается, что речь идет о *палубных* и *беспалубных* кораблях, поскольку палубы были далеко не на всех типах судов. Возможно, когда в источниках говорится о крытых и открытых судах, то имеется в виду не наличие или отсутствие палубы, а наличие или отсутствие

катастрофы. Именно поэтому в источниках есть указания на то, что наряду с обычными триерами существовали также *triremes constratae*, то есть крытые триеры⁴⁵.

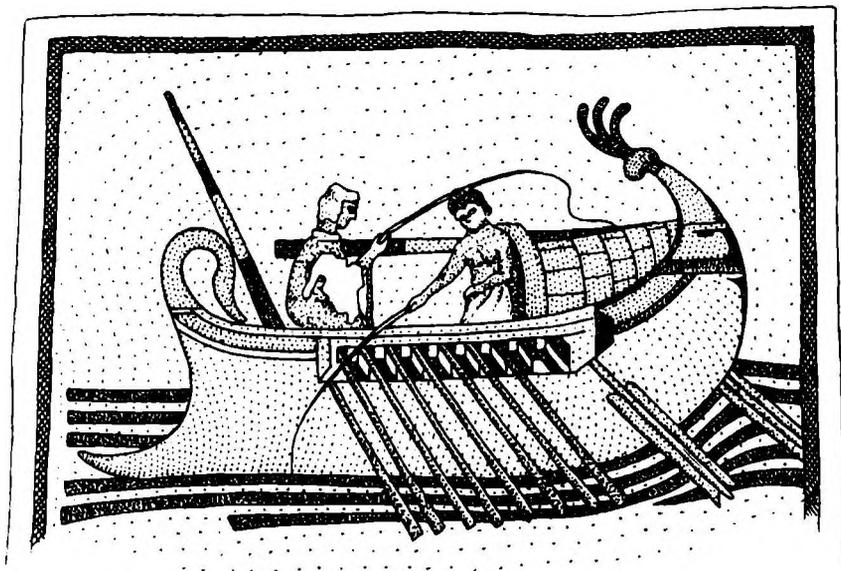


Проход квартердека⁴⁶ на «Олимпии» Воспроизведено по: *Fields N., Bull P. Ancient Greek Warship (500–332 BC)*. Osprey Publishing Ltd, 2007. P. 10

Гипозома. Чтобы придать кораблю дополнительную прочность, в древности использовали канаты, которые образовывали самый настоящий пояс, охватывавший корпус судна. Такое приспособление по-

явилось в отдаленные времена и хорошо различимо на ряде древнеегипетских изображений. В греко-римском морском деле оно называлось *гипозома* (ὑπόζωμα)⁴⁷. Известно, что на борту триеры могло находиться до четырех гипозом, представлявших собой канатные скрепы на случай бури (Actae, 27, 17). Вопрос о том, как устанавливалась гипозома, остается трудноразрешимым. По этому поводу существуют две основные гипотезы. Согласно одной канаты натягивались поперек корпуса судна, согласно другой — продольно. Впрочем, существует один довод, позволяющий отдать предпочтение второй теории. Известно, что корабли не оставляли в открытом море. Во время стоянок их вытаскивали на сушу. Если бы канат гипозомы шел по корпусу судна вертикально, то он не смог бы выдержать частого трения о грунт. Поэтому более вероятно, что канат проходил по корпусу горизонтально и мог выполнять также функции бархоута. Считается, что канат полностью охватывал корпус судна; на корме оба его конца заводились внутрь и крепились к устройству, позволявшему держать его в натянутом состоянии. Известно название этого приспособления: *тон* (τόνος), или *энтон* (ἔντονος)⁴⁸. Более вероятным нам представляется, однако, что для обеспечения продольной прочности судна канаты натягивались не снаружи, а внутри его корпуса, например под катастройой. Это по крайней мере позволяло намного легче устанавливать гипозому во время движения судна в открытом море.

Мачта. Античность не знала составных мачт, удлинявшихся с помощью стеньги⁴⁹. На сохранившихся изображениях можно видеть суда, имевшие две и даже три мачты. У тех из них, что имеют две мачты, основная мачта находится в средней части корпуса (в районе мидель-шпангоута), а вторая — на носу корабля. Если с первой мачтой (ἰστός, *malus*) все понятно, то относительно второй у исследователей возникает ряд вопросов. Во-первых, неясно, почему эта мачта всегда изображается сильно наклоненной над форштевнем. На некоторых поздних монетах, а также на одном рисунке в *Notitia dignitatum* носовая мачта представлена стоящей вертикально. Вопреки тому, что можно было бы предположить, такая мачта не была позднеантичным изобретением, поскольку в этрусской гробнице V в. до н. э., называемой *delle nave* («корабельной»), изображено судно с вертикально стоящей передней мачтой. Следовательно, античность знала подобное положение передней мачты, однако не столь часто прибегала к нему⁵⁰.



«Срубленная» мачта. Таким образом укладывалась мачта перед боевым столкновением. Мозаика III в. Прорисовка И. В. Кирсанова

Обычно перед началом сражения основную мачту снимали⁵¹. Ее извлекали из *stensa*⁵² (*modius*) и укладывали вдоль корпуса судна. Иногда мачту не убирали, а только наклоняли назад, при том, что ее *птор* (πτέρυα, *pes mali*)⁵³ оставался в отверстии стенки, а ее *мон*⁵⁴ опирался на разветвленную стойку, установленную в кормовой части корабля. Эта стойка (или козлы) по-гречески называлась *гистодока* (ἱστοδοκῆ)⁵⁵. Подобное положение мачты позволяло команде в случае неблагоприятного исхода дела быстро установить ее и уйти от противника на парусах. Впрочем, автор «Александрийской войны» описывает ситуацию, когда мачты на кораблях, готовящихся вступить в сражение, оставались, как кажется, в обычном положении: «Но вдруг Ватиний заметил, что против него идет корабль с военным экипажем и со спущенными до середины мачты реями. Тогда он немедленно приказал подтянуть паруса, спустить рейи и взяться за оружие, затем поднял знамя и этим дал сигнал шедшим непосредственно за ним кораблям делать то же самое» ([Caes.]. *Bell. Alex.*, 45).

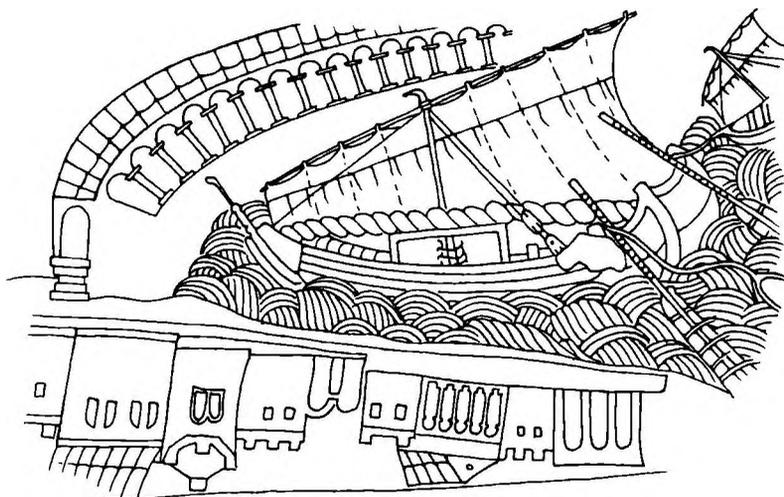
Парус. Античность знала паруса различных форм. Начиная, по крайней мере, с римской императорской эпохи, а вероятно, и ранее, в ходу были два типа паруса (*velum*). Речь идет, во-первых, о треугольном латинском парусе, который многие считают изобретением арабов в Средние века; во-вторых, это прямой парус, имевший четырехугольную форму.



Фрагмент плиты со сценой хождения Петра по морю. На изображении представлен переходный вариант от прямого к косому парусу. Византийский Херсон (IV–V вв.). Прорисовка И. В. Кирсанова

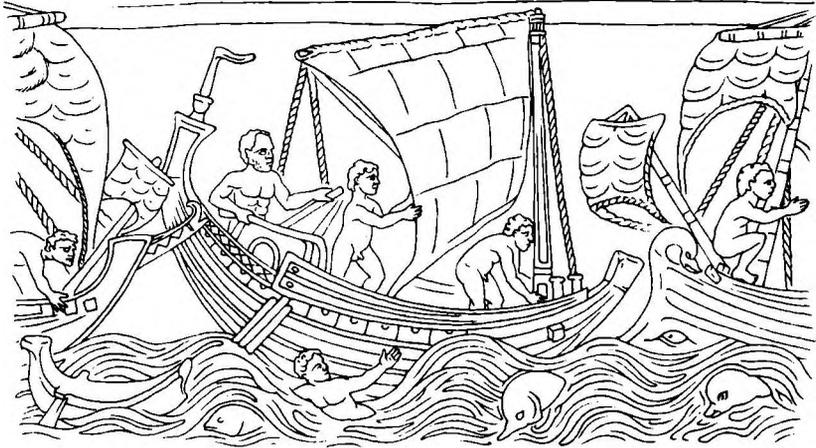
Наиболее часто использовавшийся греко-римский парус имел форму квадрата или четырехугольника, иногда трапециидальную. Он изготовлялся либо из цельного куска льняной материи, либо из нескольких кусков, которые сшивались между собой и иногда укреплялись горизонтальными кожаными полосами; по кромке (краю) парус обшивался тросом. В полосах на равных интервалах делались *люверсы*⁵⁶, для чего использовались бронзовые кольца, в большом

количестве обнаруженные во время подводных археологических раскопок⁵⁷. *Гордени*⁵⁸, укрепленные в основании паруса, проходили через люверсы, потом через *шкивы*⁵⁹, привязанные к рее, после чего они спускались на палубу, где ими могли маневрировать матросы. Чтобы уменьшить поверхность паруса, матросы тянули за гордени, и парус свертывался на манер шторы.



Изображение корабля, парус которого по сути представляет собой промежуточную форму между прямым и косым парусным вооружением.
Мозаика. Прорисовка И. В. Кирсанова

На рею парус ставился верхней *шкаториной*⁶⁰, крепился он при помощи шнура, проходившего через шкаторину и охватывавшего рею. Рея состояла обычно из двух *рангоутов*, соединенных друг с другом тонкими канатами. Эта рея поднималась или направлялась при помощи *фала*⁶¹, проходящего по шкиву вверху мачты. Чаще всего шкив находился внутри самой мачты. Ряд исследователей полагают, что на некоторых судах, в особенности на военных, было 2 фала, позволявших упростить маневрирование реей с парусом и облегчить усилия матросов⁶². Рея удерживалась на мачте *ракс-бугелем*⁶³. Для разворота реи использовали два *браса*⁶⁴, закрепленных на ее концах.



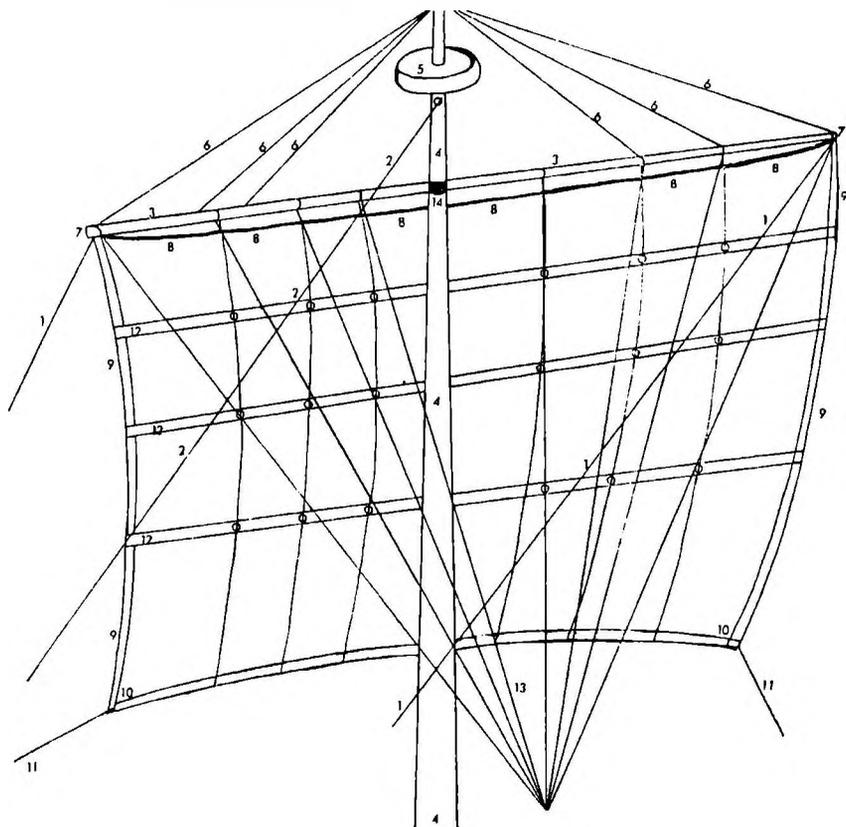
Фрагмент барельефа на каменном саркофаге. Редчайшее изображение судна с шпринтовым парусным вооружением, нехарактерное для средиземноморской античной традиции. Музей античного кораблестроения. Майнц.

Прорисовка И. В. Кирсанова

Наши источники свидетельствуют о существовании паруса меньшего размера, имевшего треугольную форму и находившегося над большим парусом. Этот парус, как кажется, крепился своим основанием к рее главного паруса, а верхним концом — к верхушке мачты. Одно из замечаний Сенеки позволило предположить, что подобный парус был отличительной особенностью александрийских кораблей, снабжавших Рим хлебом. Сенека пишет, что все корабли должны довольствоваться одним парусом, кроме александрийских, которые отличимы благодаря малому парусу (Seneca, Ep., 77, 1–2). Впрочем, подобная гипотеза не подтверждается, поскольку существуют изображения кораблей с двумя парусами, не имеющими отношения к Александрии и Египту вообще. Поэтому неизвестно, появился ли малый парус в эпоху Империи или же он существовал уже в эллинистический период.

Артемон, то есть парус, который несла носовая мачта, отличался от большого паруса только своими размерами. Каково было его назначение — неясно. Скорее всего, парус на передней мачте помогал кораблю маневрировать и на военных судах использовался во время боя. Аппиан передает, что после поражения флота Октавиана в морской битве

с Секстом Помпеем некоторые из кораблей побежденного флота ушли в Италию, распустив «малые паруса» (App., BC, V, 111)⁶⁹. Очевидно, большие паруса поднять было невозможно, поскольку главные мачты остались на берегу. Может быть, одно из назначений малых парусов как раз в том и заключалось, чтобы позволить кораблям, выходящим из боя, использовать силу ветра⁷⁰?

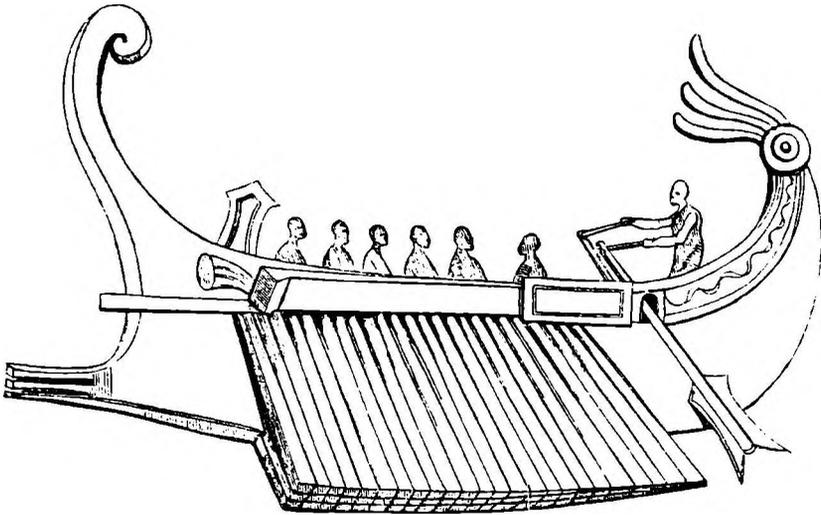


Греко-римский парус. Воспроизведено по: *Rougé J.*

La marine dans l'antiquité. Vendôme, 1975. P. 61.

- 1 — брас; 2 — фал; 3 — рея; 4 — мачта; 5 — марс⁶⁵; 6 — топенант⁶⁶;
 7 — боут⁶⁷; 8 — верхняя шкаторина; 9 — ликтрос⁶⁸; 10 — шкотовый угол;
 11 — шкоты; 12 — горизонтальные кожаные полосы с люверсами или
 кольцами; 13 — гордень; 14 — ракс-бугель

Руль. В течение всей эпохи греческой классики и эллинистического периода на судах определенного типа использовался руль, известный уже в архаическую эпоху, который устанавливался в кормовой части корабля на одном из его бортов. Позднее у военных и торговых кораблей появляются два рулевых весла, которыми (если это позволяли размеры судна) управлял один кормчий. Впрочем, насколько мы можем судить по дошедшим до нас изображениям, оставались корабли, имевшие по одному рулю, закрепленному на левом или правом борту.

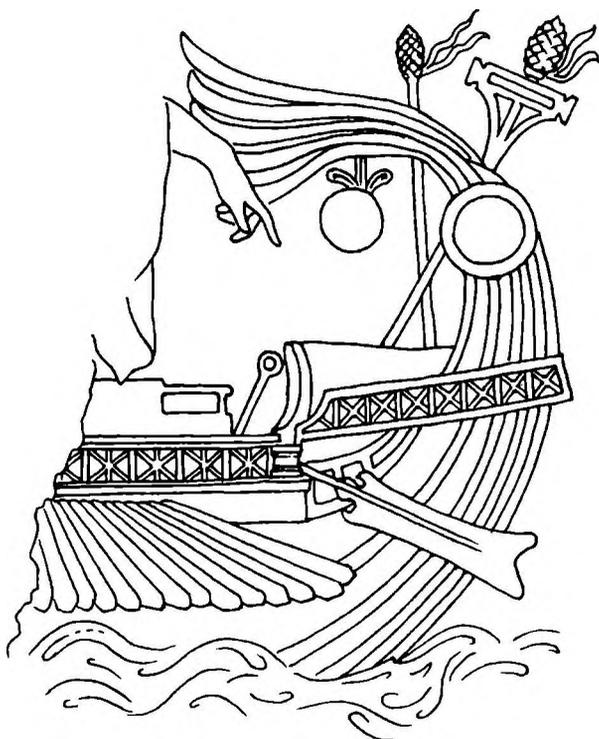


Кормчий за управлением судна. Римский барельеф. Воспроизведено по:
Jal A. La flotte de César. Paris, 1861. P. 108

Рулевой комплекс назывался по-гречески *педалий* (πηδάλιον), а по-латыни *губернакул* (*gubernaculum*). Первоначально рулевое весло отличалось от гребного только большим размером и более широкой лопастью⁷¹; оно удерживалось в уключине посредством стропа. Рулевое весло сохраняло большую подвижность и могло двигаться во всех направлениях⁷².

Форма рулевых весел могла быть достаточно необычной, что было вызвано не практической необходимостью, а следованием традиции. Так, например, в римскую эпоху, судя по изображениям, были распро-

странены рулевые весла, лопасти которых имели форму ласточкиного хвоста. Вероятно, римляне лишь продолжили ту традицию, которая сформировалась в кораблестроении в эпоху эллинизма, а может быть, и раньше⁷³.



Перо руля. Фрагмент римского барельефа. Прорисовка И. В. Кирсанова

Руль очень быстро совершенствовался. Прежде всего рукоять кормового весла была снабжена кольцом, облегчавшим работу кормчего. В дальнейшем это кольцо было заменено перекладиной (οἴαξ, *clavus*), крепившейся перпендикулярно к рукояти весла. «Клав, — пишет Исидор Севильский, — это то, чем управляется губернакул» (Isid., Orig., XIX; 12)⁷⁴. Перекладины были достаточно длинными для того,

чтобы кормчий мог, находясь на своем месте, управлять одновременно обоими веслами. К сожалению, трудноразрешимым остается вопрос, каким образом руль крепился к корпусу корабля. Вегеций утверждает, что рули были привязаны канатами (Veg., IV, 46)⁷⁵. О каких канатах он говорит, непонятно, поскольку на дошедших до нас изображениях нет никаких следов крепления руля с корпусом судна. Рули не были привязаны снаружи корабля, если они проходили через *гельмпорт*⁷⁶. В этом случае видна была только часть лопасти весла между бортом и морем⁷⁷.

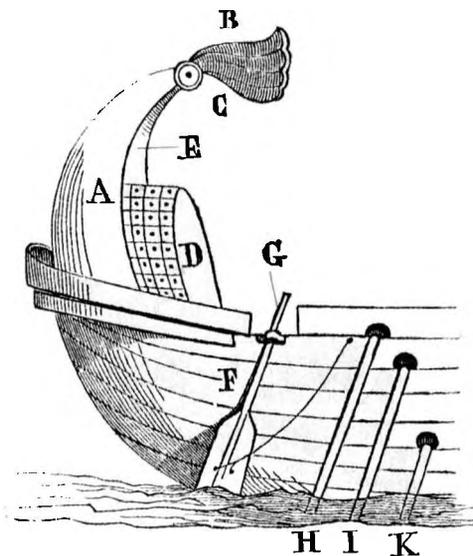


Римский военный корабль. Деталь мраморного рельефа. Воспроизведено по: Goldsworthy A. The Complete Roman Army. London, 2003. P. 38

Возможно, канаты были привязаны к середине лопасти весла, один из них — спереди, а второй — сзади руля, один служил направляющей, а второй — оттяжкой, и именно эти канаты имеет в виду Вегеций⁸⁰.

Некоторые исследователи полагают, что рукоять весла (*αὐχήν*) должна была крепиться к планширю. Эта часть рулевого устройства скрыта контейнером, который служил для ее защиты. Поэтому ее невозможно реконструировать. На тунисских мозаиках с изображением кораблей позади контейнера можно видеть расположенный перпендикулярно к корпусу корабля некий валок, который мог, очевидно, вращаться вокруг своей оси. Внутри валка проходит рукоять весла, фиксируемая на нужной высоте канатами. Когда кормчий брался за перекладину, то он приводил рулевое весло в вертикальное положение, после чего поворачивал его так, как ему это было нужно⁸¹.

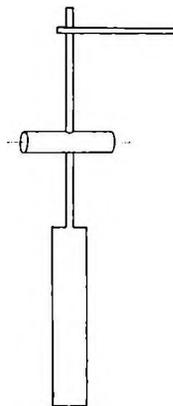
Рулевым веслом легких судов работали, держа его обеими руками, подобно тому, как это показано на одном из рельефов колонны Траяна.



Схематическое изображение кормовой оконечности триеры.

Воспроизведено по: *Jal A. La flotte de César. Paris, 1861. P. 171.*

A — акростол; B — аплустр; C — крепление аплустра⁷⁸; D — табернакул (палатка капитана); E — внутренняя поверхность акростола; F — руль; G — клав; H — весло транита; I — весло зигита; K — весло таламита⁷⁹



Предполагаемая схема рулевого устройства. Воспроизведено по:

Rougé J. La marine dans l'antiquité. Vendôme, 1975. P. 60

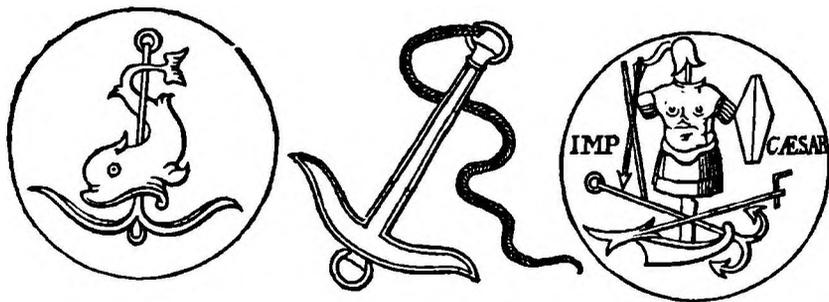


Кормовая часть «Олимпии». Видны два рулевых весла. Воспроизведено по:
Fields N., Bull P. Ancient Greek Warship (500–332 BC).
 Osprey Publishing Ltd, 2007. P. 35

Якоря. Когда корабль не был вытасен на сушу, то он становился на якорь. Согласно античной традиции, первый якорь был придуман Эвпаламом⁸². Этот якорь был с одной лапой и походил, очевидно, на крюк. Двухзубый якорь был придуман Анахарсисом (Plin., VII, 56, 209)⁸³. Впрочем, мы располагаем гораздо более надежными источниками, такими как изображения на монетах и барельефах, а также археологические находки, позволяющие нам достаточно хорошо представить форму античных якорей.

Первые якоря были каменными. Наиболее простые из них представляли собой неотделанный каменный блок, в котором было просверлено отверстие для якорного каната. Наряду с каменными якорями очень скоро появились деревянные, утяжеленные свинцом. Классический якорь такого типа состоял из трех частей: 1) массивный деревянный брус, игравший роль *веретена* якоря; на его верхнем конце имелось кольцо для крепления троса; на другом конце якорного веретена также могло быть кольцо, которое, как считают некоторые исследователи, предназначалось для крепления каната якорного бую, указывавшего на место, где лежит брошенный якорь⁸⁴; впрочем, у этого кольца могло быть совершенно иное назначение: — часто якорь так прочно зацепляется за дно, что

поднять его, вытягивая за трос, практически не представлялось возможным; в таком случае использовали дополнительный трос на противоположном конце веретена, позволявший выдернуть лапу якоря из грунта; 2) на нижнем конце бруса крепились две лапы, которые могли фиксироваться при помощи металлической пластины; 3) на верхнюю часть бруса надевался деревянный *шток*⁸⁵, в который заливали свинец. Позднее деревянный шток был и вовсе заменен свинцовым. Римляне добавляли в свинец сурьму. Только в позднеантичный период этот якорь из свинца и дерева был заменен на якорь, полностью сделанный из железа, но сохранивший прежнюю форму. Наиболее ранняя находка подобного якоря относится к III в. н. э. Таким образом, несмотря на определенные различия в деталях, можно констатировать, что античный, прежде всего римский, якорь имел все основные черты так называемого адмиралтейского якоря⁸⁶.



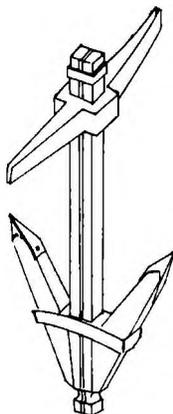
Прорисовки римских монет с изображением якоря. Воспроизведено по:
Sheffer J. De militia navali veterum. Ubsaliae, 1654. P. 149

Размеры якорей могли быть различными и зависели от размеров судна. Например, некоторые обнаруженные античные штоки достигали в длину более 2 м и весили более 600 кг⁸⁷.

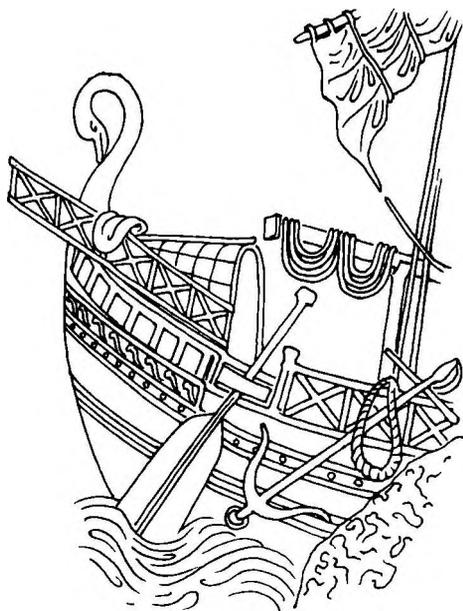
Каждый корабль имел несколько якорей обычного типа (4 и более). Так, на корабле, на котором Павел плыл в Рим, было не менее 6 якорей (Acta, XXVII, 29, 30). Якоря размещались на палубе, обычно в носовой части корабля. Впрочем, судя по отверстиям для якорных канатов, они находились и на корме⁸⁸.

Якоря, имевшие большие размеры, размещались за пределами корабля. Их подвешивали на катбалках, по которым проходили якорные

кабели, и использовали лишь при необходимости удержать судно на месте, если существовала опасность, что оно может быть выброшено на берег в бурю.



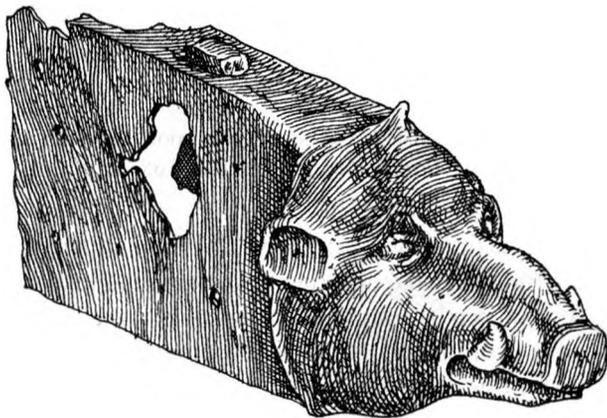
Римский якорь классической формы. Воспроизведено по: *Rougé J. La marine dans l'antiquité. Vendôme, 1975. P. 60.*



Якорь на борту судна. детали рельефа колонны Траяна.
Прорисовка И. В. Кирсанова

Среди якорей был один, носивший название *священного*, или якоря милосердия. Речь идет о самом большом якоре, находившемся на борту корабля. Его бросали в воду в качестве последнего средства, когда все попытки удержать корабль на месте не давали ожидаемого результата⁸⁹.

Таран. Таран, или *rostrum* (ῥοστρον, *rostrum, embolum*), был основным оружием античного военного корабля. Традиция приписывает изобретение тарана Пизею, сыну Тиррена (Plin., VII, 56, 209). В литературных источниках таран впервые упомянут у Геродота в связи с рассказом о морском сражении при Алалии (возле Корсики), произошедшем около 535 г. до н. э. (Herod., I, 166). В действительности таран начали применять гораздо раньше, по крайней мере, с VIII в. до н. э.⁹⁰



Таран в виде головы вепря (длина — 55 см, высота — 22 см). Найден в гавани Генуи в 1597 г. Армерия Реале (Королевский арсенал), Турин, Италия.
Прорисовка И. В. Кирсанова

Первоначально таран делался в виде простого вытянутого острия. Это острие в различные эпохи могло иметь пирамидальную или коцусообразную форму⁹¹. Потом тарану стали придавать форму головы какого-либо животного, чаще всего кабана; иногда его делали в виде клюва хищной птицы⁹². С конца V в. до н. э. появились трезубые тараны (*tridentes*); эта форма стала общепринятой начиная с III в. до н. э.⁹³ На некоторых римских монетах изображены корабли, тараны которых имеют и большее количество зубцов.

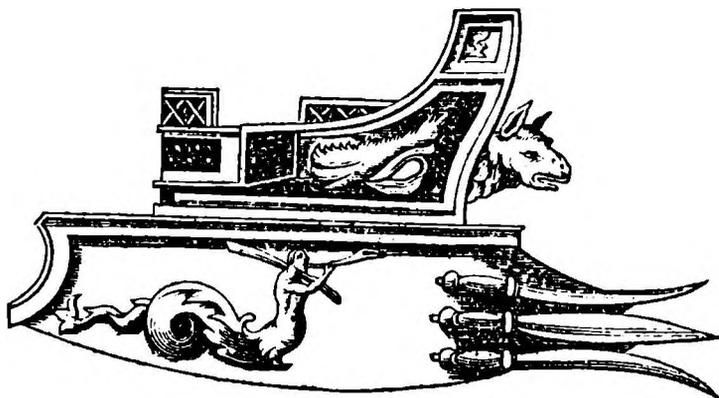


Изображения роств на римских монетах. Воспроизведено по: *Sheffer J.*
De militia navali veterum. Ubsaliae, 1654. P. 125

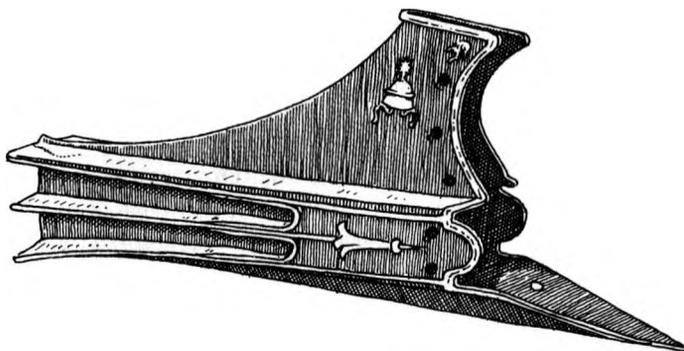
Таран делался из бронзы или железа. Он крепился к корпусу судна в месте соединения киля и форштевня, несколько ниже ватерлинии⁹⁴. Один из корабельных обломков, обнаруженных возле Марсалы (западная оконечность Сицилии), был снабжен тараном, который крепился к корпусу корабля металлическими гвоздями⁹⁵. Подобное крепление было не всегда надежным, и при ударе о вражеский корабль таран мог отломиться. Например, Полибий описывает, как во время одного морского сражения родосцев с македонянами таран напавшей на противника родосской пентеры остался внутри македонского корабля (Polyb., XVI, 5, 2). Таран был очень ценной и дорогостоящей частью корабля, поэтому старые тараны могли использовать при постройке новых кораблей⁹⁶.

В Национальном военно-историческом музее Израиля в городе Хайфа находится таран, который предположительно принадлежал триере из состава кипрского флота египетского царя Птолемея V (204–180 гг. до н. э.) или Птолемея VI (180–145 гг. до н. э.)⁹⁷. Он сделан из бронзы; весит 465 кг. Длина тарана составляет 2,26 м, ширина — 0,76 м, высота — 0,96 м. В верхней части тарана имеются изображения,

символизирующие греческих богов: трезубец Посейдона, кадуцей Гермеса, шапка Диоскуров и голова орла Зевса⁹⁸.

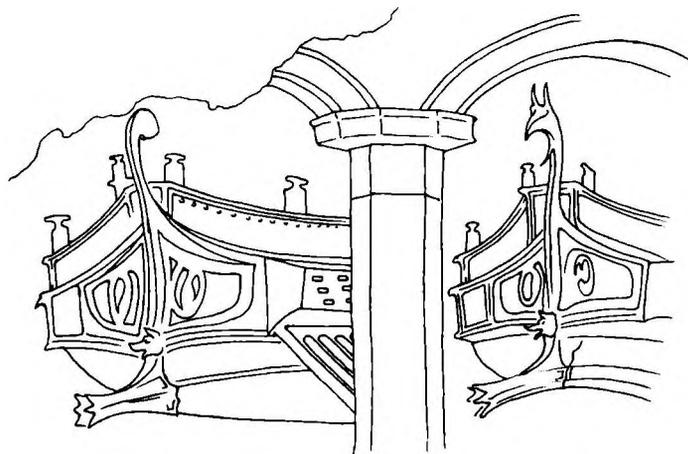


Трезубый таран. Воспроизведено по: *Sheffer J. De militia navali veterum. Ubsaliae, 1654. P. 128*



Таран из музея Хайфы. Прорисовка И. В. Кирсанова

Величина римских таранов, очевидно, была такой же, как и у эллинистических кораблей. Некоторые исследователи полагают, опосываясь на дошедших до нас изображениях, что она могла достигать 2,7 м⁹⁹.



Ростры. Фрагмент фрески из Помпей. Прорисовка И. В. Кирсанова

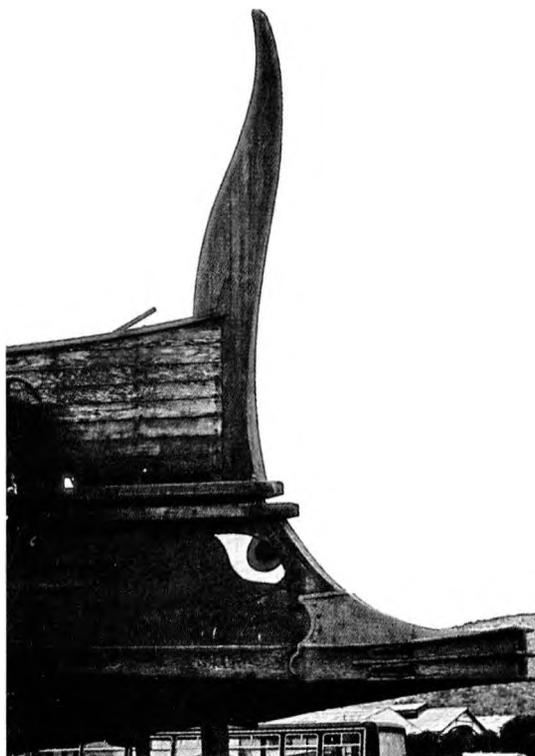
Даже один удар тарана мог быть губительным для судна. Поэтому во время сражения команды старались держать свои корабли носами по направлению к противнику и никогда не разворачиваться к нему бортом. Родосцы во время сражения с македонским флотом придумали погружать глубоко в воду носы своих кораблей (очевидно, с помощью балласта), поэтому вражеские тараны наносили им пробоины выше ватерлинии, в то время как сами родосцы пробивали корабли неприятеля под водой (Polyb., XVI, 11–12).

Оснастка кораблей. На палубе в кормовой части корабля находилась каюта *талама*, или *диета* (θαλαμη, *diaeta*), предназначавшаяся для капитана или для знатных пассажиров, если они имелись на борту. Крыша таламы служила капитанским мостиком или местом нахождения рулевого.

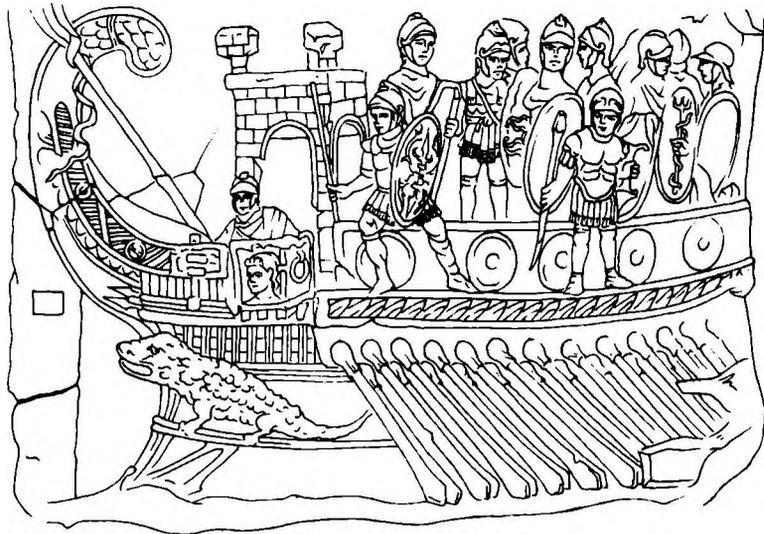
Вместо каюты могли разбивать палатку (σκητή, *tabernaculum*), которую можно было легко убрать. Так, по сообщению Арриана, Александр Великий приказал убрать с кормы своего корабля палатку, чтобы его могли видеть солдаты (Агг., VI, 13).

Украшения кораблей. Насколько мы можем судить, на греческих кораблях, на правой и левой носовой скуле¹⁰⁰, часто изображался глаз, имевший апотропическое назначение, то есть предполагалось, что этот символ должен был защитить судно от опасности, с которой оно могло

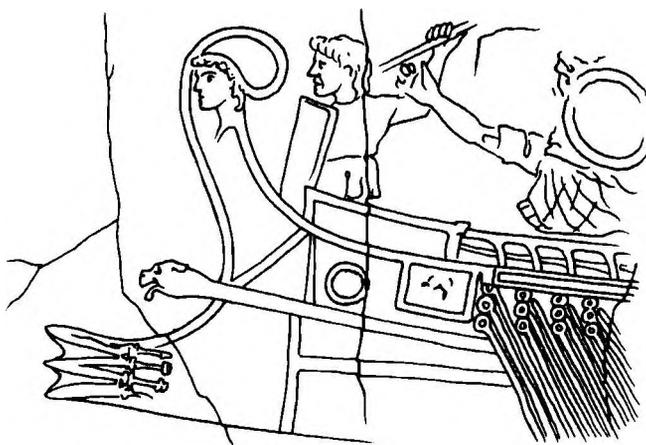
столкнуться в море. Ту же функцию выполнял так называемый *паразем* (παράσημον) — изображение божества покровителя, имя которого могло быть присвоено кораблю¹⁰¹. Такие изображения были на носу с каждого борта судна (Lucian., *Navis*, 5). Римляне называли место на корпусе корабля, где было изображено божество, как и самого бога покровителя, — *тутела* (*tutela*)¹⁰². На римских кораблях были изображения Кастора и Поллукса, Минервы, Аполлона, Нептуна, Юпитера¹⁰³. Тутела могла быть нарисована либо представляла собой деревянную фигуру, крепившуюся к корпусу судна. Она находилась над ростром или рядом с ним. На одном из римских барельефов тутела помещена на четырехугольном ящике, слегка выступающем за линию борта¹⁰⁴. Иногда весь флот находился под покровительством одного божества. В этом случае все корабли имели одинаковую тутелу¹⁰⁵.



Бронзовый таран «Олимпии» сделан по образцу тарана из музея Хайфы.
Воспроизведено по: *Fields N., Bull P. Ancient Greek Warship (500–332 BC).*
Osprey Publishing Ltd, 2007. P. 19



Изображение tutelы, на носу римской биремы. Фрагмент барельефа
I в. до н. э. Прорисовка И. В. Кирсанова



Носовой акростол римской триремы. Фрагмент барельефа.
Прорисовка И. В. Кирсанова

Форштевни и ахтерштевни кораблей заканчивались поднимающимися вверх изогнутыми назад или вперед акростолами. Подобная конструкция имела обобщенное название *стол* (στόλος). Декоративное продолжение форштевня — *носовой акростол* — мог иметь на конце шар, щит или спираль. На одной из римских медалей изображен корабль, носовой акростол которого увенчан головой в шлеме¹⁰⁶. Это украшение греки, а за ними и римляне называли *коримбом* (κόριμβος).

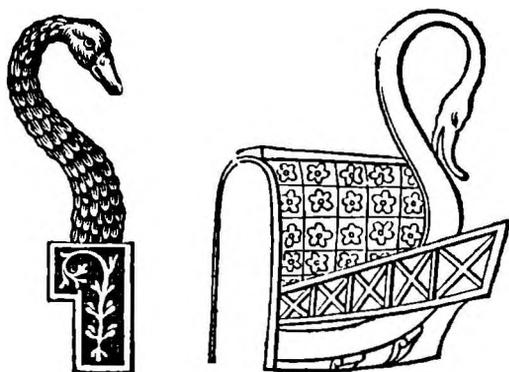


Корабль с коримбом в виде головы в шлеме. Воспроизведено по: *Sheffer J. De militia navali veterum. Ubsaliae, 1654. P. 156*

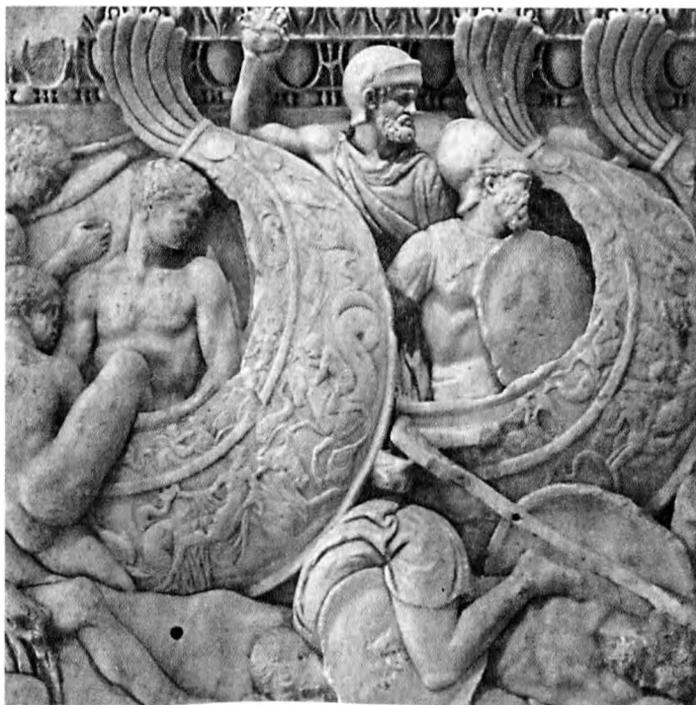
Декоративным продолжением ахтерштевня был *афластон* (ἄφλαστον), или *аплустр* (*aplustre*). На большом количестве медалей изображены корабли, аплустр которых напоминает хвост петуха. Аплустр часто делался также в форме шеи, заканчивавшейся головой гуся (или лебедя). Поэтому он носил соответствующее название *хениск* (χηνίσκος), или *ансеркул* (*anserculus*) — гусек. Впрочем, такая форма аплустра встречалась в основном на грузовых и торговых судах. На аплустре могли крепиться ленты и вымпелы, которые развивались на ветру. Аплустр золотили или раскрашивали яркими красками.

Во время сражения аплустр защищали так же, как знамя. Победители забирали аплустр с побежденного корабля в качестве трофея, как об этом можно судить из следующих слов Ювенала:

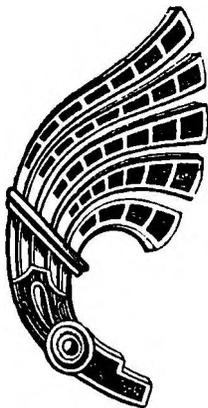
«Знаки военных побед — приколоченный к дереву панцирь
Или нащечник, висящий с разбитого шлема, и с дышла
Сорванное ярмо, и значок (аплустр. — *Авт.*) побежденной триремы».
(*Juv.*, 10, 134–136;
пер. Д. Недовича и Ф. Петровского)¹⁰⁷.



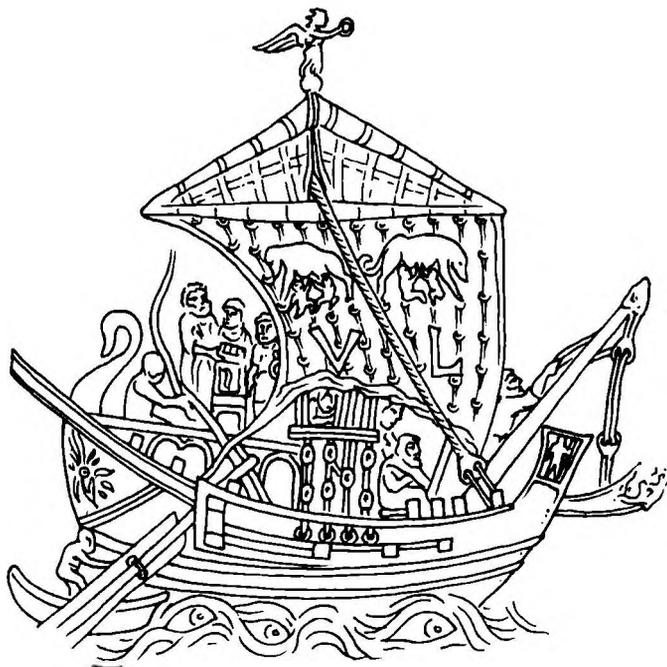
Различные формы аплуэстра. Прорисовки деталей римских рельефов.
 Воспроизведено по: *Sheffer J. De militia navali veterum. Ubsaliae, 1654. P. 159*



Кормовые украшения кораблей. Деталь рельефа на саркофаге. Воспроизведено по: *Goldsworthy A. The Complete Roman Army. London, 2003. P. 38*



Аплустр. Прорисовка изображения на римском рельефе. Воспроизведено по:
Sheffer J. De militia navali veterum. Upsaliae, 1654. P. 157



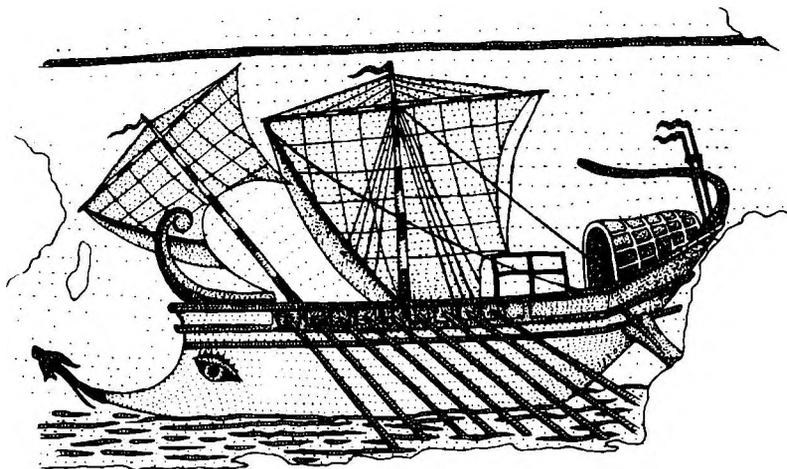
Украшения парусов в виде волчицы, кормящей Ромула и Рема.
Барельеф предположительно II–III вв. Прорисовка И. В. Кирсанова

Корпуса кораблей так же, как и весла, красили в различные цвета. Гомер называет корабли Одиссея «краснощеками» (μυλτοπόρροι) (Homer., *Ilias.*, II, v. 637). Однако гораздо чаще он использует для кораблей эпитет «черные» (μελαίμη) (Homer., *Ilias.*, I, v. 300; 329; 433; II, v. 524; 534; 545; 568; 630; 644; 652; 710; 737; 747; 759; V, v. 550; 700; VIII, v. 222; 528; IX, v. 235; 654; X, v. 74; XI, v. 824, 828; XII, v. 107; 126; XIII, v. 267; XV, v. 423; XVI, v. 304; XVII, v. 383; 639). Плиний Старший, ссылаясь на авторитет Гомера, пишет, что уже во времена Троянской войны красный цвет считался наиболее приемлемым для окраски кораблей (Plin., XXXIII, 7)¹⁰⁸. Слово «уже» (*jam*), которым Плиний начинает свою фразу, позволяет допустить, что красный был обычным цветом корпусов римских кораблей. Красный цвет судам придавали, покрывая их киноварью. Весла кораблей, очевидно, также были красными¹⁰⁹. На основании некоторых иконографических свидетельств мы можем сделать вывод, что существовал обычай не только красить корпуса кораблей и изображать на них богов-покровителей, но и покрывать их фигурами различных животных (льва, тигра, орла, собаки, волка и др.) или растений¹¹⁰. Подобным образом украшались также и паруса судов.

3. ВОЕННЫЕ КОРАБЛИ МЕНЬШЕ ТРИЕРЫ

Монеры, или униремы. Наряду с крупными кораблями в морских сражениях всегда принимали участие легкие суда, для которых римляне использовали либо греческое название *монера* (μονέρις, *monera*), либо латинское *унирема* (*uniremis*), то есть корабли с одним рядом весел¹¹¹. На медалях и монетах сохранилось большое количество изображений римских военных кораблей с одним рядом весел. На реверсе одной бронзовой монеты Марка Антония представлен корабль с румпелем и девятью веслами на левом борту. Небольшое количество весел объясняется ограниченным полем монеты. Корабль имеет ростр с одним острием и мачту, находящуюся почти на одинаковом удалении от кормы и носа судна. На мачте поднят квадратный парус¹¹². Однако возникают большие сомнения в том, что мы можем квалифицировать это изображение как монеру или унирему. Более вероятно, что данные термины были собирательными и могли относиться к судам самого различного типа, некоторые из которых были торговыми, реквизированными для участия в военных действиях. Можно отметить, что в мирном договоре римлян со спартанским тираном Набисом (195 г. до н. э.) говорится только о *лембах* (Liv., XXXIV, 35, 4), а в составе флота, собранного после этого договора Набисом, Ливий не называет монер или унирем, хотя несомненно, что корабли с одним рядом весел должны были присутствовать в нем (Liv., XXXV, 26, 1).

Общим для монер было, вероятно, отсутствие палубы и один ряд весел. Есть основания полагать, что размеры судов, которые могли быть квалифицированы как монеры, были весьма небольшими. Например, в условиях мирного договора между римлянами и Антиохом III (188 г. до н. э.) сначала обозначены палубные корабли, затем тридцативесельные актуарии и только потом указаны монеры (Liv., XXXVIII, 38, 8)¹¹³. Таким образом, мы можем предположить, что последние представляли собой самый маленький тип судов, использовавшихся в военных целях.



Монера. Карфагенская мозаика III в. Прорисовка И. В. Кирсанова

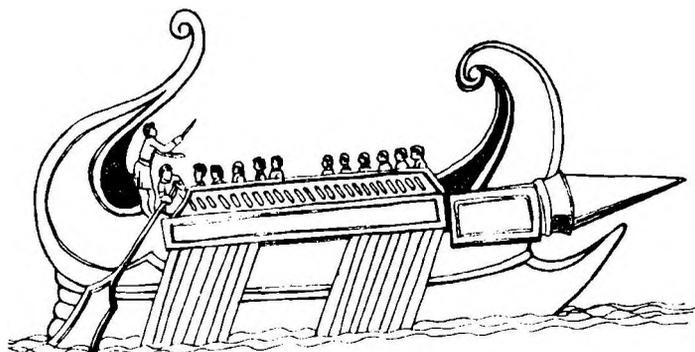
Впрочем, некоторые исследователи полагают, что термин «монера» (унирема) имел более широкий смысл, и им могли обозначать даже достаточно крупные суда, длина которых доходила до 45 м, в частности те же пентеконтеры¹¹⁴.

Пентеконтера. Появившись в эпоху архаики, пентеконтера существовала как минимум до начала IV в. н. э. Корабли этого типа принимали самое активное участие во многих крупных морских сражениях. Так, согласно Геродоту, греческий флот, собравшийся в 480 г. возле Саламина, состоял из 378 триер и 50 пентеконтер (Herod., VIII, 48). Существование паряду с триерами таких сравнительно небольших судов, как пентеконтеры, объясняется прежде всего тем, что строительство триеры требовало больших материальных затрат, а для того, чтобы эффективно действовать на ней, нужны были опытные команды гребцов и матросов. Кроме того, суда малых размеров, подобные пентеконтерам, могли приносить во время боя ощутимую пользу, принимая участие в abordажных схватках.

Как уже отмечалось выше, главным недостатком ранних пентеконтер была их большая длина. Чтобы избавиться пентеконтеры от такого недостатка, в конструкцию корабля были внесены существенные изменения. Гребцы пентеконтер сидели каждый на своей банке, располо-

женной внутри полого корпуса судна. Во время гребли они упирались ногами в особого рода скамьи, которые находились на полметра ниже и впереди банки. Эти скамьи стали делать длиннее и размещать на них каждого второго гребца, занимавшего прежде отдельную банку. Все гребцы сидели в шахматном порядке и поэтому не мешали друг другу во время гребли. В результате такого конструкторского решения длина пентеконтеры уменьшилась на треть, что существенно повлияло на ее основные характеристики¹¹⁵.

Гемииолия. В точности неизвестно, что представляла собой *гемииолия* (ἡμιολία)¹¹⁶. Предполагается, что она была промежуточным вариантом между пентеконтерой и диерой и имела полуторный ряд гребцов. Речь в данном случае идет о диере, верхний ряд которой был неполон, и его гребцы могли в любой момент превратиться в бойцов, готовых к абордажной схватке¹¹⁷. Существуют свидетельства, что на гемииолии вместе с веслами использовали также и паруса, для чего на носовой полуналубе, очевидно, устанавливалась съемная наклонная мачта¹¹⁸.



Гемииолия. Прорисовка изображения на медали. Воспроизведено по: Снисаренко А. Б. Эвпатриды Удачи. Трагедия античных морей. Л., 1990. С. 161

Полибий, рассказывая о флоте македонского царя Филиппа V, отправленном (217 г. до н. э.) на борьбу с иллирийским царем Скердилаидом, передает, что в нем насчитывалось 12 крытых кораблей (катафрактос ναῦς), 8 открытых (ἀφρακτοῦς) и 30 гемииолий (Polyb., V, 101, 2). Таким образом, можно сделать вывод, что гемииолию нельзя было отнести ни к первому, ни ко второму типу кораблей. Возможно,

передняя часть гемиилии, где обычно находились бойцы, участвовавшие в сражении, имела стегу, а ее кормовая часть оставалась открытой.

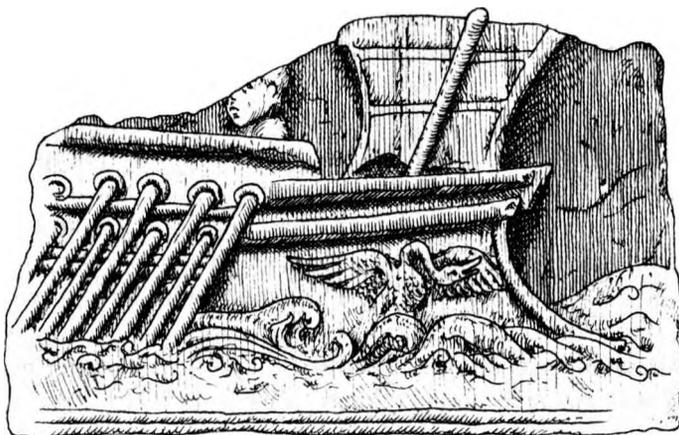
Быстроходность и маневренность гемиилии сделали ее одним из самых распространенных видов кораблей, использовавшихся в III–II вв. до н. э. пиратами. Вместе с тем гемиилии также входили и в состав флотов различных морских держав, таких как Пергам, Родос или Македония. Позднее, очевидно, начиная с Пунических войн, гемиилии стали использовать и римляне. Так, согласно Аппиану, флот, перевозивший римскую армию в Африку (149 г. до н. э.), состоял из 50 пентер, 100 гемиилий, а также из большого количества открытых кораблей, *керкуров* и грузовых судов (App., Lyb., 75).

Бирема. *Биремами* (*biremes*) римляне называли корабли, имевшие 2 ряда весел (Isid., Orig., XIX, 23)¹¹⁹; греки именовали подобные суда *дикротами* (*δίκροτα*), или *диерами* (*διήρα*). На практике греческие термины имели широкое хождение наряду с латинскими ([Caes.], Bell. Alex., 47).

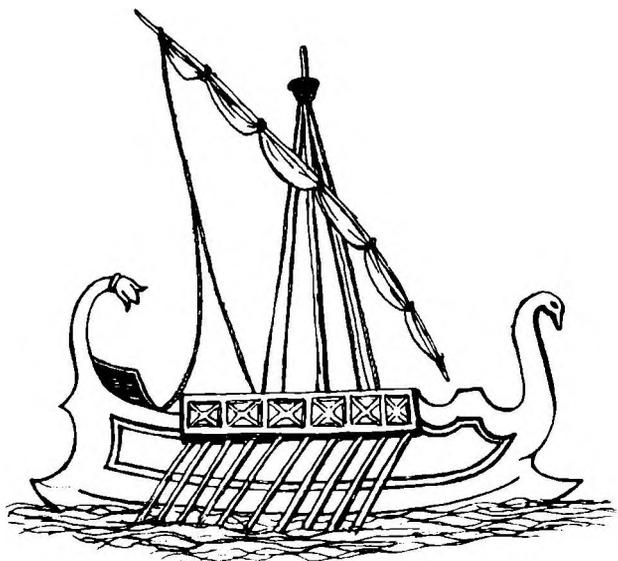
Либурна. Аппиан утверждает, что римляне стали называть *либуринами* легкие и быстроходные суда с двумя рядами весел, поскольку суда именно такого типа использовали иллирийские (либурнские) пираты, грабившие Ионийское море и острова (App., Illug., I, 3)¹²⁰. Либурны имели одну мачту, установленную посередине корпуса корабля. Существует мнение, что либурны были *бипрорами*, то есть принадлежали к классу кораблей, у которых заостренную форму имел не только форштевень, но и ахтерштевень¹²¹. Не исключено также, что либурна, в отличие от судов античной традиции, не несла навесного литого тарана (ростра), что косвенно подтверждается дошедшими до нас изображениями военных судов эпохи доминирования в источниках термина «либурна». В подтверждение этой гипотезы можно вспомнить, что изначально либурна представляла собой пиратское судно, и, естественно, ее задачи совершенно не походили на задачи боевого корабля. Либурна должна была догонять, а не топить чужие корабли. Поэтому таран ей был просто не нужен.

Длина либурны варьировалась от 24 до 30 м¹²². О количестве экипажа на римской либурне периода принципата точных данных у нас нет. Тацит в «Жизнеописании Агриколы» (Tac., Agric., 28) рассказывает, как когорта (то есть около 500 человек) восставших узников захватила три либурны, на которых они пыталась бежать из Британии. Таким

образом получается, что на борту одной либуры могло находиться около 170 человек, включая гребцов.



Деталь мраморного рельефа конца II – начала I вв., предположительно изображающего либуру. Прорисовка И. В. Кирсанова



Либурна. Прорисовка изображения на медали. Воспроизведено по: Снисаренко А. Б. Эвпатриды Удачи. Трагедия античных морей. Л., 1990. С. 295

Триемиолия. Наряду с гемиолиями существовал также и более крупный корабль, построенный по тому же принципу, — *триемиолия* (τριημιολία). Предполагается, что первые корабли подобного типа были созданы родосцами¹²³. Само название *триемиолия* образовано от слов *триера* и *гемиолия*; это позволяет нам допустить, что триемиолия имела два с половиной ряда весел. Возможно, в отличие от триеры, на триемиолии было вдвое меньше транитов и зигитов (гребцов верхнего и среднего рядов), банки которых располагались в пространстве от кормы и до середины судна¹²⁴. Некоторые исследователи полагают, что триемиолия не получила широкого распространения и использовалась главным образом для борьбы с пиратами и в качестве конвоя торговых судов. Однако имеющиеся в нашем распоряжении литературные источники, напротив, свидетельствуют в пользу того, что триемиолия была полноценным военным кораблем и принимала самое активное участие в морских сражениях (Polyb., XVI, 3, 4–5; 101, 2).

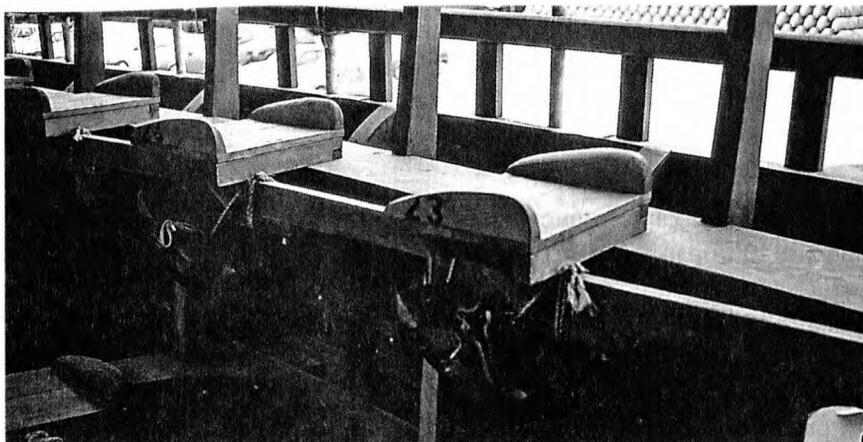
4. ТРИЕРА И БОЛЕЕ КРУПНЫЕ КОРАБЛИ

Основные характеристики триеры. Триера была наиболее мощным военным кораблем в V — первой половине IV вв. до н. э. Внешний вид и конструкция триеры восстанавливаются на основе нескольких барельефов, изображений на вазах и фрагментарных археологических находок. По докам, обнаруженным в Пирее, а также на основе отдельных археологических свидетельств, иконографических изображений и расчетов современных исследователей мы можем приблизительно определить размеры триеры. Поскольку на одном ряду триеры у каждого борта сидело около 30 гребцов, то длина такого корабля была не менее 35–38 м¹²⁵. Некоторые полагают, что длина триеры могла достигать до 40–42 м¹²⁶. Ширина корабля составляла, по расчетам одних специалистов, около 5,5 м¹²⁷; другие говорят о 8 м¹²⁸.

Сохранившиеся до наших дней источники — литературные, археологические, иконографические — были тщательно проанализированы современными кораблестроителями, результатом чего в 1985–1987 гг. на судовой верфи в Пирее была реконструирована древнегреческая триера, названная создателями «Олимпией»¹²⁹.

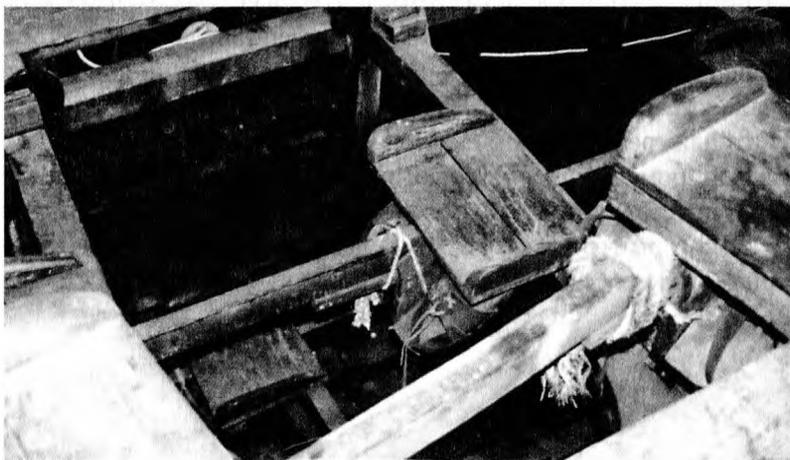
У римской триеры могло быть до трех мачт, однако чаще всего их было две: основная и вспомогательная, крепившаяся под углом в 60° в носовой части корабля¹³⁰. Корма корабля была приподнята, что облегчало управление рулевым веслом.

Каждый гребец триеры сидел на банке (*σέλμα*, *transtrum*), которая одним концом крепилась к шпангоутам, а другим опиралась на специальную подставку. Между банками левого и правого бортов оставался проход, который греки называли «дорогой келевста», а римляне — «дорогой гортатора»¹³¹.



Гребные банки на «Олимпии». Воспроизведено по: *Fields N., Bull P. Ancient Greek Warship (500–332 BC)*. Osprey Publishing Ltd, 2007. P. 11

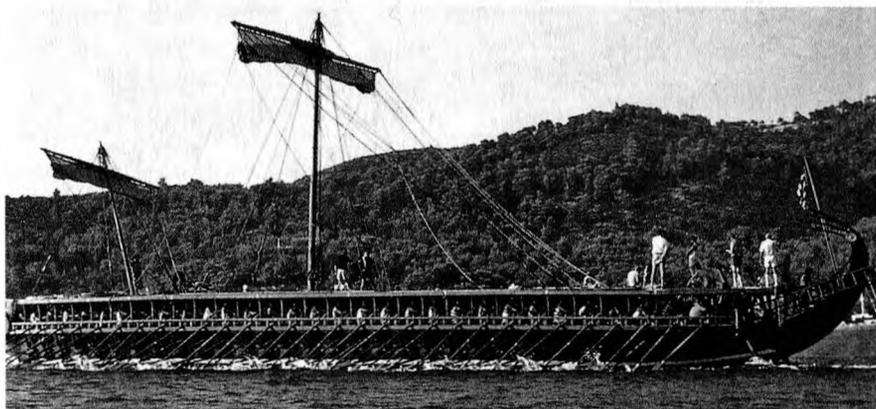
Триера имела мощный форштевень, который на уровне ватерлинии соединялся с бронзовым тараном, имевшим различные формы¹³². Идя на всех веслах, триера пробивала тараном борт вражеского судна, после чего гребцы давали задний ход, и в образовавшуюся брешь устремлялась вода. В результате неприятельское судно через недолгое время шло ко дну.



Гребная банка на «Олимпии». Воспроизведено по: *Fields N., Bull P. Ancient Greek Warship (500–332 BC)*. Osprey Publishing Ltd, 2007. P. 14

Триера могла идти как под парусом, так и на веслах. Идя под парусом, она могла развивать скорость до 7–8 узлов¹³³. Во время испытаний «Олимпии», которые проводились несколько раз (в 1987, 1990, 1992 и 1994 гг.), удалось достичь максимальной скорости в 9 узлов (17 км/ч).

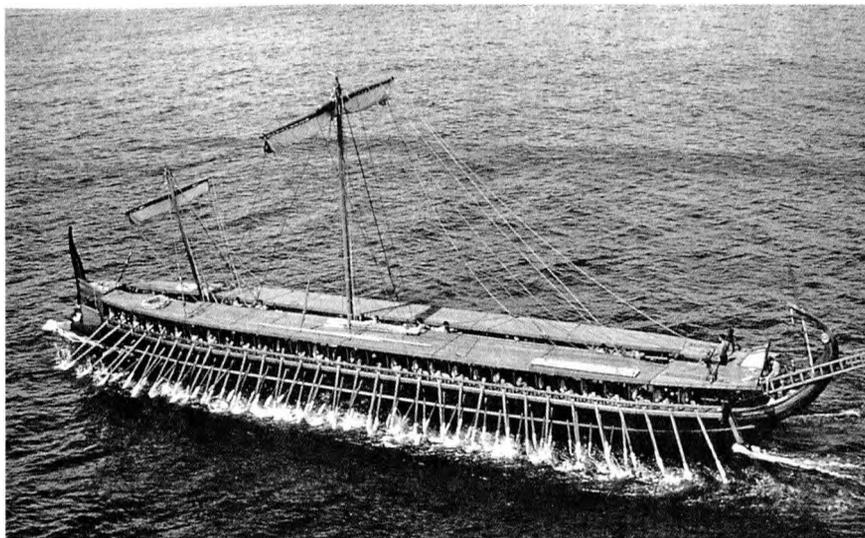
Размеры паруса триеры были приблизительно 22 м ширины на 8 м длины¹³⁴. Во время сражения его всегда убрали, чтобы от сотрясения, полученного во время столкновения с кораблем противника, рангоут не рухнул на собственный экипаж. Впрочем, если была такая возможность, перед началом сражения паруса, мачты, реи, снасти и такелаж складывали на берегу¹³⁵. Предполагается, что во время боя, когда триера шла только на веслах, она делала не более 5,5 узла.



«Олимпия» во время испытаний. Воспроизведено по: *Fields N., Bull P.* Ancient Greek Warship (500–332 BC). Osprey Publishing Ltd, 2007. P. 3

Осадка триеры была менее одного метра¹³⁶, поэтому она не могла слишком высоко подниматься над поверхностью воды — в противном случае корабль опрокинулся бы, выполняя самый простой маневр. Принимая во внимание плохую устойчивость триеры, ее экипаж старался держаться около берега и выходил в открытое море только в том случае, если был принужден это сделать. Лишь в исключительных случаях команда корабля могла провести на нем в море ночь, поскольку на триере находились очень легкие якоря, вес которых не превышал 40–50 кг, и они не могли обеспечить надежного взаимодействия с грунтом. Впрочем, плохая устойчивость триеры была не столь заметным ее недостатком ввиду того, что мореплавание в Греции осуществлялось в основном во время летнего сезона, когда

Средиземное море обычно спокойно. К тому же греки, как правило, не выходили в открытое море, а совершали каботажные плавания¹³⁷.



«Олимпия» во время испытаний. Воспроизведено по: Goldsworthy A. The Complete Roman Army. London, 2003. P. 38–39

Экипаж триеры. В общей сложности на борту одной триеры находилось чуть более 200 человек¹³⁸. Капитаном корабля был *триерарх* (τριήραρχος). Его помощником служил кормчий, или *кибернет* (κυβερνήτης), а у римлян *губернатор* (*gubernator*) — опытный матрос, который часто *de facto* осуществлял на корабле все руководство. Кормчий получал команды непосредственно от капитана.

Еще одной важной фигурой на корабле был *проревс* (πρωρέυς), или *прорат* (πρωράτης)¹³⁹, который сидел на носу и указывал путь движения корабля. Проревс наблюдал за изменениями погоды, бросал лот, если, по его мнению, это было необходимо, и смотрел, нет ли впереди подводных камней¹⁴⁰.

Гребцами командовал *келевст* (κελευστής), или, как называли его римляне, *гортатор* (*hortator remigium*)¹⁴¹. Келевст задавал такт гребцам. Он мог делать это, отбивая такт палкой или особым молотком, который римляне называли *портискулом* (*portisculus*). Часто эти удары сопровождались ритмичной песней — *келевсмой* (κέλευσμα), которую подхватывали гребцы¹⁴². Келевст также распределял между

своими подчиненными съестные припасы и следил за поддержанием дисциплины¹⁴³.



«Олимпия» в гавани Фалерон. Воспроизведено по:
Fields N., Bull P. Ancient Greek Warship (500–332 BC).
Osprey Publishing Ltd, 2007. P. 38

Под командой келевста находился *авлет* (αὐλητής) — флейтист, который своей игрой поддерживал заданный им ритм гребли. Авлет располагался, очевидно, у мачты посередине палубы. В более позднее время флейтист назывался *триеравлетом* (τριηραύλης)¹⁴⁴.

Другим помощником капитана был *пентеконтарх* (πεντηκόνταρχος), или *пятидесятник*. Он был своего рода секретарем или «завхозом» на триере и решал административные вопросы¹⁴⁵. Впрочем, существует мнение, что пентеконтарх был помощником келевста и командовал

50 гребцами. В таком случае пентеконтархов, возможно, на борту было трос¹⁴⁶.

На триере было 170 гребцов¹⁴⁷. Гребцы верхнего ряда триеры назывались *транитами* (θραϊται); *зигиты* (ζυγῖται) были гребцами среднего ряда; те из зигитов, которые занимали среднюю часть борта триеры, назывались *месонейми* (μεσονεοι), то есть средними¹⁴⁸; наконец, *таламиты* (θαλαμίται) находились на нижнем ряду; положение таламитов было самым невыгодным: в случае если корабль получал пробоину и начинал тонуть, у них почти не оставалось шансов на спасение, поэтому существует мнение, что таламиты набирались из рабов. Впрочем, эта гипотеза вызывает большие сомнения: по крайней мере в V–IV вв. гребцами на военных судах служили полноправные граждане из низших сословий либо нанятые за плату матросы из других греческих государств¹⁴⁹.

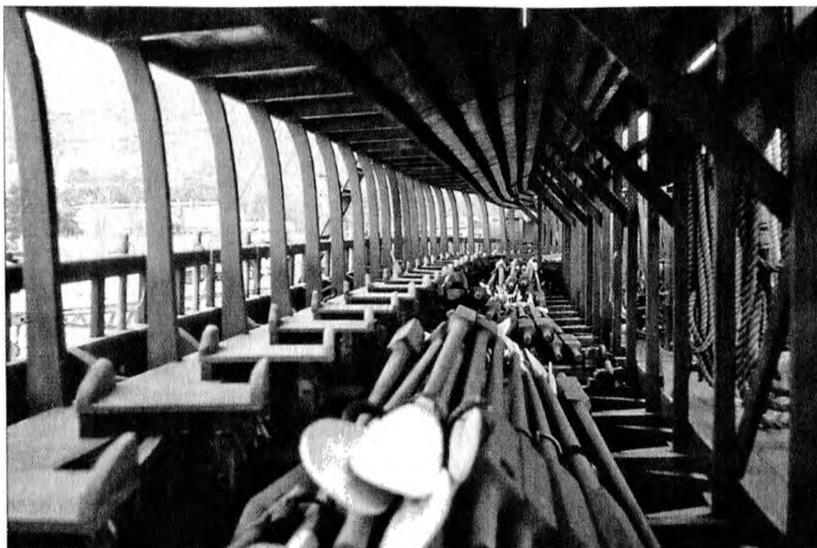
Всего на триере насчитывалось 54 таламита, столько же зигитов и 62 транита¹⁵⁰, то есть на каждом борту сидели 27 таламитов, 27 зигитов и 31 транит. Меньшее количество гребцов нижнего и среднего рядов объясняется тем, что корпус корабля сжимался у *штевней*¹⁵¹; траниты же имели возможность занимать дополнительное пространство на носу и корме¹⁵².

Каждый гребец сидел на отдельной банке, управляя одним веслом. Банки транитов были длиннее банок гребцов двух нижних рядов. Длина банки, очевидно, определялась длиной весла: у транитов были самые длинные весла, а самые короткие — у таламитов. У месонеев весла были короче, чем у транитов, но длиннее, чем у всех остальных зигитов¹⁵³. Траниты, поскольку их задача была наиболее ответственной и тяжелой, получали более высокую плату по сравнению с гребцами двух других категорий (Thuc., VI, 31, 3). Самое низкое жалование было у таламитов¹⁵⁴.

Кроме гребцов на борту корабля находились плотник (ναυπηγός, *materiaris*), лекарь, смазчик кожаных манжет для весел, канатных дал мастер (καλωστρόφος) и перевязчик весел, который был обязан следить за состоянием *зевгл*¹⁵⁵. Кроме этих специалистов было, очевидно, некоторое количество палубных матросов, обязанных заниматься парусами и такелажем¹⁵⁶.

На триере находилось также около 10 воинов, называвшихся *эпибатами* (ἐπιβάται), или *классиариями* (*classiarii*). Эпибатами часто называли также матросов и гребцов. Это происходило, вероятно, от-

того, что матросы и гребцы принимали участие в abordажном бою, а воины, в свою очередь, могли сесть за весла¹⁵⁷.

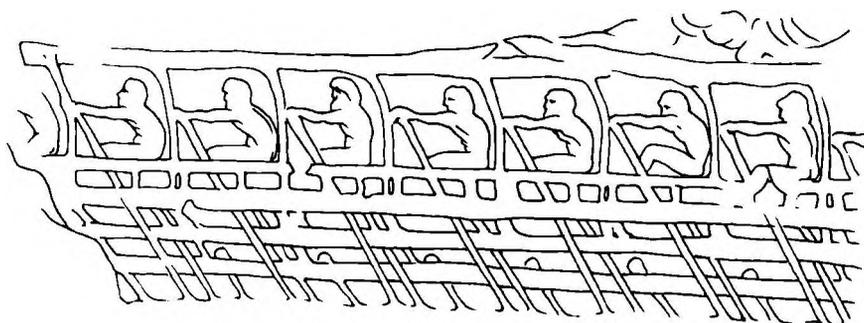


Месторасположение гребцов-транитов на триере «Олимпия».
Воспроизведено по: *Fields N., Bull P. Ancient Greek Warship (500–332 BC).*
Osprey Publishing Ltd, 2007. P. 7

Особенности конструкции триеры. Наиболее трудноразрешимый вопрос, касающийся устройства триеры, — размещение гребцов. Сохранилось всего одно изображение триеры, на основе которого мы можем представить себе, как располагались ряды гребцов. Это так называемый барельеф Ленормана (ок. 410 г. до н. э.) с Афинского акрополя. На барельефе видно, что триера представляла собой корабль с тремя находившимися друг над другом горизонтальными рядами весел¹⁵⁸.

Весла гребцов нижнего ряда закреплялись в прямоугольные или круглые уключины — *скалмы* (σκαλμοί)¹⁵⁹, сделанные непосредственно в корпусе корабля, чуть выше ватерлинии¹⁶⁰. Чтобы вода не проникала внутрь, каждая уключина закрывалась кожаной манжетой *аскомой* (ασκμοα), достаточно гибкой для того, чтобы не препятствовать движению весла. Два верхних ряда в подобной защите не нуждались. Расстояние между соседними веслами одного ряда составляло 2 локтя (ок. 0,9 м). Как показали проведенные эксперименты, для достижения

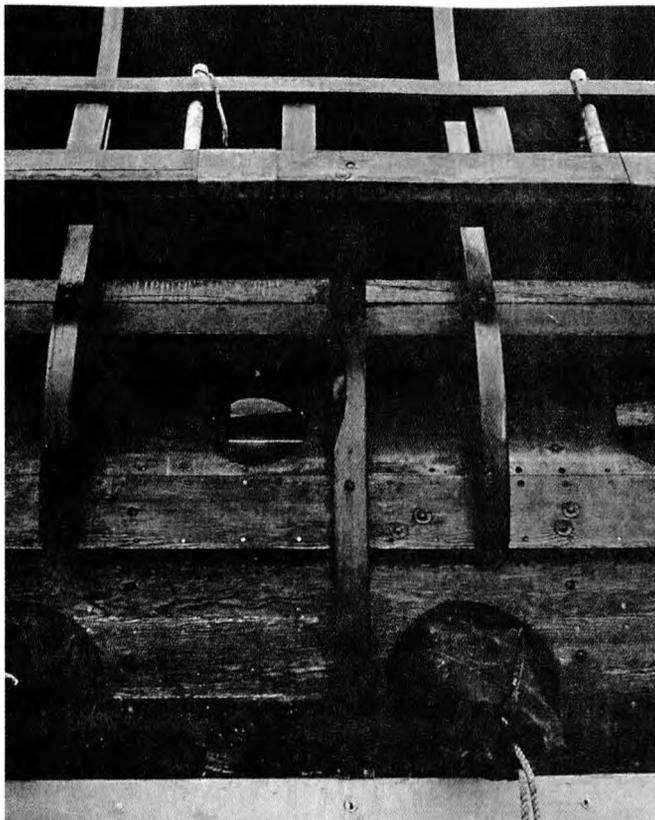
наибольшей эффективности работы весла верхнего ряда должны иметь наклон относительно горизонтали под углом менее 35°.



Триера на барельефе Ленормана. Прорисовка И. В. Кирсанова

Весла фиксировались специальными ременными петлями — *зевглами* (ζεύγλαι), которые удерживали весло, даже если оно было оставлено гребцом. На рулевом весле не позднее V в. ремни были заменены на деревянные поперечины¹⁶¹.

Но при попытке реконструкции триеры гипотеза о трех находящихся друг над другом рядах весел вызвала возражения у специалистов кораблестроительного дела, которые отмечали прежде всего, что различная длина весел практически исключает согласованную греблю¹⁶². Согласно гипотезе, высказанной У. У. Тарном, гребцы всех трех рядов находились на одном уровне¹⁶³. Таламиты сидели в передней, зигиты — в центральной, а траниты — в задней части триеры. Что касается весел, то их расположение было аналогично расположению весел на генуэзских *галерах-зензилях* XV в. На зензилях на каждой банке, находившейся под небольшим наклоном к оси судна, сидели по 3 человека, имевших весла различной длины. У тех гребцов, которые сидели непосредственно рядом с *куршеей* (проход посредине между банками), весла были самыми длинными, а у тех, кто находился у борта, — самыми короткими. Изображение триеры на барельефе Ленормана создает впечатление, что весла триеры располагались в три ряда, однако подобный эффект получался только благодаря тому, что высота, на которой были сделаны уключины, а также длина самих весел несколько различались между собой.



Скалмы, закрытые аскомами. Фотография борта «Олимпии».
Воспроизведено по: *Fields N., Bull P. Ancient Greek Warship (500–332 BC).*
Osprey Publishing Ltd, 2007. P. 40

Однако подобная теория имеет целый ряд слабых сторон. Прежде всего неясно, каким образом можно было разместить 6 гребцов, находившихся на одном уровне, на судне, максимальная ширина которого не превышала 5,5 м и которое к тому же становилось более узким в носовой части.

К этому можно добавить известное свидетельство Аристофана в «Лягушках», который изображает спор между Эсхилом и Эврипидом, происходящий в царстве мертвых. Когда речь в этом споре заходит о гребцах, Дионис, выступающий в качестве арбитра, замечает, что те «пускали ветры в рот таламиту» (Aristoph., *Ranae*, v. 1074). Подобная реплика может свидетельствовать только о том, что таламиты сидели

ниже других рядов гребцов. Аппиан описывает ситуацию, когда таламиты тонут в воде, хлынувшей в пробоину, полученную кораблем, в то время как гребцы верхних рядов успевают спастись (App., BC, V, 107). Этот эпизод не оставляет никаких сомнений в том, что таламиты были гребцами нижнего ряда. Они должны были располагаться немного выше трюма, то есть ниже осадки судна. Только в этом случае ситуация, описанная Аппианом, становится понятной¹⁶⁴.

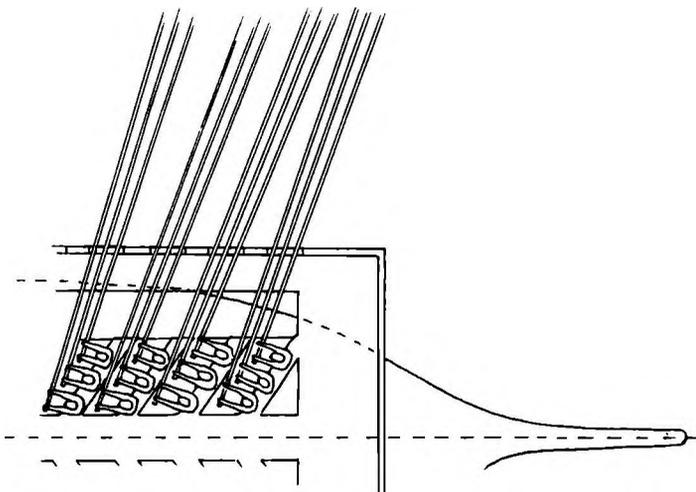


Схема расположения гребцов на средневековой галере.

Рис. И. В. Кирсанова

Среди различных вариантов конструкции триеры наиболее убедительной признается гипотеза Дж. Моррисона, предположившего, что триера представляла собой двухрядный корабль (*диеру*), у которого к планширю с внешней стороны был добавлен *аутригер* — нечто вроде площадки, вынесенной за пределы судна¹⁶⁵. Таламиты при этом занимали нижний ряд, зигиты находились на верхней палубе, а траниты сидели на банках на выносной площадке аутригера и гребли через проделанные в нем уключины. Весла всех трех рядов гребцов были приблизительно одинаковой длины — 4,20–4,40 м¹⁶⁶. Предполагается, что в носовой и кормовой части судна использовались более короткие весла.

Впрочем, в некоторых из наших источников содержится информация, указывающая на то, что весла имели различную длину. Так, Аристотель, сравнивая пальцы руки с веслами, пишет: «...Последний палец короткий, а средний — длинный, точно так же, как среднее весло в корабле» (Arist., De part. anim., III). Это сравнение заимствует Гален: «Точно так же, я полагаю, и на триремах лопасти весел находятся на одном уровне, при том что все весла имеют разную длину. Именно поэтому весла, находящиеся в середине, делают более длинными» (Gal., De usu partum I, 24). Конечно же, возникает вопрос, почему два ученых, которые могли видеть триеру, допустили такую досадную ошибку, посчитав самыми длинными весла второго ряда гребцов. Данные литературных источников и иконографические свидетельства не противоречат друг другу: самыми длинными были весла транитов. Объяснить это можно только ошибкой переписчика текста Аристотеля, которая была повторена Галеном. В остальном же аналогия вполне понятна: если ладонь — это поверхность моря, то мизинец, базымянный и большой пальцы — весла триеры.

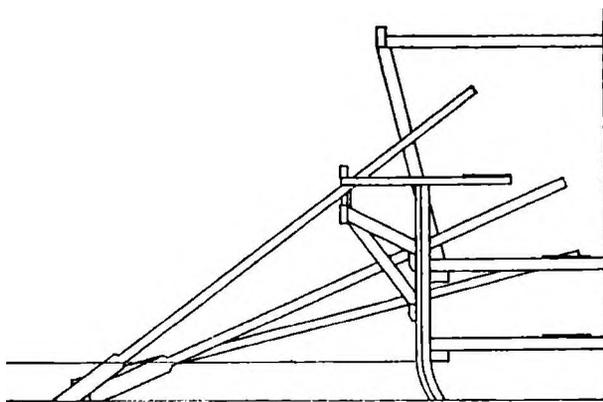


Схема расположения весел триеры. Воспроизведено по: *Rougé J. La marine dans l'antiquité. Vendôme, 1975. P. 99*

Наконец, существует гипотеза, согласно которой зигиты находились на той же полубе, что и таламиты. Банки зигитов лишь немного возвышались над палубой (их минимальная высота могла равняться 20 см). Длина весел зигитов была около 6,40 м; верхняя часть весла, заполненная свинцом, — 1,40 м. Банки транитов поднимались как

минимум на 50 см над палубой. Их весла проходили через гнезда в планшире на высоте 70 см от палубы; длина весел была около 8,75 м. Таламиты сидели на нижней палубе, расположенной ниже ватерлинии¹⁶⁷.

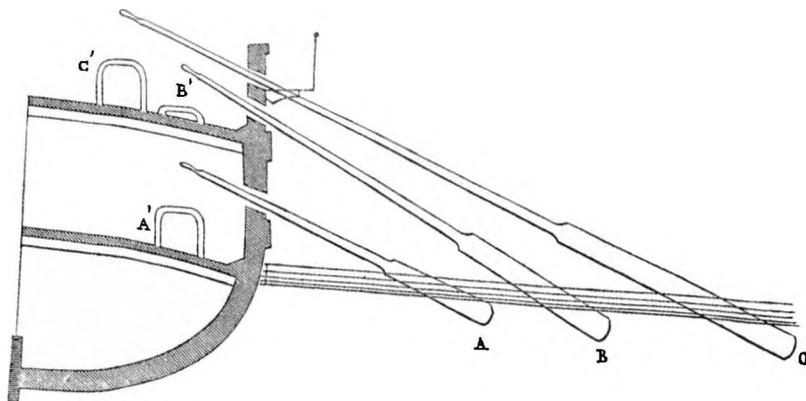
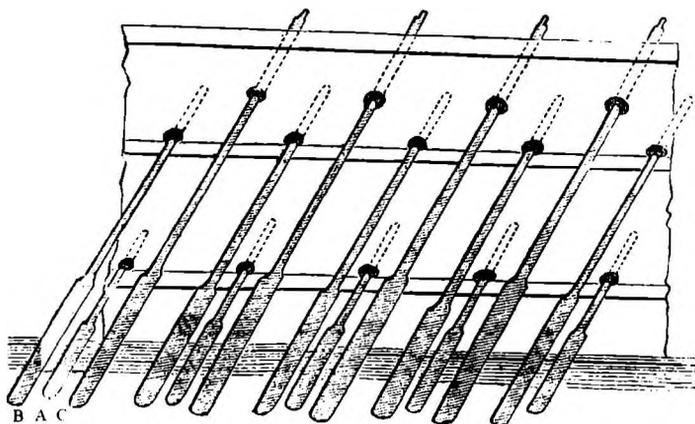


Схема размещения гребцов на триере Воспроизведено по: *Jal A.*

La flotte de César. Paris. 1861. P. 156

A — весло таламита; A' — банка таламита; B — весло зигита; B' — банка зигита; C — весло трамита; C' — банка трамита



Борт триеры. Воспроизведено по: *Jal A.* *La flotte de César.* Paris, 1861. P. 158.

A — весло таламита; B — весло зигита; C — весло трамита

Самые ранние триеры имели судовую надстройку, размещенную в задней части судна, для рулевого и капитана, а также в носовой части, где находились эпибаты. Позднее все пространство триеры было покрыто сплошным настилом¹⁶⁸.

Различные теории, касающиеся конструкций кораблей крупнее триеры. Относительно конструкций более крупных судов мы осведомлены еще меньше, чем о конструкции триеры, поскольку на сегодняшний день не существует ни одного изображения корабля с более чем тремя рядами весел. Нет никаких нумизматических данных или археологических свидетельств, позволяющих нам утверждать, что существовали корабли с четырьмя, пятью и более рядами гребцов, размещенных друг над другом. К тому же мы не знаем иных названий гребцов кроме таламитов, зигитов и транитов¹⁶⁹. Античные авторы пишут о кораблях, упоминая лишь их названия и не обращая внимания на особенности конструкции, которые были понятны их современникам и которые остаются загадкой для нас. Ранее теория, согласно которой на крупных судах эллинистической эпохи ряды весел располагались друг над другом, так же, как на триерах, не вызвала особых возражений. В настоящее время многие исследователи настаивают на том, что античный корабль не мог иметь более трех рядов весел. При этом кто-то утверждает, что древние никогда не использовали весел такого размера, что каждое из них должно было приводить в движение несколько человек; некоторые допускают, что на одном весле могло сидеть несколько гребцов, но их количество не могло быть чрезмерно большим¹⁷⁰.

У. У. Тарн полагает, что пентеры и более крупные суда были обычными галерами, и их названия указывают на количество гребцов, сидевших на одном весле: на пентерах было 5 гребцов на одно весло, на гексерах — 6 и т. д., вплоть до декер, у которых на одном весле было по 10 гребцов. Однако в таком случае не совсем понятно, какой смысл был в увеличении количества гребцов на корабле, если он оставался по сути той же самой галерой, да к тому же еще и проигрывал в скорости кораблю меньших размеров (то есть менее широкому, поскольку, в соответствии с гипотезой У. У. Тарна, высота судов разного класса оставалась одной и той же). К примеру, Ливий определенно утверждает, что квинкверема двигалась медленнее триеры (Liv., XXVIII, 30, 5)¹⁷¹.

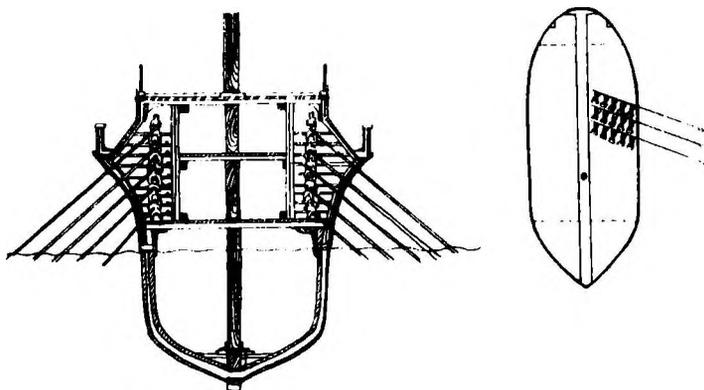
Сторонники трехъярусных кораблей, представляющих собой усовершенствованные варианты триеры, придерживаются мнения, что более крупные корабли отличались от триеры только тем, что на них увеличивалось количество гребцов (таламитов, зигитов и транитов), сидевших на каждом весле: на тетрере на каждом весле сидели по 4 человека, на пентере — по 5, на гексере — по 6, и т. д. Другими словами, увеличивалась ширина, а не высота корабля¹⁷².

Согласно другой гипотезе, на трехъярусных кораблях на одном весле сидел только один гребец, но при этом увеличивалось количество весел. Таким образом, тетрера представляла собой триеру с дополнительным рядом гребцов. Чтобы превратить триеру в тетреру, достаточно было добавить ряд весел, дублирующий ряд весел таламитов. Предполагается, что для этого были вдвое увеличены весельные гнезда (приблизительно с 0,60 м в диаметре до 1,20 м); в каждом гнезде находилось по два весла: весло таламита и более длинное весло гребца дополнительного ряда. Длина весла первого гребца могла составлять приблизительно 4,15 м, а длина весла второго — около 5,85 м; оба гребца сидели на одной банке, расположенной несколько под углом к продольной оси судна¹⁷³.

Существует также предположение, что первые боевые корабли, построенные римлянами, не были классическими пентерами, которые представляли собой трехуровневые суда с пятью гребцами на каждом весле. Римские пентеры имели лишь один ряд весел с пятью гребцами на каждом весле¹⁷⁴. Только позднее римляне стали строить корабли, подобные карфагенским, и не только пентеры, но и гексеры (Polyb., I, 26, 11). В это время их морские команды стали намного более опытными, что, возможно, и объясняет тот факт, что в описаниях морских столкновений с карфагенянами, последовавшими вслед за битвой у мыса Экном (256 г. до н. э.), мы больше не находим упоминаний об использовании римлянами *ворона*¹⁷⁵.

В настоящее время, как кажется, никто из исследователей не считает, что существовали пяти- шести- и семиярусные античные суда. Предполагается, что на пентере не только таламиты, но и зигиты сидели по двое на одной банке, действуя каждый своим веслом; на гексере на всех банках, включая банки транитов, сидели по два гребца. Гептера отличалась от гексеры тем, что на ней добавлялся еще один ряд весел таламитов, и, таким образом, на каждой банке сидели три таламита.

Конечно же, все эти изменения вели к значительному увеличению размеров кораблей (прежде всего в ширину)¹⁷⁶.



Два варианта размещения рядов гребцов на пентере (в высоту и в ширину).

Воспроизведено по: *Снисаренко А. Б. Эпатриды Удачи.*

Трагедия античных морей. Л., 1990

Вместе с тем подобные схемы размещения гребцов на кораблях крупнее триеры часто вступают в противоречие с данными наших литературных источников. Во-первых, отметим, что если на пентере было удвоенное количество таламитов и зигитов, то общее количество гребцов составляло бы 278 (108 + 108 + 62) человек. Однако это не согласуется с утверждением Плиния Старшего, согласно которому на квинквереме (пентере) было 400 гребцов (Plin., XXXII, 1, 4)¹⁷⁷. Во-вторых, у нас имеются указания, что более крупные корабли были более высокими, то есть обладали большим количеством рядов весел. Так, Цицерон в речи «Против Верреса» упоминает о квадриеме (тетрере) сиракузянина Клеомена, которая казалась «городом среди пиратских миопаронов» (Cic., In Verrem, V, 89). Лукан, рисуя флагманскую гексеру Бруга, сообщает, что она превосходила высотой все остальные корабли его флота (либуры, триремы, квадриемы) (Lucan., III, v. 535)¹⁷⁸. Ливий описывает морское столкновение у Гадеса (206 г. до н. э.), когда римская квинкверема столкнулась с тремя карфагенскими триемами. «Римская квинкверема то ли из-за своего веса, придававшего ей большую устойчивость, то ли из-за большего количества рядов весел, благодаря которым она легче проходила сквозь водовороты, потопила две триремы, а у

третьей, проносясь мимо, снесла все весла» (Liv., XXVIII, 30, 11–12)¹⁷⁹. Из этого фрагмента становится ясно, что римская квинкверема имела не только большее количество весел, но и больше рядов весел (*ordines remorum*). Наконец, после битвы при Милах (36 г. до н. э.), в которой легкие и быстроходные суда Секста Помпея противостояли крупным и мощным кораблям Агриппы, Помпей обещал своим морякам «увеличить высоту их кораблей» (App., V, BC, 108)¹⁸⁰.

Для античных авторов различие между военными кораблями определялось именно количеством рядов весел, а не людей, сидящих на одном весле. Например, Исидор следующим образом квалифицирует разные типы военных судов: «Биремы же — это корабли, имеющие парный ряд весел, триремы и quadriремы имеют три и четыре ряда. Так и пентеры, и гексеры имеют пять и шесть рядов» (Isid., Orig., XIX, 23)¹⁸¹.

Существует достаточно много античных свидетельств, опровергающих теорию о галерах с одним рядом весел. Арриан, рассказывая о плавании флота Александра Великого по Гидаспу, описывает ситуацию, когда корабли попали в водоворот. В самом тяжелом положении оказались военные корабли, *нижние весла которых едва касались волн* (App., Anab., VI, 5, 2)¹⁸². Из этих слов Арриана определенно явствует, что весла одних гребцов находились ближе к воде, а весла других — дальше от нее, что зависело не от длины весел, а от того, на какой высоте были расположены сами гребцы.

Силий Италик описывает пожар на карфагенском корабле, вспыхнувший в результате попадания римского зажигательного снаряда, который был брошен с башни, установленной на соединенных друг с другом триерах:

«Повсюду огненная чума поразила просторные

Палубы, и наполнила их, растекаясь: на верхних палубах, объятых страхом,

Были брошены весла; но даже в столь трудных обстоятельствах

Известие об этом страшном бедствии еще не дошло до нижних».

(Sil. It., XIV, v. 423)¹⁸³.

Мы уже упоминали о столкновении кораблей, которое, согласно Аппиану, произошло в сражении при Милах (36 г. до н. э.). Этот эпизод дает еще одно очевидное свидетельство в пользу того, что гребцы на крупных военных кораблях находились на разных ярусах: «Агриппа же, — передает Аппиан, — ринулся на корабль Папия и ударил его

в носовую часть и проломил до самого киля: те бойцы, которые были размещены в его бапнях, были выброшены, вода, хлынувшая в корабль, погребла всех таламитов, остальные, сломав палубный настил, спаслись вплавь» (App., BC, V, 107).

Наконец, Вегеций утверждает, что величина кораблей определяется именно количеством *рядов весел (remorum ordines)*, при этом он четко выделяет однорядные, двухрядные, трехрядные, четырехрядные и пятирядные суда (Veg., IV, 37)¹⁸⁴.

Более убедительной, на наш взгляд, выглядит гипотеза, согласно которой на кораблях-гигантах использовалась комбинированная схема, при которой тетрера в действительности представляла собой двухъярусное судно (*диеру*, или *бирему*), на каждом весле которого сидело по два человека; пентера также имела два ряда весел: на нижнем ряду сидело по два гребца на весле, а на верхнем — по три. Суда такой конструкции были более широкими и прочными, нежели триеры, и в то же время сила удара тарана у них оставалась столь же значительной благодаря их значительному весу¹⁸⁵.

Подобная гипотеза позволяет следующим образом представить себе устройство *тессараконтеры*. Предполагается, что это судно представляло собой катамаран, состоявший из двух двадцатирядных кораблей, соединенных огромным мостом. Двадцатирядные суда в действительности были триерами, у которых на каждом весле было (в зависимости от яруса) по 8 транитов, 7 зигитов и 5 таламитов.

Триаконтера, если следовать той же схеме, также была катамараном, который образовывали 2 *пентекайдекеры*. Пентекайдекера могла иметь 2 ряда весел (по 8 и 7 гребцов на каждом весле в зависимости от ряда) либо 3 (по 7, 5 и 3 гребца на каждом весле в зависимости от ряда)¹⁸⁶.

Предложенная схема размещения гребцов на крупных кораблях решает многие проблемы, однако не снимает всех вопросов. Сохранилось описание *октеры* (восьмикратного корабля) Леонтофоры, построенной по приказу Лисимаха (324–281 гг. до н. э.). «На ней в каждом ряду гребли по сто человек, так что на каждой стороне было по восьмисот человек, а на обеих — тысяча шестьсот. На палубе же находились тысяча двести воинов и двое кормчих» (Memn., XIII, 2; пер. В. П. Дзагуровой). Если мы предположим, что в действительности Леонтофора была триерой, и, согласно «комбинированной схеме», количество гребцов на каждом весле в зависимости от ряда должно

было составлять 4 транита (верхний ряд), 3 зигита (средний ряд) и 1 таламит (нижний ряд), то тогда, для того чтобы на подобном судне разместилось 1600 гребцов, мы должны предположить, что его длина составляла около 150 м. К тому же в описании определенно сказано, что в каждом ряду у одного борта сидело равное количество гребцов, и таких рядов было 8.

Огромный корабль Филопатора не имел практического значения и скорее служил для демонстрации мощи и величия царя. Как сообщает Плутарх, «это судно годилось лишь для показа, а не для дела и почти ничем не отличалось от неподвижных сооружений, ибо стронуть его с места было и небезопасно, и необычайно трудно» (Plut., Dem., 43; пер. С. П. Маркиша). Однако не надо думать, что все большие корабли этого периода представляли собой малоподвижные и трудноуправляемые плавучие крепости. О кораблях Деметрия Полиоркета, например, тот же Плутарх сообщает, что «устройство их не было настолько громоздким и сложным, чтобы нанести ущерб делу, напротив, их скорость и боевые качества заслуживали еще большего изумления, чем громадные размеры» (Plut., Dem., 43; пер. С. П. Маркиша). Большие корабли входили в состав флотов основных эллинистических государств. Согласно Афиней, чьи данные подтверждаются надписями и сведениями из папирусов¹⁸⁷, у Птолемея II Филадельфа в составе флота были суда следующего типа: «два с тридцатью скамьями для гребцов, один с двадцатью, четыре с тринадцатью, два с двенадцатью, четырнадцать с одиннадцатью, тридцать с девятью, тридцать семь с семью, пять с шестью и семнадцать с пятью; судов же с числом скамей от четырех до полутора вдвое больше. А всего кораблей, плававших на острова и в другие города, находившиеся под его владычеством, а также в Ливию, было четыре тысячи» (Ath., Deipn., V, 203d; пер. Н. Т. Голинкевич).

5. ОСНОВНЫЕ ТИПЫ ЛЕГКИХ ВОЕННЫХ КОРАБЛЕЙ, ИЗВЕСТНЫХ РИМЛЯНАМ

Многообразие типов и расплывчатость терминологии. Но не все государства в эллинистическую эпоху, обладавшие сильным флотом, стремились ввести в его состав огромные тяжелые корабли. Существовала, по крайней мере, одна морская держава, обладавшая большим флотом, основную часть которого составляли корабли, не превосходившие по своим размерам тетреру. Этим государством был остров Родос. Наличие значительного количества легких быстроходных судов определило ту роль, которая была отведена родосцам в Восточном Средиземноморье: они вели борьбу с пиратами и не помышляли о достижении политического могущества¹⁸⁸. Впрочем, легкие корабли, выполнявшие самые различные тактические задачи, были в составе не только родосских эскадр. Они составляли неотъемлемую часть флотов и крупных эллинистических царств: большие корабли обычно были окружены судами меньшего размера, которые атаковали противника и в случае неудачи отступали под их защиту¹⁸⁹.

В античности существовало большое количество различных типов легких судов, часть которых была специально предназначена для участия в морских сражениях, а другая могла использоваться либо для поддержки действий военного флота, либо для транспортировки войск, провианта или вооружения. Практически все типы судов появились уже в эпоху греческой классики или в эллинистический период. Римляне лишь заимствовали достижения морских народов, с которыми им приходилось вступать в контакты во время борьбы за гегемонию в Средиземноморье. Поэтому многие названия судов, которые использовали римляне, имеют греческое происхождение. К сожалению, в наших литературных источниках нет ясности в том, чем один вид корабля отличался от другого. Сохранившиеся описания скудны и фрагментарны. Более того, порой становится очевидно, что для одного и того же типа судов наши авторы могут употреблять различные названия, заставляя нас гадать, идет ли в том или другом случае речь о терминологической ошибке, или же суда с различными

пазваниями в действительности не имели никаких заметных различий. Так, при описании одних и тех же исторических эпизодов Ливий часто называет *актуариями* те суда, которые у Полибия обозначены как *лембы*¹⁹⁰. Некоторые античные авторы часто отождествляют с лембом *миопарон*¹⁹¹.

Возможна и другая ситуация, когда один термин применяется к кораблям различного размера, предназначенным для выполнения различных задач. «Названия же кораблей, каковые здесь мы можем вспомнить, — пишет Авл Геллий, — следующие: гаулы, корбиты, каудики, военные (длинные), коневозы, каркуры, келоки, или келеты, как их называют греки, лембы, ории, ленункулы, актуарии, которые греки называют гистиокопами или эпактридами, прозумии или гезеореты, или ориолы, стлатты, скафы, понтоны, вектории, мидии, фаселы, пароны, миопароны, линтры, каупулы, камары, плакиды, кидары, ратарии, катаскопии» (Gell, Noct., Att., X, 25)¹⁹².

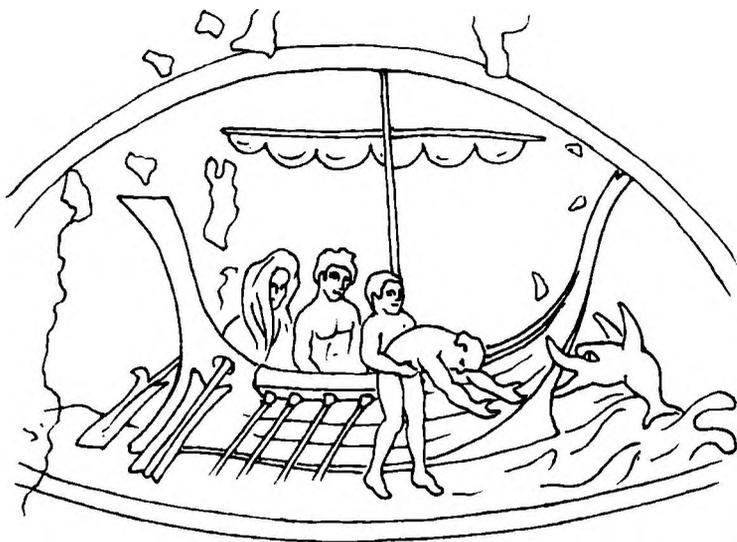
Ниже мы попытаемся определить, какие типы легких военных кораблей были известны римлянам, и хотя бы в общих чертах выявить основные особенности их конструкции и определить те задачи, которые на них возлагались.

Акатий. *Акатий* (ἀκάτιον, *acatium*) был заимствован римлянами у греков. Он представлял собой небольшое легкое судно, которое могло ходить как под парусом, так и на веслах. Фукидид называет акатием лодку, которую можно было перевозить на одной повозке (Thuc., IV, 67, 3). Неизвестно в точности, сколько мачт было на акатии. Предполагается, что не менее двух, одна из которых несла главный парус, а вторая — вспомогательный¹⁹³.

Одно из замечаний, оставленных Плинием Старшим, позволяет составить определенное представление о конструкции акатия: «Муциан рассказывает, что есть улитка, раковина которой, как бы имеющая киль, по форме подобна акатию с изогнутой внутрь кормой и носом, снабженным тараном» (Plin., IX, 49)¹⁹⁴. Боевой акатий, очевидно, представлял собой легкий ботик; на его борту могло находиться 30 человек¹⁹⁵. Так же, как и другие быстроходные суда, такие как лемб или миопарон, акатий использовали пираты.

Актуарии. Согласно Исидору Севильскому, *актуария* (*actuaria*; греч. ἰστίοκωπος) была кораблем, который мог идти как под парусом, так и на веслах (Isid., Orig., XIX, 24)¹⁹⁶. Возможно, актуарии исполь-

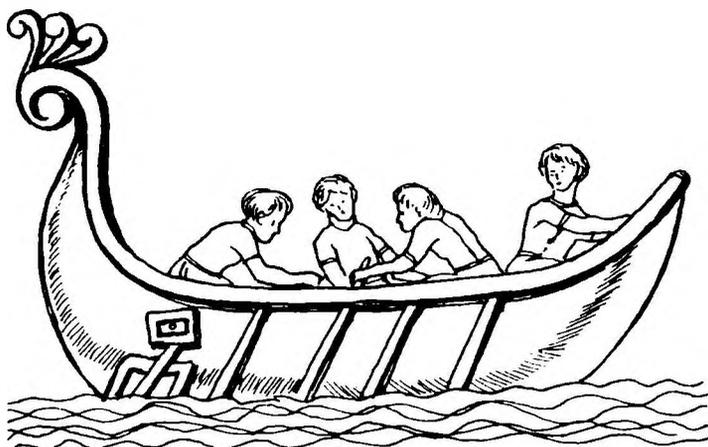
зовали обычно силу ветра, а на веслах шли только во время штиля. Считается, что актуарии также были заимствованы римлянами у греков, однако какой тип греческого судна послужил прообразом актуарии, неизвестно¹⁹⁷.



Предположительное изображение акатия. Изображение на фреске.
Прорисовка И. В. Кирсанова

У римлян термин *актуария* приобрел очень широкое значение. Во-первых, римляне называли актуарией (*actuaria navis*) разновидность грузовых судов (*naves onerariae, naves frumentariae*). Это были палубные суда с одним рядом весел. Количество весел на одном корабле могло варьироваться в зависимости от его размеров от 20 до 40¹⁹⁸. Подобные суда римляне могли использовать для различных военных нужд, в том числе и для перевозки людей и лошадей. Актуарии меньшего размера могли использоваться пиратами. Так, Саллюстий упоминает о «маленькой пиратской актуарии» (Sallust., Hist., II, fr. 90)¹⁹⁹. Если у актуарии было менее 18 весел, то подобное судно римляне называли *актуариолой* (*actuariolae*)²⁰⁰. Цицерон, к примеру, упоминает о десятивесельной актуариоле. Парус на актуариолах, вероятно, можно было ставить только при благопри-

ятном умеренном ветре, поскольку такой корабль был недостаточно устойчив на волне²⁰¹. Актуариолы могли использоваться в лучшем случае для перевозки небольшого количества пассажиров (Cic., XVI, Ep. 3 ad Atticum)²⁰².

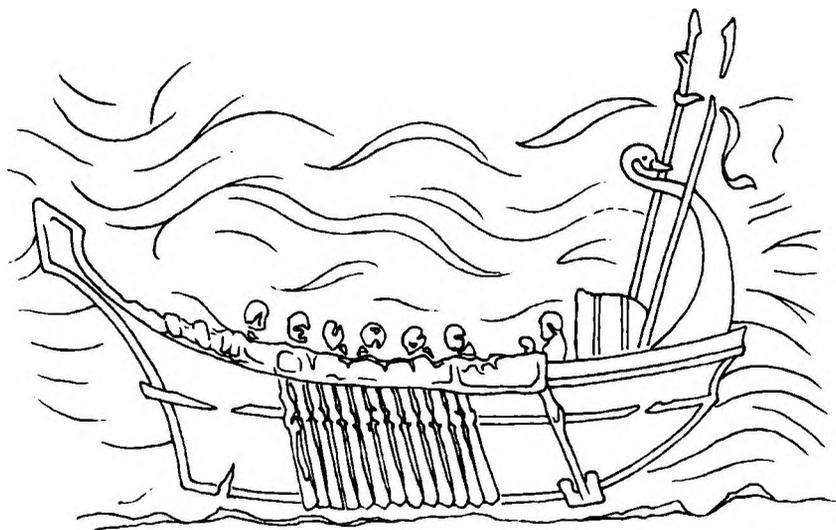


Актуариола. Прорисовка миниатюры из Кодекса Вергилия.
Воспроизведено по: Снисаренко А. Б. Эвпатриды Удачи.
Трагедия античных морей. Л., 1990. С. 291

Вместе с тем актуариями назывались также корабли, имевшие чисто военное значение. Так, по условиям мирного договора, который римляне заключили с Антиохом III (190 г. до н. э.), царь должен был выдать им все свои боевые корабли и впредь не иметь более 10 крытых судов и не строить актуарий крупнее тридцативесельных (Liv., XXXVIII, 38, 8)²⁰³. Из этого пункта договора следует, что актуариями Ливий называет открытые военные корабли, которые могли быть достаточно крупных размеров.

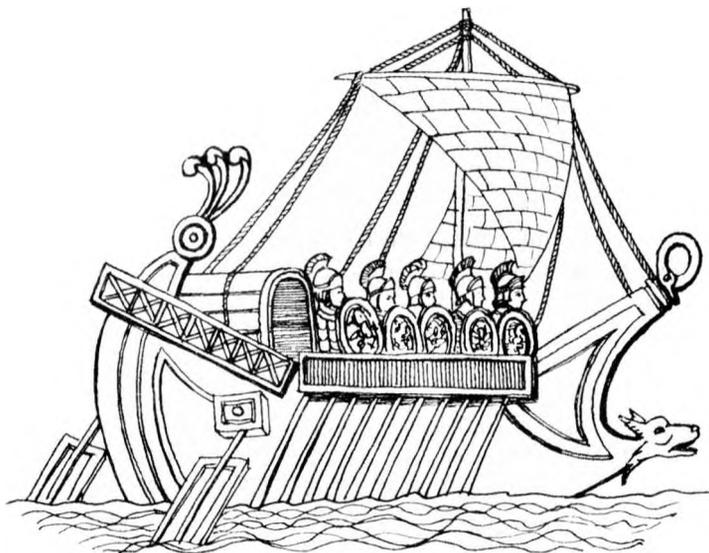
Цезарь, готовясь к высадке в Британии, приказал построить большое количество новых судов. Речь шла главным образом о грузовых кораблях, в конструкцию которых Цезарь решил внести важные изменения: «Он указал также, какой они должны быть конструкции и формы. Чтобы их можно было скорее загрузить и легче вытащить на сушу, он приказал сделать их несколько ниже тех кораблей, которые ходят у нас в Нашем море, тем более что, по его наблюдениям, там вследствие частой смены приливов и отливов волны не так высоки.

С другой стороны, эти корабли должны быть несколько шире кораблей, плавающих в остальных морях, чтобы вмещать возможно большее количество грузов и вьючного скота» (Caes., BG, V, 1; пер. М. М. Покровского). Цезарь приказал, чтобы все эти корабли были актуариями, поскольку их *небольшая высота* способствует использованию в военном деле (Caes., BG, V, 1)²⁰⁴. Небезынтересным представляется также то обстоятельство, что «при неустанной гребле» тяжелые актуарии, перевозившие солдат, лошадей и провиант, смогли сравняться по скорости хода с военными кораблями (Caes., BG, V, 8).



Предположительное изображение актуарии. Барельеф IV в. н. э.
Прорисовка И. В. Кирсанова

Обычно актуарии не имели ростр, но в случае необходимости они могли быть снабжены этим элементом вооружения. Так, по сообщению автора «Александрийской войны», Ватиний, не обладая достаточным количеством военных кораблей, приказал приделать тараны к своим актуариям, посадил на суда солдат и переправился в Иллирию ([Caes.], Bell. Alex., 44)²⁰⁵. Примечательно, что суда Ватиния автор «Александрийской войны» называет *navigulae actuariae*, то есть *небольшими челнами-актуариями*.



Актуария. Прорисовка миниатюры из Кодекса Вергилия. Воспроизведено по:
Сниссаренко А. Б. Эвпатриды Удачи. Трагедия античных морей.
 Л., 1990. С. 290

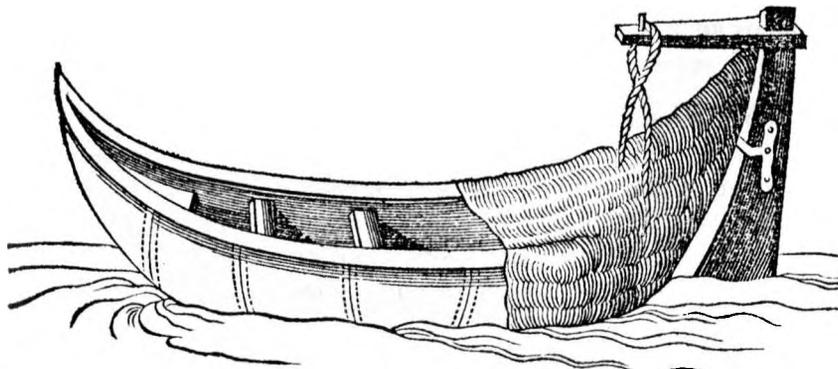
Гаул. *Гаул* (γαῦλος, *gaulus*) представлял собой распространенный на Востоке тип торгово-грузового судна, известный еще Геродоту²⁰⁶. Вместе с тем он использовался и пиратами, которые перевозили на таких кораблях захваченную добычу²⁰⁷.

Камара. Первое значение слова *камара* (καμάρα, *camera (camara)*) — повозка со сводчатым верхом, а также сводчатый потолок. Этот термин утвердился также за легкими судами, которые изготавливали жители малоазийского понтийского побережья. Изображений камар до нашего времени не сохранилось²⁰⁸. Однако существует их детальное описание, сделанное Тацитом, из которого становится ясно, почему они получили подобное название: «Варвары с удивительной быстротой понастроили себе кораблей и безнаказанно бороздили море. Корабли эти называются у них камары, борта их расположены близко друг к другу, а ниже бортов корпус расширяется; варвары не пользуются при постройке кораблей ни медными, ни железными скрепами; когда море бурно и волны высоки, поверх бортов накладывают доски, образующие что-то вроде крыши, и защищенные таким образом барки

легко маневрируют. Грести на них можно в любую сторону, эти суда кончаются острым носом и спереди, и сзади, так что могут с полной безопасностью причаливать к берегу и одним, и другим концом» (Tac., Hist., II, 47; пер. Г. С. Кнабе, ред. М. Е. Грабарь-Пасек). На борту камары могло находиться 25–30 человек. Такой тип судов находил широкое применение у понтийских пиратов²⁰⁹.

Караб. Согласно Исидору, *караб* (καράβιον, *carabus*) — это маленькая лодка (*scapha*), сплетенная из лозы и покрытая сырой кожей (Isid., Orig., XIX, 26)²¹⁰. Суда подобного типа имели, очевидно, британское происхождение. Римляне познакомились с ними во времена Цезаря, когда высадились в Британии. Бритты называли такую лодку *кора-клом*. Римляне исказили это слово, превратив его в *караб*. К строительству карабов Цезарь прибег уже в начале гражданской войны. Он же оставил нам и описание этих судов: «Цезарь приказал своим солдатам строить корабли такого типа, какому его научил опыт, приобретенный в прежние годы в Британии. Киль и ребра делались из легкого дерева, а остальной корпус корабля плели из прутьев и покрывали кожей» (Caes., BC, I, 54; пер. М. М. Покровского).

Кормовая часть караба до середины корпуса обматывалась канатом таким образом, что его *шлаг*²¹¹ плотно примыкали друг к другу, образуя своеобразную крышу, которая могла дать защиту от непогоды. Управлялся караб с помощью *румпеля*²¹², соединенного с двумя тро-сами, которые проходили сквозь канатную обмотку²¹³.



Изображение караба в манускрипте, содержащем трактат Вегеция «Краткое изложение военного дела». Воспроизведено по: Sheffer J. De militia navali veterum. Ubsaliae, 1654. P. 81

Келет, или келок. Плиний пишет, что *келет*, или *келок* (κέλης, *celox*), был придуман родосцами (Plin., LVI, 208). Относительно того, что это было за судно, существуют разные мнения. Так называлась лодка, которой управлял один человек, гребя единственным веслом. Согласно Суде, «келок получил свое название от *келета* (скаковой лошади), на которой сидит один муж». По аналогии можно допустить, что *амферы* — небольшие суда, которыми управляли 2 гребца, — получили свое название от парных упряжек — амфиппов²¹⁴. Были и более крупные келеты, имевшие, очевидно, по 5 гребцов с каждого борта. Они могли быть использованы для разведки и курьерской службы²¹⁵.

Исидор Севильский дает иное определение келоку: «Келоки, которые греки называют келетами, это быстроходные биремы или триремы, легкие и пригодные к использованию во флоте» (Isid., Orig., XIX, 22)²¹⁶. Келоки, подобные описанным Исидором, ценились за свои хорошие судоходные качества и поэтому наряду с другими типами быстроходных кораблей использовались пиратами. Ливий описывает эпизод, когда римский флот, действовавший в Восточном Средиземноморье, попытался догнать пиратов, возвращавшихся с добычей после опустошения побережья острова Хиос. Пиратский флот состоял из келоков и лембов и смог без труда уйти от преследования, поскольку, как пишет Ливий, пиратские корабли были легче римских и «искусно сделанными» (Liv., XXXVII, 27, 4–5)²¹⁷. Пиратский келет мог иметь 30 весел и брать на борт до 40 человек²¹⁸.

Близким по конструкции к келоку был *эпактрокел*, который также представлял собой небольшое пиратское судно. Его название образовано от двух слов: эпактрида (ἐπακτίς) (рыбацкая барка) и келок (Suid., sub. v. ἐπακτροκέλης).

Лемб. Согласно утверждению Плиния Старшего, *лемб* (λέμβος, *lembus*) был изобретен киренянами (Plin., LVI, 208). «Лемб, — пишет Исидор Севильский, — короткий челнок, который по-другому называется и кимба, и каупул, а также линтер, то есть караб, который используют для плавания по Паду и болотам» (Isid., Orig., XIX, 25)²¹⁹. В действительности, как и в целом ряде других случаев, термин *лемб* имеет несколько значений. Лембы, о которых пишет Исидор, — это обычные барки. Существовал также уменьшенный вариант подобных лембов; римляне называли его *лемшикул* (*lemniculum*) или *ленункул* (*lenunculum*)²²⁰. Такие суда были простыми рыбацкими лодками (Att., XIV, 2, 10; XVI, 10, 3)²²¹.

В то же время были лембы, использовавшиеся специально для ведения военных действий. Лемб в значении «небольшая лодка», как и келет, предназначался для морской разведки, курьерской службы и охраны торговых судов. Но существовали и более крупные лембы, принимавшие непосредственное участие в морских сражениях. Насколько мы можем судить, боевые лембы относились к разряду открытых судов. Так, Ливий, рассказывая о флоте, оставшемся в распоряжении тирана Набиса после договора с римлянами, утверждает, что он состоял из трех крытых кораблей (*tectas naves*), лембов и небольших быстроходных судов (*pristes*) (Liv., XXXV, 26, 1). По условиям мирного договора (195 г. до н. э.) римляне оставляли Набису два лемба с 16 гребцами на каждом (Liv., XXXIV, 35, 4)²²². Наконец, Ливий упоминает также в составе македонского флота *двухрядные лембы* (*lembi biremes*) (Liv., XXIV, 40, 2)²²³. Такие крупные лембы, очевидно, могли быть вооружены рострами²²⁴.

В принципе, не только лембы, но практически все типы гражданских судов могли быть использованы для ведения военных действий. Некоторые рыболовецкие или торговые корабли легко переделывались в случае необходимости под военные. Так, Цезарь сообщает, что маассийцы, готовясь к морскому сражению, покрыли настилами свои рыбачьи боты (*piscatorias*), чтобы защитить гребцов от метательных снарядов, а на настилах разместили лучников и метательные машины (Caes., BC, II, 4)²²⁵. Вполне возможно, что такие адаптированные к военным действиям рыбачьи суда мало чем отличались от боевых лембов.

Линтер. Первоначально *линтер* (*linter*), очевидно, — это небольшая плоскодонная лодка–долбленка, служившая для перевозок продовольствия или людей через реки, а также использовавшаяся для наведения понтонных мостов. Линтер имел малую осадку и приводился в движение веслами.

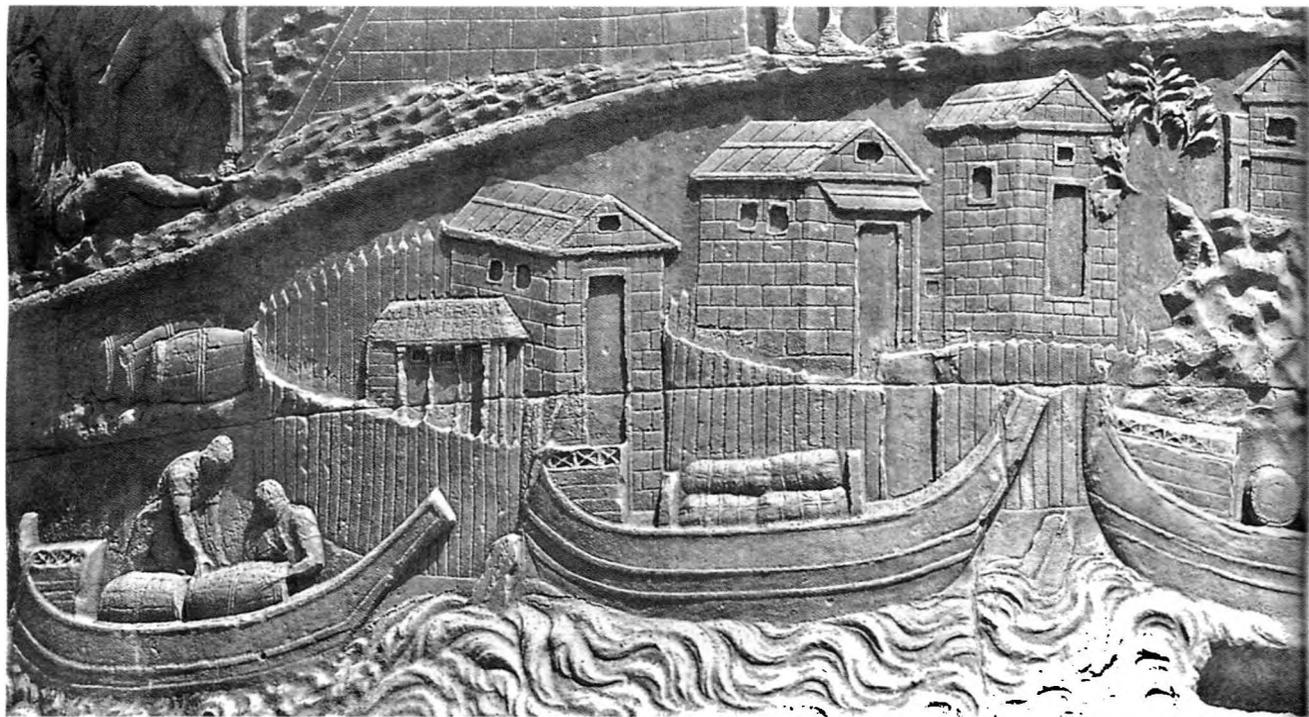
Однако со временем термин «линтер» приобретает более широкий смысл. Линтер, использовавшийся в военных целях, представлял собой достаточно крупный бот, на борту которого могло разместиться от 30 до 40 человек (Tac., Hist., V, 23)²²⁶. Возможно, к судам подобного типа можно было приделать ростры, по крайней мере, Тацит, говоря о линтерах Цивиллиса, утверждает, что они были вооружены на манер либурн²²⁷.



Линтер. Прорисовка рельефа на колонне Траяна. Воспроизведено по: Снисаренко А. Б. Эвпатриды Удачи. Трагедия античных морей. Л., 1990. С. 239

Парон и миопарон. О пароне (παρών, *paro*) Исидор Севильский сообщает только то, что этот тип корабля использовался пиратами (Isid., Orig., XIX, 20)²²⁸.

«Миопарон — это как бы малый парон, — пишет Исидор. — Ведь этот род судна представляет собой сделанную из лозы лодку (*scapha*), которая покрыта сырой кожей; такие из-за их подвижности используют германские пираты в прибрежных водах Оксана. О них история говорит: «Народ саксов полагается на миопароны, а не на силы, готовый более к бегству, нежели к войне» (Isid., Orig., XIX, 21)²²⁹. Впрочем, миопарон (μιοπαρών, *myoparo*), описанный Исидором, явно более позднего происхождения, о чем свидетельствует упоминание о пиратах-саксах. Во времена Поздней Республики миопарон представлял собой легкий быстроходный военный корабль, отличавшийся тем, что был способен переносить большую волну²³⁰; эти качества превратили его в излюбленный корабль пиратов (Cic., In Verrem, V, 73; 89). В римском флоте миопароны могли выполнять различные вспомогательные функции. Например, известно, что командовавший флотом помпеянец Октавий, потерпев поражение в морской битве у острова Таврида (46 г. до н. э.), спасся только благодаря тому, что держал наготове свой миопарон²³¹.



Доставка грузов по Дунаю. Барельеф на колонне Траяна. Воспроизведено по: *Goldsworthy A.*
The Complete Roman Army. London, 2003. P. 98

Прист. *Прист* (πρίστις)²³² — легкое судно, оснащенное тараном и уже приближавшееся по своим характеристикам к крупным кораблям. Прист получает широкое распространение около 200 г. до н. э.²³³

Ратарии, или раты. Слова *ratis* и *rataria* имеют несколько значений. Одно из них — это плот. Именно в этом смысле использует его Ливий, когда рассказывает о переправе Ганнибалом слонов через Родан (Liv., XXI, 28, 9; ср. Polyb., III, 46, 8). В то же время эти слова служат для обозначения определенного типа кораблей. Предполагается, что *ратарии*, которые греки называли *гиперетиками* (ὑπρετικάς)²³⁴, представляли собой небольшие суда, выполнявшие во время морского сражения различные вспомогательные функции. В частности, они подбирали в море тонущих солдат и моряков (App., BC, V, 119), а также собирали упавшие в море метательные снаряды и передавали их на более крупные суда. Об этой задаче команд ратарий упоминает Лукан, описывая морское сражение римлян с греками Массилии: «Они собирают упавшие в море копья и подают на корабли» (Lucan., III, v. 691)²³⁵. Впрочем, если внимательно посмотреть на случаи использования Луканом термина *rates*, то можно заметить, что для поэта он не имеет узкоспециального значения и обычно употребляется им в смысле «корабль» (Lucan., III, v. 552; 556; 562; 582; 627; 664)²³⁶.

Скафа. Термин *скафа* (*scafa* или *scapha*) имел достаточно широкий смысл. Согласно Исидору, скафы использовались в качестве разведывательных судов: «Скафа, которая является катаскопом, это корабль, называемый на латинском спекулятором (*speculatorium*); «скопос» (*skopos*) ведь по-латыни означает «следить» (*intendere*)» (Isid., Orig., XIX, 18)²³⁷. Вместе с тем Цезарь проводит вполне определенное различие между разведывательными ботами (*speculatoria navigia*) и скафами: последние — это шлюпки, которые были привязаны канатами к корме военных кораблей. Цезарь использовал их наряду со *speculatoria navigia*, чтобы подвозить солдат как можно ближе к берегу во время высадки римлян в Британии (Caes., BG, IV, 26)²³⁸. Петроний также упоминает о скафе как о шлюпке, следующей за коммерческим судном (Petron., 102)²³⁹. Такие спасательные шлюпки имели острый форштевень и плоскую низкую корму²⁴⁰.

Очевидно, за каждым крупным кораблем должна была следовать своя скафа. Так, когда корабль Кассия, командовавшего флотилией помпеянцев, был захвачен, то он смог спастись, пересев на скафу (Caes.,

BC, III, 101). Цезарь называет *скафами больших кораблей* (*scaphas navium magnarum*) шлюпки, которыми Антоний воспользовался в 48 г. до н. э. для нападения на суда помпеянцев. То, что скафа при каждом корабле была только одна, демонстрирует эпизод морского сражения у острова Таврида (46 г. до н. э.) между цезарианцами под командованием Публия Ватиния и помпеянами под командованием Марка Октавия. Когда флагманская квадрирема Октавия оказалась пробитой и пошла ко дну, то сам Октавий спасся, пересев на скафу. Однако скафа также была потоплена, поскольку на нее устремилось слишком много людей с гибнущей квадриремы ([Caes.], Bell. Alex., 46)²⁴¹.

Наконец Вегетий, рассказывая о легионной организации прошлого, называет *скафами* особые лодки (*τοποχυλι*), выдолбленные из цельных стволов дерева²⁴², которые были в обозе у каждого легиона и служили для строительства понтонных мостов (Veg., II, 25; III, 7).

Скафы могли быть разных размеров. Цезарь упоминает о *крытых и хорошо оснащенных скафах* (*tectis instructisque scaphis*) (Caes., BC, III, 100), которые, возможно, были более крупными, нежели обычные шлюпки. В источниках говорится о *двухвесельных скафах* (*scaphae biremes*). Например, о таких рыбацких лодках сообщает Страбон: «в многочисленных двухвесельных лодках (ἐν δικάποισ σκαφίδιοις πολλοῖς) по двое в каждой лодке; один гребет, а другой стоит на носу с гарпуном в руке» (Strabo, I, 2, 16). Двухвесельные лодки могли, очевидно, называться просто *biremes* (*биремы*). Лукан, рассказывая о прибытии Помпея в Египет, пишет:

«... Встретить его небольшая бирема несется

С мерзкою шайкой убийц».

(Lucan., VIII, v. 562)²⁴³.

По всей видимости, в данном случае речь идет не о биреме — корабле с двумя рядами весел, а о двухвесельной скафе. В подтверждение этого можно вспомнить, что Плутарх, описывая тот же самый эпизод, говорит о небольшом акатии (ἀκάτιον μικρόν), то есть лодке (Plut., Rom., 78).

Существуют также указания на то, что были *трехвесельные скафы* (*scaphae triremes*)²⁴⁴, а также скафы с пятью (σκάφην πεντηρικόν) и даже с тринадцатью веслами (σκάφην τριτηρικόν). Как были устроены эти суда, можно только предполагать. Возможно, на каждом борту они имели различное количество весел²⁴⁵.



1



2



3



4



5



6



7



8



9



10



11



12

Римские монеты с изображениями кораблей. Прорисовки И. В. Кирсанова
 1 — денарий Секста Помпея; 2 — денарий Октавиана; 3 — денарий Фонтя Агриппы (наместник Мёзии); 4 — денарий Адриана; 5 — денарий Адриана;
 6 — денарий Адриана; 7 — денарий Коммода; 8 — денарий Коммода;
 9 — денарий Геты; 10 — денарий Каракаллы; 11 — денарий Аллекта;
 12 — денарий Константина. На палубе корабля — богиня Ника, предположительно символизирующая победу над Лицинием в Дарданеллах



Римские монеты с изображениями кораблей.

Schmitt L., Prieur M. Les monnaies romaines. Paris, 2004. P. 106

Таблица 3. Легенды и изображения на монетах

1	Изображение: нос военного корабля, вверху шар. Реверс бронзовой унции, выпущенной в Риме или Италии (217–215 гг. до н. э.) (<i>Schmitt L., Prieur M. Les monnaies romaines. Paris, 2004. № 2006. P. 47.</i>)
2	Легенда: Q•L(VT)ATI//Q. – Quintus Lutatius/Quaestor (Квинт Лутаций квестор). Изображение: военный корабль, носовой акростол которого украшен головой в шлеме, символизирующей Рим; судно окружает дубовый венок. Реверс денария, выпущенного в Риме (109–108 гг. до н. э.) (<i>Schmitt L., Prieur M. Les monnaies romaines. Paris, 2004. № 2083. P. 77.</i>)
3	Легенда: MAGN•PRO/ COS / Magnus pro consul (Помпей Великий проконсул). Изображение: нос военного корабля. Реверс денария, выпущенного в Греции (49–48 гг. до н. э.) (<i>Schmitt L., Prieur M. Les monnaies romaines. Paris, 2004. № 2244. P. 146.</i>)
4	Легенда: Roma (Рим). Изображение: нос военного корабля. Реверс бронзовой полуунции, выпущенной в Риме или Италии (217–215 г. до н. э.) (<i>Schmitt L., Prieur M. Les monnaies romaines. Paris, 2004. № 2007. P. 47.</i>)
5	Легенда: (MN) FO(NTE)I – Manius Fonteius (Маний Фонтей). Изображение: военный корабль, нос которого виден в перспективе; под кораблем – F; над кораблем – три шара, расположенных вертикально. Реверс денария, выпущенного в Риме (108–107 гг. до н. э.) (<i>Schmitt L., Prieur M. Les monnaies romaines. Paris, 2004. № 2085. P. 78.</i>)
6	Легенда: Roma (Рим). Изображение: нос военного корабля. Реверс секстанта, выпущенного в Риме (211–206 гг. до н. э.) (<i>Schmitt L., Prieur M. Les monnaies romaines. Paris, 2004. № 2014. P. 49.</i>)
7	Легенда: [PRAEF CLAS] ET ORAE (MAR)IT EX•S•C / Praefectus classis et orae maritimae ex senatus consulto (Префект флота и морского побережья по постановлению сената). Изображение: морской трофей, украшенный ростром и аплустром. Реверс денария, выпущенного в Риме (42 г. до н. э.) (<i>Schmitt L., Prieur M. Les monnaies romaines. Paris, 2004. № 2255. P. 150.</i>)
8	Изображение: нос военного корабля, сверху – щит, украшенный головой барана. Реверс дупондия, выпущенного в Галлии (28–27 гг. до н. э.) (<i>Schmitt L., Prieur M. Les monnaies romaines. Paris, 2004. № 2288. P. 163.</i>)

9	<p>Изображение: корабельный руль и якорь.</p> <p>Реверс квинария, выпущенного Брутом в Македонии (лето/осень 42 г. до н. э.) (<i>Schmitt L., Prieur M. Les monnaies romaines. Paris, 2004. № 2267. P. 155</i>).</p>
10	<p>Легенда: Roma (Рим).</p> <p>Изображение: нос военного корабля, справа от которого расположена звезда.</p> <p>Реверс квадранта анонимной чеканки (169–157 гг. до н. э.) (<i>Schmitt L., Prieur M. Les monnaies romaines. Paris, 2004. № 2016. P. 50</i>).</p>
11	<p>Легенда: [CPOIA] (Копия (богиня изобилия)).</p> <p>Изображение: нос военного корабля с украшением в виде глаза и тутелой в форме дельфина; над кораблем — звезда.</p> <p>Реверс дупондия, выпущенного в Лугдуне, в Галлии (36 г. до н. э.) (<i>Schmitt L., Prieur M. Les monnaies romaines. Paris, 2004. № 2289. P. 157</i>).</p>
12, 13	<p>Легенда: сверху: A/ANT•AVG, снизу: III VIR R•P•C / Antonii auguri truumviri rei publicae constituandae (Антония авгура, триумвира для восстановления Республики).</p> <p>Изображение: трирема.</p> <p>Аверс денария, выпущенного в Греции Марком Антонием (32–31 гг. до н. э.) (<i>Schmitt L., Prieur M. Les monnaies romaines. Paris, 2004. № 2273. P. 150</i>).</p>
14	<p>Легенда: C•FO(NT)//ROMA / Gaius Fonteius// Roma (Гай Фонтей// Рим).</p> <p>Изображение: военный корабль (трирема), на котором показаны кормчий и три гребца.</p> <p>Реверс денария, выпущенного в Риме (114–113 гг. до н. э.) (<i>Schmitt L., Prieur M. Les monnaies romaines. Paris, 2004. № 2067. P. 71</i>).</p>
15	<p>Легенда: C•I•V / Colonia Iulia Viennensis (Вьеннская Юлиева колония).</p> <p>Изображение: носовая часть корабля с башней.</p> <p>Реверс дупондия, выпущенного во Вьенне, в Галлии (36 г. до н. э.) (<i>Schmitt L., Prieur M. Les monnaies romaines. Paris, 2004. № 2290. P. 164</i>).</p>
16	<p>Легенда: [M] SER/ KAR. Ни одно из имен известных нам исторических деятелей этого периода не может быть соотносено с данной аббревиатурой.</p> <p>Изображение: носовая часть корабля, на которой находится мачта с артемоном.</p> <p>Реверс полуаса (<i>semis</i>), выпущенного в Испании, в Бетике (<i>Schmitt L., Prieur M. Les monnaies romaines. Paris, 2004. № 2286. P. 162</i>).</p>

Фасел. Еще одним типом судна, упоминания о котором встречаются в литературных источниках, был *фасел* (ὁ φάσηλος, *phaselus*). Что конкретно представлял собой фасел, сказать очень сложно. Название судна происходит от слова «фасоль», что, несомненно, указывает на сходство формы первых фаселов со стручком фасоли²⁴⁶.

Гораций называет фасел хрупким, непрочным (Horat., Od., III, 2, v. 29–28)²⁴⁷. Это определение наводит на мысль о судне очень небольших размеров, которое не должно использоваться в военных целях. Вместе с тем Аппиан упоминает о десяти *фаселах триеретиках* (*триероподобных фаселах*), подаренных Октавией своему брату Октавиану. Согласно описанию Аппиана, эти суда представляли собой «смешанный тип грузовых и военных кораблей» (App., BC, V, 95)²⁴⁸. Трудно представить, как выглядели *триеретики*, совмещавшие свойства грузовых и военных кораблей, поскольку, как нам известно, грузовые суда имели широкие полные обводы корпуса и шли в основном под парусом, используя силу ветра; военные же корабли, напротив, имели вытянутую форму и двигались, главным образом используя весельную тягу. Можно только предположить, что у триеретиков была удлиненная передняя часть корпуса, где располагались гребцы, так же как на триере; корма же корабля была более широкой и высокой, без весел, приспособленная для перевозки грузов²⁴⁹.

Об отправке Октавией кораблей Октавиану рассказывает также Плутарх (Plut., Ant., 35). Однако Плутарх называет эти суда *миопаронами* (μιοπάρωνας). Очевидно, триеретики, так же как миопароны, широко использовались пиратами, поэтому источник Плутарха, не вдаваясь в детали, просто подчеркнул, что Октавия отправила брату корабли того же типа, что и у морских разбойников.

6. ТИПЫ ВОЕННЫХ КОРАБЛЕЙ, ИСПОЛЬЗОВАВШИХСЯ В ПОЗДНЕРИМСКИЙ ПЕРИОД

Либуры. Трудно сказать, какие военные суда использовались в позднеримский период для проведения морских операций. Вегеций утверждает, что существовало два основных типа кораблей: *либуры*²⁵⁰ и *лусории* (Veg., II, 1). Первые предназначались для действий на море, вторые несли патрульную службу на Рейне и Дунае. Согласно Вегецию, еще в его время римский военно-морской флот состоял из судов, строившихся по образцу далматинских либурн (Veg., IV, 33)²⁵¹. Впрочем, мы не должны впасть в заблуждение. Либурны Вегеция не имели никакого отношения к кораблям, носившим это название в период Ранней Империи. Анализ имеющихся в нашем распоряжении источников показывает, что в IV столетии название «либуры» превратилось в технический термин, использовавшийся в отношении любого военно-морского корабля²⁵². Например, Евтропий утверждает, что на пятом году Первой Пунической войны римляне «впервые сражались на кораблях, укрепленных рострами, которые называют либурами» (Eutrop., II, 20, 1)²⁵³. Тем не менее Полибий говорит о римских кораблях этой поры как о пентерах и гептерах, построенных по образцу карфагенских (Polyb., I, 20, 15). Сам Вегеций поясняет, какой смысл имеет для него слово «либуры»: «Что касается величины кораблей, то самые маленькие либуры имеют по одному ряду весел; те, которые немного больше, — по два; при подходящей величине кораблей они могут получить по три, по четыре и по пять рядов весел. И пусть это никому не кажется огромным, так как в битве при Акции, как передают, столкнулись между собой гораздо большие корабли, так что они имели по шести и больше рядов весел» (Veg., IV, 37; пер. С. П. Кондратьева).

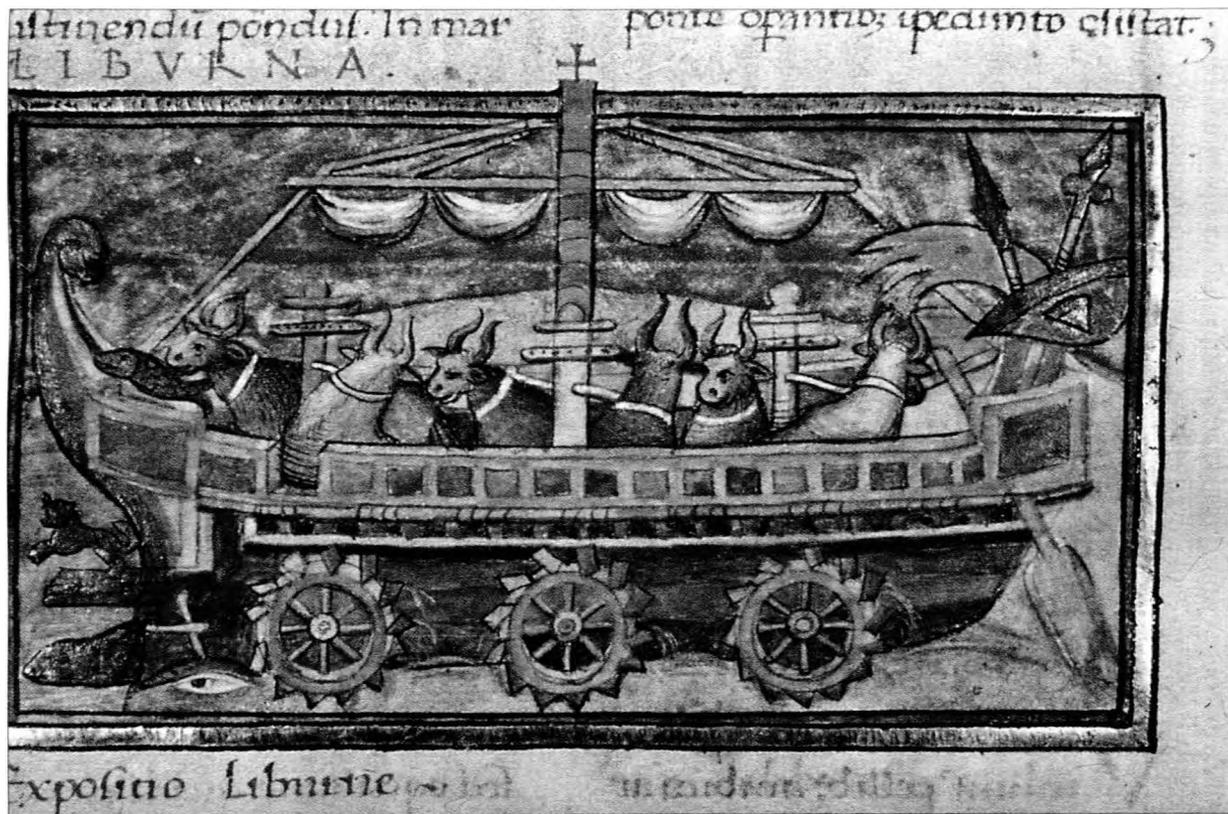
Римское военное судостроение в начале IV столетия переживало период явного упадка. Отсутствие опытных инженеров и квалифицированных судовых команд стало причиной того, что римляне могли

строить только очень небольшие суда самой простой конструкции. Зосим передаст, что корабли, построенные Константином, были всего лишь триаконтерами (Zos., II, 22, 1; 23, 3; 24, 1). В то же время у его противника Лициния флот якобы состоял из триер (Zos., II, 22, 2). Если последнее утверждение соответствует действительности, а не является простой ошибкой историка, которого не раз упрекали в терминологической небрежности, то мы должны будем считать, что в 324 г. состоялась последняя битва, в которой приняли участие триеры²⁵⁴. Но спустя 76 лет о триерах уже не было и речи, и либурны, которые построил Флавитта, были «тридцативесельными судами» (Еупар., fr. 81). «Эти корабли, — сообщает Зосим, — были не менее быстры, чем пентеконтеры, но более медлительны, чем триеры, строительство которых было прекращено за много лет до этого» (Zos., V, 20, 4).



Медальон, прославляющий победу Констанция Хлора над британским узурпатором Аллектом (297 г.). Воспроизведено по: Goldsworthy A. *The Complete Roman Army*. London, 2003. P. 212

Позднеримская эпоха оставила нам любопытный памятник того, как античная инженерная мысль пыталась найти решение главной проблемы, подорвавшей силы военного флота Империи, — отсутствие необходимого количества людей. Неизвестный автор трактата *De rebus bellicis* («О военных делах») ²⁵⁵ предлагает императору заменить гребцов



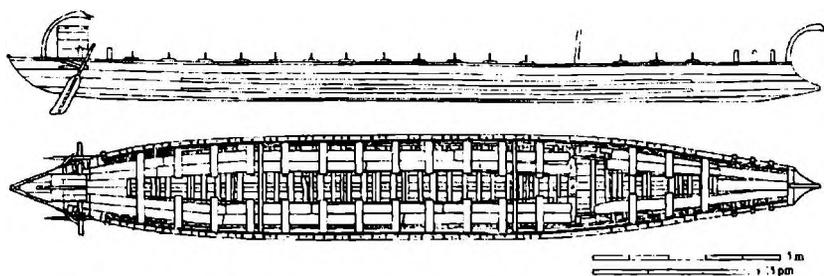
«Либуерна» Анонима (Codex Latinus Manacensis, 10291, fol. 175 r). Воспроизведено по:
Аноним. О военных делах / под общей ред. А. К. Нефёдкина. СПб, 2014. С. 21

на кораблях быками, которые вращали бы с помощью системы зубчатой передачи колеса с лопастями, расположенными с каждого борта либурны. Подобное судно, утверждает анонимный изобретатель, благодаря своей массе и мощи механизма устремится в бой с такой силой, что ни один корабль противника не сможет ей сопротивляться (Анон., De reb., XVII). Впрочем, этот проект так и остался нереализованным, поскольку на море у Империи во времена Анонима не было других противников, кроме пиратов, да и с технической точки зрения предложенная идея была совершенно неприменима к условиям реального морского сражения. Но сама мысль, безусловно, интересна.

Скафа. «Либурна» — не единственный термин, изменивший свое значение в позднеримскую эпоху. Второй термин — *скафа* — весьма широко использовавшийся в период Республики и Ранней Империи, приобрел, как кажется, новый, более специальный смысл. Скафами (*scafae exploratoriae*) стали называть легкие разведывательные корабли особой конструкции (Veg., IV, 37). Позднеримские скафы были, по всей видимости, заимствованы римлянами у бриттов (Veg., IV, 37). Они представляли собой небольшие суда, на борту которых находились 40 гребцов (Veg., IV, 37). Характерно, что Вегеций относит скафы к «более крупным либурнам»²⁵⁶. В действительности здесь нет ничего удивительного, если мы учтем, что либурны времен Вегеция были обычными триаконтерами.

Скафы предназначались не только для разведки. Их использовали также для того, чтобы совершать внезапные нападения на неприятеля и препятствовать подвозу провианта к неприятельским кораблям. Корпуса скаф, паруса и корабельные снасти — все окрашивалось краской цвета морских волн; даже форма моряков была такого же цвета (Veg., IV, 37).

Лусория. Если в отношении военно-морских кораблей можно сказать, что позднеримское судостроительство переживает несомненный регресс, то с речными судами складывается совсем иная ситуация. Вегеций сообщает, что частое применение речных эскадр привело к тому, что в его время для развития речного флота было сделано больше открытий и усовершенствований, «чем могла бы похвастаться древность» (Veg., IV, 46)²⁵⁷.



Реконструкция лусории из Майнца. Воспроизведено по: *Himmler F. M. Naves lusoriae — Flusskriegsschiffe der Spätantike // RĚMA. 2. 2005. P. 155*

Речной флот, согласно Вегецию, состоял из легких судов, называвшихся *лусориями* (*lusoriae*) (Veg., IV, 46). О лусориях говорят также писатели Истории Августов (SHA., Воп., XV, 1), Аммиан Марцеллин (Аmm., XVII, 2, 3; XVIII, 2, 12) и Кодекс Феодосия (СTh., VII, 17)²⁵⁸. В I в. н. э. лусориями назывались прогулочные увеселительные яхты. Однако затем это слово выходит из употребления и появляется уже только в сочинениях авторов IV в., обозначая исключительно военный патрульный корабль²⁵⁹.

К сожалению, ни Вегеций, ни другие источники не сообщают ничего конкретного о конструкции подобных кораблей. Вместе с тем благодаря археологическим находкам из Майнца, относящимся к концу IV в., лусория была достаточно точно реконструирована. Она представляла собой корабль длиной до 20 м и шириной около 3 м с небольшой осадкой. На лусории была одна мачта с небольшим парусом (возможно, латинским)²⁶⁰. Компьютерный анализ показал, что скорость подобного судна была около 7 узлов (18,53 км/ч), но она могла достигать и 10 узлов. Объем под ватерлинией был 11 тонн²⁶¹.

Лусории имели очень много достоинств. Во-первых, их строительство было достаточно простым, и, как считается, они строились по шаблону. Во-вторых, для управления лусорией не требовалось большого экипажа. Предполагается, что на ее борту было всего 26 гребцов. В-третьих, форштевень лусории давал ей возможность таранить вражеский корабль²⁶².

Несмотря на свои небольшие размеры, лусория могла взять на борт некоторое количество солдат. Аммиан отмечает, что 40 лусорий смогли перевезти по Рейну 300 солдат (Амм., XVIII, 2, 11–12), следовательно, на одном корабле, не считая экипажа, находилось 7–8 человек.

Вероятно, существовало несколько типов лусорий, имевших некоторые различия в конструкции. В одном из египетских документов IV – начала V вв. в списке, фиксирующем поставки зерна, речь идет об одиннадцати транспортных кораблях, из которых два названы лусориями²⁶³. Они были нагружены 823 и 2465 артабами²⁶⁴ соответственно. Подобные грузы не могли бы взять на борт лусории, подобные тем, которые ходили по Рейну. Это свидетельство некоторые исследователи считают важным доказательством египетского происхождения лусории. Впрочем, данные письменных источников, а также нумизматические свидетельства из Северной Европы ставят под сомнение возможность происхождения северных военных лусорий от египетских транспортных кораблей. Ряд ученых, основываясь на данных нумизматики, полагают, что первые лусории появились в III столетии на территории Британии²⁶⁵.



Монеты британских узурпаторов: 1, 2 — Караузия; 3–5 — Аллекта.
 Воспроизведено по: *Himmeler F. M. Naves lusoriae – Flusskriegsschiffe der Spätantike // REIMA. 2. 2005. P. 159*

Считается, что экипажи лусорий состояли в основном из солдат, которые не имели специальной подготовки. Однако тот факт, что описанные в наших источниках операции, в которых принимали участие лусории, были достаточно сложны и порой совершались ночью, позволяет утверждать, что команды кораблей должны были состоять из специалистов своего дела. В тексте Аммиана Марцеллина содержится всего два эпизода, упоминаящие о действиях лусорий. В первом из них рассказывается о неожиданном набеге отряда франков на римскую территорию зимой 357/378 гг. Варвары заняли два заброшенных укрепления, но были осаждены римской армией. Чтобы помешать франкам ускользнуть, Юлиан послал отряд солдат, которые должны были каждую ночь (от заката до рассвета) разъезжать вверх и вниз по Мозе (Маасу), взламывая образовывавшийся лед (Amm., XVII, 2). По мнению Ф. Химмлера, подобная операция была слишком сложна для людей, не имевших навык управления кораблем²⁶⁶.

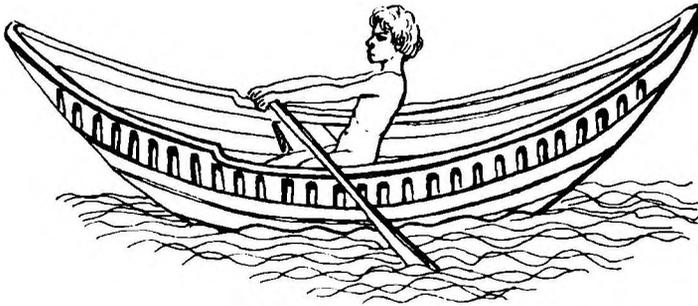
Второй фрагмент описывает ночную атаку, предпринятую римлянами в 359 г. на земли аламаннов. Заслуживает внимания тот факт, что переправа солдат на вражеский берег была осуществлена лусориями совершенно незаметно для неприятеля. Это свидетельствует о слаженных действиях корабельных команд. Согласно Аммиану, гребцам было запрещено использовать весла, чтобы не производить никакого шума. Корабли должны были двигаться, подчиняясь течению. Несомненно, что их командам в подобном случае нужно было проявить все свое умение, чтобы сохранять маневренность. Тоже самое касается и швартовки к берегу. Для этого было необходимо задействовать некоторое количество весел, при этом их движения должны были оставаться бесшумными. С подобным заданием могли справиться только очень опытные гребцы. А это говорит в пользу того, что на лусориях были регулярные экипажи²⁶⁷.

В 386 г. варвары попытались ночью переправиться через на Дунай на римскую территорию, однако они были разбиты магистром пехоты Фракии Промотом, который использовал не только сухопутные войска, но и речной флот. По описанию Зосима, Промот образовал из своих кораблей три линии; чтобы охватить как можно большее пространство, он развернул корабли параллельно берегам носами друг к другу. Таким образом ему удалось создать на Дунае для неприятеля барьер, простиравшийся на расстояние 20 стадий. Когда безлунной ночью варвары начали переправу на своих долбленках (*μολοξύλοισ*), Промот выдвинул

против них «большие корабли с очень сильными гребцами» и потопил вражеские челны (Zos., IV, 38–39; Claud., IV Cons., v. 619–637).

По всей вероятности, подобные ночные операции были вполне обычным делом для экипажей римских кораблей, поскольку для плавания ночью требовалось очень хорошее знание акватории реки. В рассказе Зосима интересно также упоминание о больших кораблях. Что это были за суда, можно только предполагать. Возможно, речь идет о лусориях более крупного типа.

Барки, лембы и мускулы. Согласно Исидору Севильскому, *барками* (*barcae*) назывались лоцманские лодки, подводившие к портам коммерческие суда (Isid., Orig., XIX, 19)²⁶⁸. Исидор говорит о гражданских барках, которые, вероятно, отличались от скаф тем, что делались из досок, в то время как скафы изначально представляли собой лодки–долбленки²⁶⁹.



Двухвесельная барка (бирема). Прорисовка изображения на фреске.
Воспроизведено по: Снисаренко А. Б. Эвпатриды Удачи.
Трагедия античных морей. Л., 1990. С. 306

Отряды *баркариев* (барочников), которые обозначены в *Notitia dignitatum*, определенно использовали суда, приспособленные для ведения боевых действий. Возможно, барки представляли собой небольшие корабли, очень близкие по конструкции к лусориям. Некоторые исследователи полагают, что отряды баркариев на Западе были аналогичны отрядам *навикулариев* на Востоке. На самом деле, как свидетельствуют данные *Notitia*, навикуларии были подразделениями *milites* (ND, Ос., XL, 22; 28; XXXIX, 20), которые не входили в состав

флота, в то время как баркарии образовывали в полном смысле этого слова эскадры (ND, Ос., XLII, 15; XXXV, 32; XL, 22). Поэтому О. Зеек совершенно справедливо помещает баркариев в разделе *classes* (флоты) (ND, Index, 315), а навикуляриев — среди *pedites* (подразделений пехоты) (ND, Index, 325)²⁷⁰.

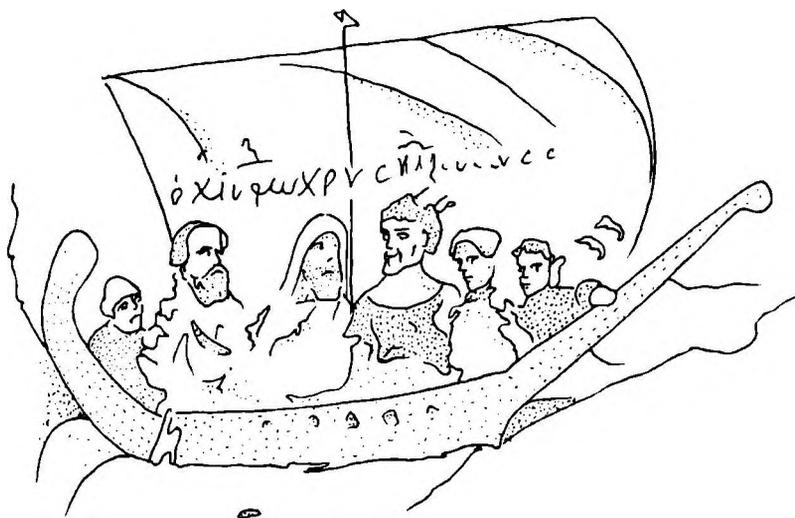
Как уже отмечалось выше, термин *лемб* был достаточно многозначным. Гражданские лембы представляли собой небольшие шлюпки, предназначенные для речной навигации, которые отваживались в море только на то, чтобы доставлять пассажиров на корабли, стоящие на якоре в портах или поблизости от них. Что касается позднеримских военных лембов, то, по мнению некоторых исследователей, боевой лемб был эквивалентом барки на Востоке²⁷¹.

Что из себя представляли *мускулы* (*musculi*)²⁷² и чем они отличались от барок или лембов — неясно. Возможно, они были меньше судов этих двух категорий, по крайней мере, Исидор Севильский относит их к разряду *коротких кораблей* (*curtum navigium*) (Isid., Orig., XIX, 1, 14)²⁷³. Существует также мнение, что на мускулах устанавливалась мачта и они могли ходить под парусом²⁷⁴.

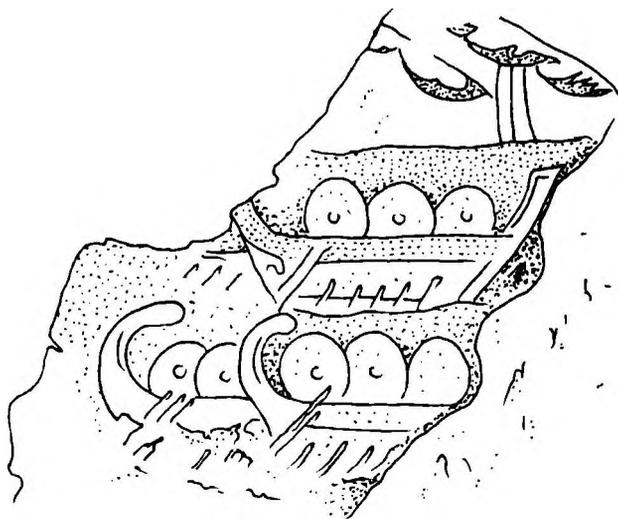
7. ОСНОВНЫЕ ТИПЫ ВОЕННЫХ КОРАБЛЕЙ В ВИЗАНТИЙСКИЙ ПЕРИОД

Дромон. Основным типом боевого византийского корабля, судя по дошедшим до нас источникам, долгое время оставался *дромон* (δρόμων). Название *дромон* происходит от греческого глагола δρομάω (бежать) и дословно означает *бегун* или *гонщик*. Этот термин византийские авторы употребляют на протяжении всего периода от Прокопия Кесарийского до конца XI в. Существует гипотеза, что первое упоминание о дромонах относится уже к началу V в. Этот термин якобы употреблен Евнапием, рассказывающим о постройке магистром Флавиттой кораблей в Константинополе (Еупар., fr. 81). Впрочем, по всей видимости, Евнапий имел в виду просто быстроходные суда, используя термин δρομάς (бегущий, мчащийся) как прилагательное. Определенно можно утверждать, что корабли, получившие название дромонов (*dromones*), были хорошо известны в начале VI в., и Кассиодор пишет о них как о чем-то уже достаточно обычном и не требующем дополнительных пояснений (Cassiod., V, 16, 2)²⁷⁵.

Первое пространное описание дромона мы находим у Прокопия Кесарийского: «Были у них и длинные корабли, приспособленные для морского боя, в количестве девяноста двух; у них было по одному ряду весел, и сверху они имели крышу, чтобы находившиеся тут гребцы не поражались стрелами врагов. Нынешние люди называют эти суда дромонами, ибо они могут плыть очень быстро. На этих судах было две тысячи византийцев, одновременно и гребцы, и воины; и не было на них ни одного лишнего человека» (Ргосор., VV, II, 11, 15–16; пер. А. А. Чекаловой). Из этого описания следует, что дромоны юстиниановской эпохи были очень небольшими крытыми судами с одним рядом весел, на которых находились всего 22 человека, то есть по 11 с каждого борта.

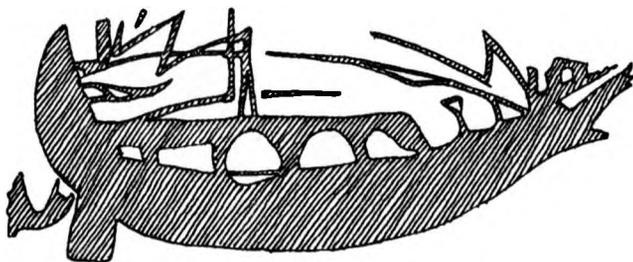


Возможное изображение дромона. Миниатюра из «Амбросиевской Илиады»
(V–VI вв.). Прорисовка И. В. Кирсанова



Возможное изображение дромона. Миниатюра из «Амбросиевской Илиады»
(V–VI вв.). Прорисовка И. В. Кирсанова

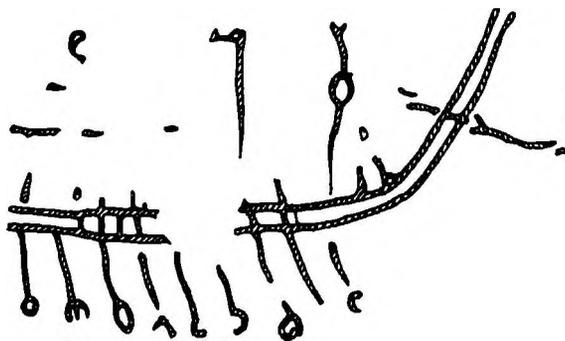
В «Стратегиконе» дромонами называются речные военные корабли, на которых были установлены небольшие баллисты (Maug., XII В, 21).



Изображение корабля V–VII вв. Египет. Прорисовка И. В. Кирсанова

Во времена Исидора Севильского термин «дромон» стал уже вполне привычным обозначением военного корабля. «Длинные корабли, — пишет Исидор, — которые мы зовем дромонами, имеют такое название, потому что они длиннее остальных... Дромон же назван так из-за своей подвижности; бег ведь по-гречески будет “дромон”» (Isid., Orig., XIX, 14)²⁷⁶. Термин «дромон» совершенно вытеснил позднеримский термин «либурна» и имел столь же широкое хождение, как «диера» и «триера». Так, Феофан Исповедник отмечает, что в 672–673 г. в ответ на нападение мусульманского флота на Константинополь Константин IV (668–685 гг.) вооружил большие огненосные диеры с котлами для «греческого огня», а также дромоны, которые были оборудованы сифонами. Описывая действия императора Анастасия II (713–715 гг.), которые он предпринял в 713 г. в ответ на готовившееся нападение на Константинополь мусульман, Феофан сообщает, что император приказал построить «дроמוны, огненосные диеры и огромные триеры». Наконец, император Лев III (717–741 гг.), по Феофану, подготовил «сифоны для огня и поместил их на борту дромонов и диер, а затем послал их против двух [мусульманских] флотов» (Theoph., а. 6164; 6206; 6209). В 758 г. папа Павел I (757–767 гг.) написал письмо франкскому королю Пипину I (814–838 гг.), в котором просил помощи против Дезидерия, короля лангобардов (756–774 гг.). Упомянув при этом о сицилийском ви-

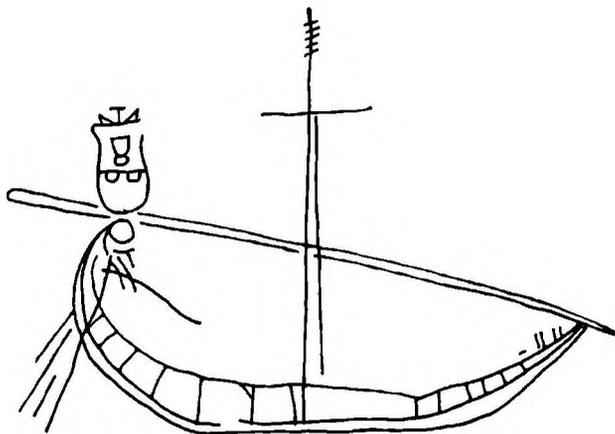
зантийском флоте, папа называл его не иначе как *флотом дромонов* (*stolus dromonorum*) (Cod. Carol., № 17).



Изображение корабля V–VII вв. Египет. Прорисовка И. В. Кирсанова

В источниках IX в. дромон как основной тип военного судна также встречается повсеместно. При этом данный термин широко используется не только на Востоке (например Феофаном Исповедником), но и на Западе. Так, в письмах пап IX в. Николая I (858–867 гг.) и Иоанна VIII (872–882 гг.) упомянуты византийские и западные дромоны, которые действовали в Тирренском море приблизительно в 860–880 гг. В 860 г. Николай I просил императора Михаила III (842–867 гг.) отправить его послов назад в Рим на подходящих дромонах. В 872–873 гг. в двух письмах к префекту Амальфи и каролингской императрице Энгелберге папа Иоанн VIII упомянул о «наших дромонах» (*dromones nostros*), а также о постройке им дромонов и других кораблей для защиты Рима. В 877 г. он попросил епископа Беневенто, чтобы тот обратился с просьбой к византийскому стратигу поспособствовать отправке десяти дромонов в Рим для помощи в защите города от мусульман. В 878 г. папа отправился во Франкское королевство из Рима по морю на трех дромонах, которые прибыли из Неаполя, чтобы доставить его туда (Nicol. I Ep., 82; Iohan. VIII, Reg. 258–259). В двух письмах 879 г. он вновь упомянул «наши дромоны» (*dromonibus nostris*), поздравил спафария Григория, турмарха Феофилакта и ко-

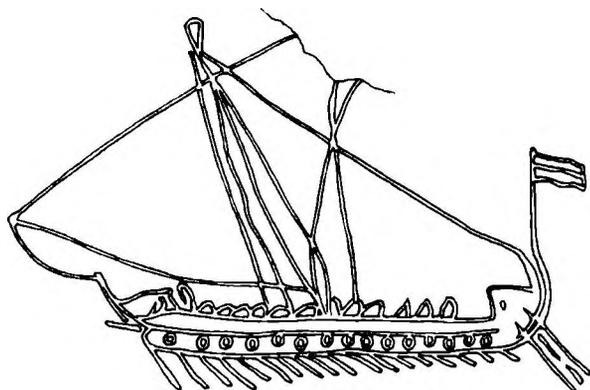
мита Диогена по случаю их победы над мусульманами и попросил, чтобы они прибыли в Рим «с несколькими дромонами» (*cum aliquantis dromonibus*). В следующем году он написал императору Василию I (866–886 гг.), прося, чтобы тот послал дромоны для защиты земель Св. Петра (Iohan. VIII, Fr. № 5, 11; Reg. № 46; 217; 245; 259)²⁷⁷.



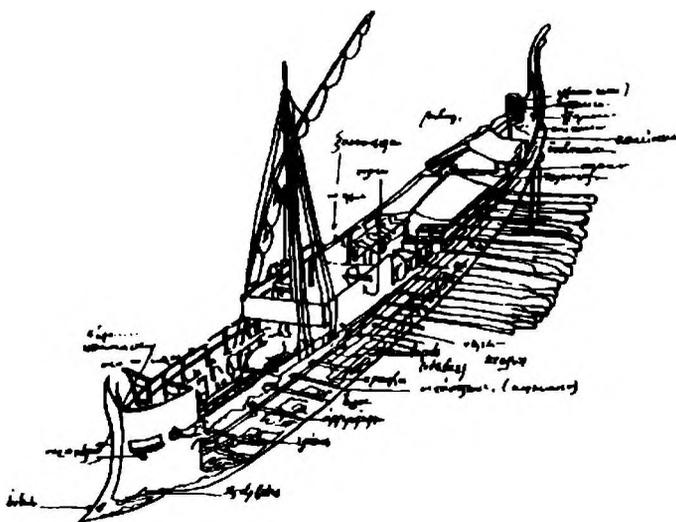
Изображение корабля V–VII вв. Египет. Прорисовка И. В. Кирсанова

Ранних изображений дромона не сохранилось. В Малаге на фрагменте керамики был обнаружен рисунок галеры латинского типа. Некоторые исследователи предположили, что он был сделан в VI столетии, когда Малага и вся Южная Испания находились под властью Византии, и, следовательно, на нем представлен дромон²⁷⁸. Горизонтальный выступ на носу судна иногда принимается за сифон для «греческого огня». Впрочем, подобное толкование малагского рисунка не имеет под собой прочного основания. Д. Прайор датирует его периодом классического либо позднего Средневековья и считает его изображением галеры²⁷⁹. Весьма вероятно, что это позднесредневековая мусульманская галера.

Таким образом, на сегодняшний день мы не располагаем какими-либо изображениями, датируемыми периодом до начала X в., которые определенно могли бы идентифицировать как дромоны. Поэтому, несмотря на многочисленные упоминания в источниках о дромонах, мы не можем однозначно ответить на вопрос, какой тип судна скрывается за этим обозначением. Иногда средневековые авторы (например

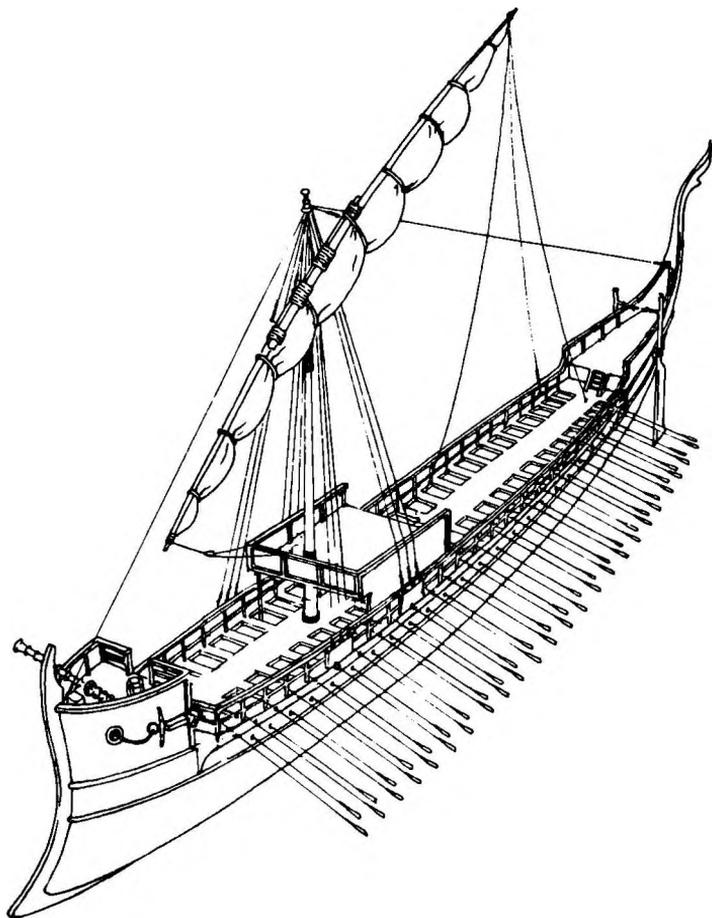


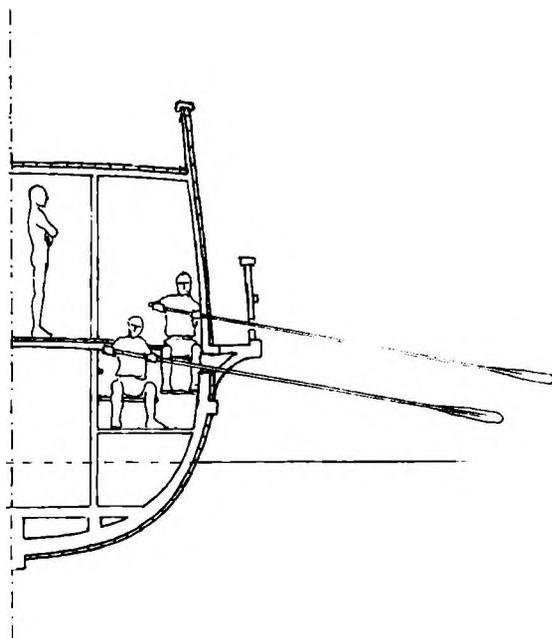
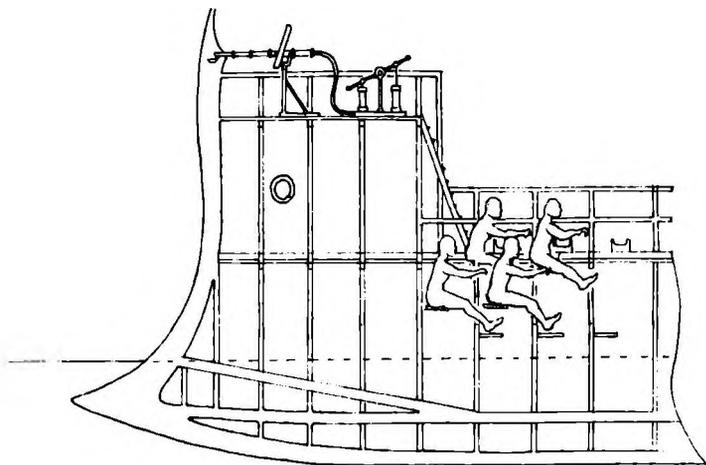
«Малагский дромон». Прорисовка И. В. Кирсанова



Дромон середины IX в. Рисунок в византийской рукописи. Воспроизведено по: Снисаренко А. Б. Рыцари Удачи. Хроники европейских морей. СПб, 1991. С. 43. Несомненно, что неизвестный автор этого чертежа изобразил известные античные формы военного корабля. Вместе с тем налицо и реалии уже византийской эпохи: надстройка в центре корпуса судна, которая имеется на очень многих египетских и сирийских граффити этого периода, косой латинский парус, два ряда весел, и по бортам — два сифона для метания «греческого огня», расположенных на надстройке (третий сифон находился, очевидно, под надстройкой, поэтому на чертеже его не видно)

Феофан Исповедник и Анастасий Библиотекарь) перечисляют термины «дромон», «диера» и «триера» один за другим, связывая их союзом *и* (греческим *καί* или латинским *et*). Использовали ли они античные термины, чтобы отличить дромоны от кораблей, имевших два и три ряда весел, которые все еще существовали в византийском флоте? Или же диеры и триеры они причисляли к дромонам?





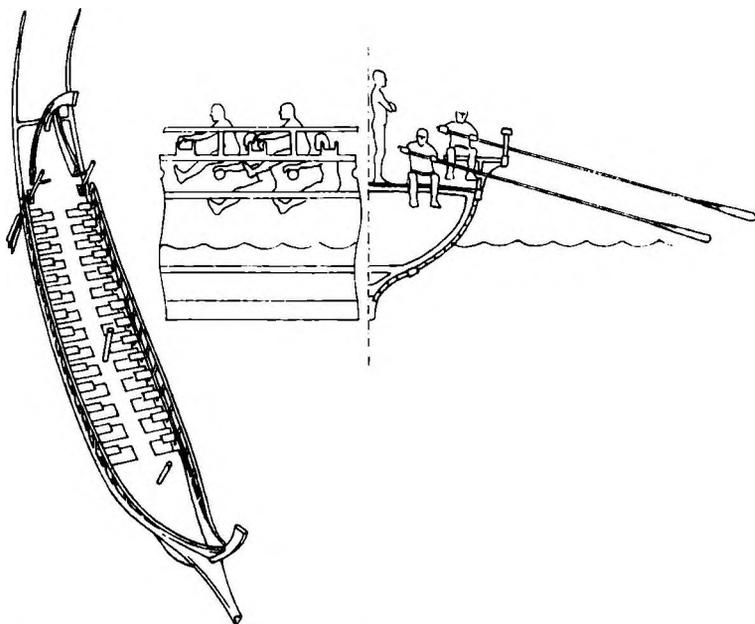
Предполагаемая схема внутреннего устройства дромона. Рис. И. В. Кирсанова

Относительно существования кораблей с тремя и даже двумя ярусами весел в позднеримский период существуют серьезные сомнения. Поэтому использование в Средние века античных названий военных кораблей — не более чем дань традиции. «Диера» или «триера» давно стали топосами, утратившими свои первоначальные значения, и использовались авторами, стремившимися подражать классическим образцам. Вероятно, аналогичная метаморфоза произошла и с термином «дромон», превратившимся в стандартный византийский термин для обозначения военного судна задолго до Феофана Исповедника.

Опираясь на фрагментарные и зачастую малопонятные и трудноинтерпретируемые сведения источников, мы можем лишь утверждать, что изначально дромоны были небольшими судами с одним рядом весел, подобные тем, которые описал Прокопий Кесарийский. В период с VII по IX вв. дромоны стали использоваться не только греками, но и в мусульманских странах, и на латинском Западе. В X столетии в Византии дромонами называли бирему, имевшую в одном ряду по 25 весел с каждого борта. Предполагается, что на более длинных и тяжелых веслах верхнего ряда сидели по два гребца, а на веслах нижнего ряда — по одному. По мнению К. Г. Макрипулиаса, на дромоне, рассчитанном на 120 гребцов, в нижнем ряду на каждом борту находилось по 25 гребцов и по 35 — в верхнем (на палубе)²⁸⁰. Гребцы верхних рядов могли принимать участие в бою, действуя как эписбаты, особенно при абордажной схватке²⁸¹.

Общая длина такого корабля была около 32 м. Согласно другим расчетам, византийский дромон достигал 40 м длины, а его ширина, которая, по аналогии с известными гребными средневековыми судами должна была составлять $\frac{1}{5}$ от длины, равнялась, таким образом, 8 м. Подобные данные представляются нам чрезмерно завышенными. Они вынуждают допустить, что дромон был крупнее античной триеры, хотя у нее на каждом борту в одном ряду было значительно больше гребцов. Вряд ли византийский дромон X в. был больше 25–32 м в длину и 5 м в ширину.

Дромоны, очевидно, могли различаться размерами. В трактате «О церемониях» упоминается тяжелый дромон с экипажем в 230 гребцов и 70 морских пехотинцев. Впрочем, Д. Х. Прайор считает, что речь в данном случае идет о внештатных экипажах, находившихся на борту, в то время как К. Г. Макрипулиас предполагает, что увеличение экипажа вызвано наличием второго гребца на каждом из весел верхнего ряда²⁸².



Византийский дромон IX–X вв. Реконструкция И. В. Кирсанова

Трехъярусные дромоны описаны в «Навмахике» — трактате X в., автором которого считают *паракимомена* Василия Лакапина. В действительности, однако, перед нами предстает не средневизантийский военный корабль, а классическая античная триера, и, по всей видимости, все описание — не более чем топос²⁸³.

Хотя большинство кораблей того времени были одномачтовыми, однако большим двухъярусным судам, подобным дромону, для того чтобы эффективно маневрировать, вероятно, были необходимы по крайней мере две мачты.

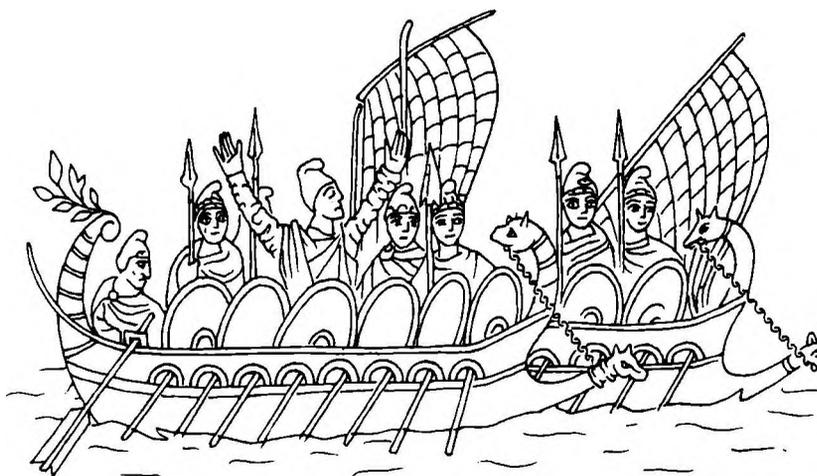
Дромон управлялся с помощью двух рулей, расположенных на корме, где, кроме того, находились палатка или навес для капитана. На носу корабля стоял высокий бак (*псевдопатион*), с которого моряки могли метать снаряды во вражеский корабль (Leo, *Naumach.*, §6; Nikeph. *Ouran.*, PTh., §5; Mankali, [a], 242, [b], 21)²⁸⁴. Ниже его был сифон для «греческого огня», хотя дополнительные сифоны могли быть установлены и посередине судна на каждом борту.



Изображения двухмачтовых кораблей, предположительно дромонов, из манускрипта IX в., содержащего труд Иоанни Дамаскина «*Sacra Parallela*». Прорисовка И. В. Кирсанова

Вдоль бортов дромона имелось ограждение, на которое *страпиоты* (эпибаты) вешали свои щиты, обеспечивая дополнительную защиту экипажу. Большие корабли имели также укрепленные деревянные надстройки по обе стороны между мачтами, позволявшие лучникам обстреливать неприятеля с высокой платформы.

Принято считать, что одним из основных отличий дромона от античных военных кораблей был отказ от тарана и замена его надводным выступом (шпироном) на носу судна. Д. Прайор в качестве доказательства этой гипотезы использует миниатюру в Ватиканской рукописи Вергилия (IV в.), где предположительно изображен дромон. По мнению исследователя, отказ от тарана и замена его стрелой произошли уже в позднеантичный период²⁸⁵.



Дромон. Миниатюра из Ватиканского кодекса Вергилия (Cod. Lat. Vat., 3867, fol. 77). Прорисовка И. В. Кирсанова

Подобной точке зрения противоречит рассказ Прокопия Кесарийского о морском сражении при Сеногаллии (551 г.) (Procop., BG, IV, 23). Впрочем, Д. Прайор полагает, что Прокопий описывал сражение, опираясь на античные каноны, и сам его не видел. Поэтому оно не отражает реальных технических деталей и его не следует принимать в расчет. На это можно только заметить, что вряд ли стоит ждать более достоверной информации от миниатюр в рукописи, нежели от расска-

за историка, чьи произведения служат для нас основным, а зачастую и просто единственным источником по юстиниановской эпохе и чьи добросовестность и точность в отражении произошедших событий уже не раз подтверждались современными исследователями.

Одно из возможных объяснений отказа от таранов основывается на предположении, что в позднеантичный период произошло изменение технологий строительства корпуса судов. Многовековая традиция постройки корпуса судна методом «шип-паз» была оставлена, а на смену ей пришла каркасная технология. Если в античный период основной несущей конструкцией, придающей жесткость корпусу судна, выступал киль (плюс штевни) с непосредственно связанной с ним обшивкой судна (имеющей достаточный запас жесткости за счет шиповых соединений), а остальные части набора (шпангоуты, бимсы и пр.) не играли существенной роли, а обеспечивали лишь местную жесткость, то в Средние века изменилась сама суть процесса постройки корабля. Каркасная технология сбора корпуса (сохранившаяся до наших дней) заключалась в том, что на киле закреплялись штевни и шпангоуты, которые затем связывались между собой в поперечной плоскости посредством бимсов, а в продольной — карлингсов и стрингеров, что образовывало так называемый набор судна. Только после этого на шпангоуты прибивались доски обшивки (иногда несколько слоев). За счет жесткости набора обшивка не нуждалась более в шиповых соединениях.

Подобная технология придавала корпусу корабля намного большую крепость, что практически сводило на нет эффект от действия вражеского тарана. Переход к каркасной технологии не мог не сказаться и на улучшении мореходных качеств судна за счет усиления продольной прочности. Корабли стали менее подвержены слому на волне в штормовую погоду — недостаток, который был присущ судам античной традиции.

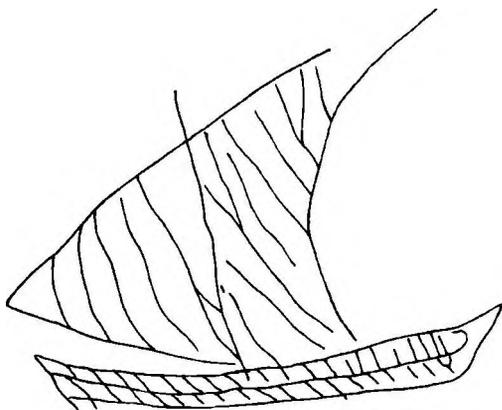
Вместе с тем, выигрывая в прочности, корабли, построенные по каркасной технологии, безусловно, уступали в скорости античным судам, так как массивный набор достаточно сильно утяжелял корпус. К началу VII в. первоначальная функция таранов уже была забыта настолько, что Исидор Севильский видел в них средство защиты судна от столкновений с подводными скалами²⁸⁶.

Предполагается, что *шпирон* на носу дромона предназначался для удара по веслам вражеских кораблей. Разбивая их, он делал судно противника беспомощным против «греческого огня» и abordажных

атак²⁸⁷. Впрочем, для того, чтобы использовать подобный прием, требовалось подойти к неприятельскому кораблю на максимально близкое расстояние, а это значило подвергнуть свое собственное судно опасности абордажной атаки, что противоречило византийской доктрине ведения морского боя.

В заключение можно сказать о вооружении команды византийского дромона в IX–X вв. По словам Льва VI (Leo, Naumach., §73) и Никифора Урана (Nikeph. Ouran., PTh., §67), на хорошо оснащенный (ἐξοπλισμένος) дромоне должны были находиться воины-катафракты (κατάφρακτοι), то есть полностью защищенные броней. Все остальные члены экипажа на верхней палубе, начиная от кентарха и заканчивая последним членом команды, были вооружены как катафракты (Leo, Naumach., §14; Nikeph. Ouran., PTh., §12). Гребцы на верхнем и нижнем ярусах также были воинами (Leo, Naumach., §8; Nikeph. Ouran., PTh., §7). Однако их вооружение было более легким. Те, кто не был полностью закрыт доспехами, включая лучников, носили войлочную куртку *неврику* (νευρικά), а не пластинчатый доспех *лорику* (λωρίκια) или чешуйчатый панцирь *квиванию* (κλιβάκια), который использовали катафракты.

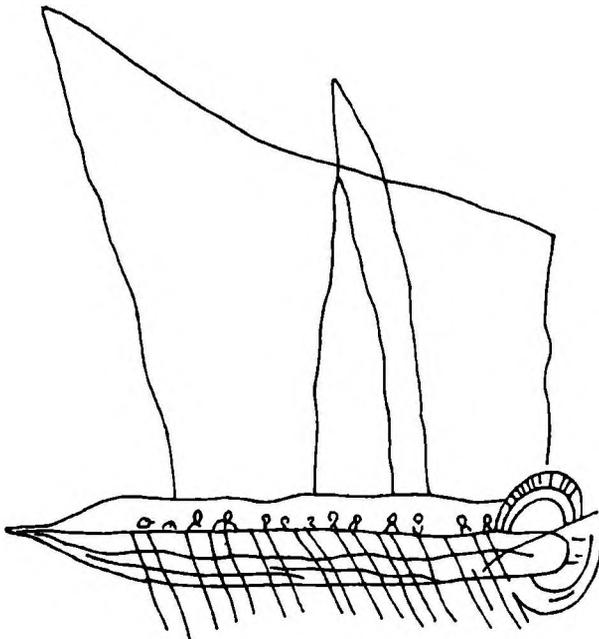
Хеландий. Начиная с VIII столетия в источниках наряду с названием «дромон» для военных кораблей начинает широко использоваться термин *хеландий* (χελάνδιον).



Хеландий? Граффити с Фасоса. Датировка неизвестна.
Прорисовка И. В. Кирсанова

Впервые этот термин засвидетельствован у Феофана в описании военного похода византийского флота, отправленного Юстинианом II (685–695 гг. и 705–711 гг.) в 711 г. к Херсону. Как сообщает Феофан, ромейский флот состоял из всех видов кораблей, включая дромоны, триеры и хеландии (Theoph., а. 6203)²⁸⁸. Согласно тому же Феофану, в 774 г. Константин V (741–775 гг.) послал флот против болгар и сам прибыл на «красных хеландиях» (τὰ Ῥοῦσια χελάνδια).

Термин *хеландий*, вероятно, произошел из слова κέλῆς, которое, как уже отмечалось выше, в классическом греческом языке обозначало скаковую лошадь. По мнению некоторых исследователей, название «хеландий» почти наверняка происходит из обозначения транспортных судов для перевозки лошадей. Впрочем, на наш взгляд, было бы логичнее возводить происхождение этого термина не к античным коневозам, а к греческим *келетам*.



Хеландий? Афины (IX в.). Прорисовка И. В. Кирсанова

Феодор Студит в своих письмах также упоминает о хеландии и о члене его команды, которого он называет *хеландарием* (Theod., Stoud.,

Ер., 108, I, 25; 116, I, 1). Патриарх Николай I Мистик (901–907 гг. и 912–925 гг.) в письме, адресованном в конце 920 г. тогдашнему кесарю Роману Лакапину, говорит о хеландиях, которые были отправлены на помощь Лампсаку (Nic., Ер., 95, II, 10–14). В хронике, авторство которой приписывается Симеону Логофету, упоминается *императорский хеландий*, а анонимная хроника правления императора Льва V упоминает «безоружный» хеландий, посланный для ведения переговоров с болгарями (Sym. Log., Chron., I, II, 22–23). Иоанн Дьякон передает, что около 852 г. Венеция попыталась построить несколько кораблей, «называвшихся по-гречески зиланиями» (Iohan. Diac., II, 55)²⁸⁹. Несомненно, что речь в данном случае снова идет о хеландиях.

Широкое использование термина «хеландий» привело к тому, что он, как и дромон, утратил свое узкоспециальное значение и стал зачастую использоваться в качестве обозначения любого византийского военного корабля независимо от его типа²⁹⁰. Феофан, например, часто называет и византийские, и мусульманские военные корабли как дромонами, так и хеландиями (Theoph., а. 6171; а. 6178; а. 6210; а. 6235; а. 6238; а. 6254; а. 6261; а. 6265; а. 6266; а. 6267; а. 6289; а. 6295).

Об использовании термина «хеландий» по отношению к основному типу византийского боевого судна сообщают и арабские источники. Ат-Табари отмечает, что в 238 г. хиджры (852–853 гг.) византийский флот в 100 кораблей типа хеландий (араб. *Shalandiyyat*), каждый из которых имел экипаж от 50 до 100 человек, атаковал Дамиетту (Tabari, ah. 238).

В корпусе сочинений Константина Багрянородного для обозначения различных типов византийских кораблей используются оба термина (дромон/хеландий), при этом в трактате «Об управлении Империей» военные корабли везде названы хеландиями, кроме §51, где при описании императорского корабля использован термин «дромоний» (δρομόνιον) (Const., VII, Adm., §8; §29; §42; §51); вместе с тем в военном трактате «Praecepta imperatori Romano bellum cogitanti... observanda» любые военные корабли называются дромониями и дромонами (Const., Three treatises, Text (C), II, 321, 686, 827), а термин «хеландий» здесь вообще не используется.

В различных частях сочинения Продолжателя Феофана названия «хеландий» и «дромон» встречаются попеременно. Один раз дромонам назван корабль в первой части этого труда, четыре раза — в третьей, которая фактически тождественна с Хроникой Симеона Логофета,

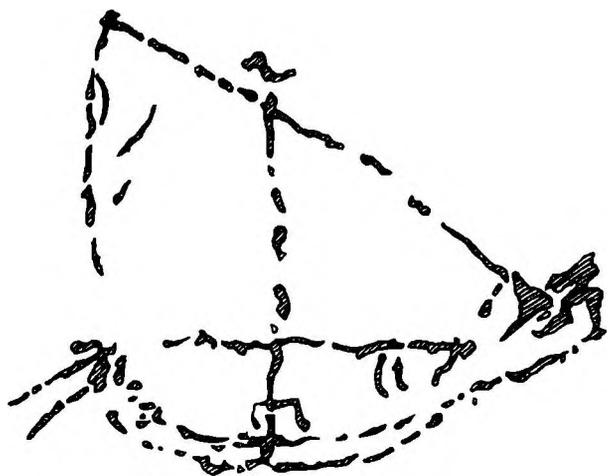
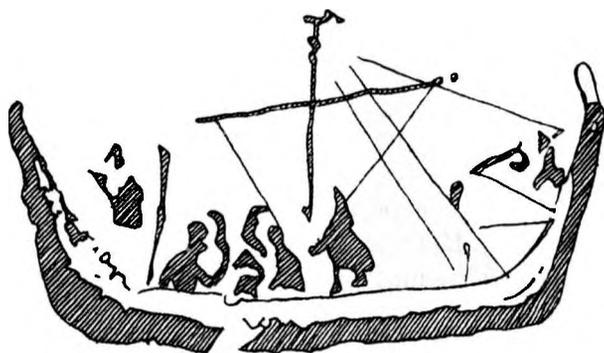
и один раз — в четвертой части, где речь шла о приготовлениях военного флота для похода на Крит в 960 г. (Theoph. cont., IV, 44; VI, 9; 11; 23; 39). Хеландием во всем тексте Продолжателя Феофана корабль назван только один раз, в четвертой части. Для обозначения мусульманских и византийских военных кораблей у него чаще используется слово «карав» (Theoph. cont., III, 28; VI, 7; 10; 29).

Памфил. *Памфилами* (παμφύλοι), вероятно, назывались корабли типа дромона или хеландия, которые изначально были связаны с провинцией Памфилия, базируясь в гаванях возле берегов Малой Азии, а согласно второй гипотезе — с эскадрами военного флота, команды которых могли набираться из любых народов или из разных экипажей, что фиксируется в словосочетании из двух слов: πᾶς (все) и φῶλον «племя» или «народ»²⁹¹. Лев VI (886–912 гг.) предполагает, что название «памфил» стало относиться к экипажу, который набирался для *личного дромона стратигов* (Leo, Naumach., [a], §42). Хотя весьма вероятно, что это утверждение — не более чем попытка дать термину этимологическое объяснение. Впрочем, идея создания отборных команд для собственных судов командующих флотами повторяется Никифором Ураном. Возможно, первоначально подобные экипажи создавались из знаменитых мардаитов, поселенных в Памфилии императором Юстинианом II и имевших репутацию хороших моряков²⁹².

В инвентаре критской экспедиции 911–912 гг. сообщается, что экипажи памфилов насчитывали 130 или 160 человек, но не уточняется, сколько из них были гребцами и сколько — моряками и стратиотами (Inv. Exped., [a], §2)²⁹³. Большая численность экипажей не допускает возможности, что памфилы были исключительно парусными судами.

Карав. К VIII в. греческие писцы в мусульманских канцеляриях Египта использовали термин «дромон» наряду с другими терминами, обозначающими военные корабли, такими как *акатий* (ἄκατος, ἀκάτιον) и *карав*, для обозначения военных судов египетского флота, хотя их мусульманские правители называли те же самые корабли различными арабскими названиями (GP, IV, Pap., 1337,3, 1348,3, 1369,4, 1376,6, 1387,6, 1390,2, 1391,4, 1408,5, 1410,2, 1435,10, 1435,95, 1442,22 1442,135)²⁹⁴. Термин «каравы» (κάραβοι), вероятно, вообще не был греческим и впервые появляется в папирусах Арсиной и аль-Файюма,

которые датируются VII–VIII вв.²⁹⁵, а затем — в папирусах Афродити 709–715/716, где каравы частью сравниваются с диерами, а частью с *кастеллатами* — судами, имевшими заостренные носы (GP, IV, Pap. 1433, 64; 129; 179; 227; 319²⁹⁶; 1434, 35; 1435, 98; 1435, 103; 1441, 102; 1464²⁹⁷; 1449, 94).



Изображения кораблей V–VII вв. Византийско-мусульманский Египет.
Прорисовка И. В. Кирсанова

В инвентаре критской экспедиции 911–912 гг. хеландиями названы лишь два корабля, которые были отправлены стратигом фемы Кивирреотов. Большая же часть этого флота, как утверждалось, состояла из дромонов и памфилов (Inv. Exped., [a], §§2–7, 13)²⁹⁸. Однако в инвентарных списках флотов, отправившихся в 934 и 935 гг. в Италию, говорится, что они насчитывали в первом случае 11 хеландий, а во втором — 11 хеландий и 7 каравов, на которых переправлялось подразделение наемников из 415 русов. Таким образом, можно допустить, что каравами назывались транспортные суда, в отличие от боевых хеландиев²⁹⁹.

Галея. Наряду с хеландием существовали и военные суда меньшего размера. Такие корабли император Лев VI в целом причислял к дромонам, но более конкретно он назвал их *галеями* (γαλέαι), или монерами (μονήρεις). Причем и он, и Аноним утверждают, что такие суда использовались специально для разведывательных целей (Leo, Naumach., [a], §10, §81; Anon. Naumach., §3, 2; Nikeph. Ouran., PTh., §§9, 74).

Автор «Жизнеописания императора Василия» называет корабли критских пиратов *миопаронами* (μιοπαρώνες) — классическим термином античных времен, или *пентеконтерами* (πεντηκόντεροι), и говорит, что они в то время обычно были известными под названием *сактуры* (σακ(τ)ούραι) и галеи. В первой части Хронографии Продолжатель Феофана также именует корабли критских мусульман галеями, а в четвертой части при описании критской экспедиции 960 г. он называет галеями быстрые и легкие корабли, которые использовались для разведки (Theoph. cont., IV, 34; V, 60; VI, 10; 11).

В инвентаре критской военной экспедиции 911–912 гг. указывается, что *катепан мардаитов* фемы Кивирреотов обязался снарядить галеи для Сирии, однако никаких подробностей о них не сообщается (Inv. Exped., [a], §13)³⁰⁰. В таком же списке, относящемся к критской экспедиции 949 г., говорится об эскадре из 15 галей из Малой Азии, шесть из которых были оставлены для защиты фемы Кивирреотов (Inv. Exped., §1, 12)³⁰¹. Существует предположение, что когда название «галея» впервые появилось в источниках X в., то этот тип корабля был непосредственно связан с мардаитами Малой Азии, Антиохией на Краге и Карпафосом и использовался в качестве разведывательного или пиратского судна³⁰².

Годфрид Малатерра в своей хронике, заканчивающей повествование 1098 г., пишет о том, что во время военной кампании против мусульман, осевших в Сицилии, небольшое судно, в котором плыл епископ, подверглось нападению двух пиратских кораблей, «которые назывались галейми» (Gaufr., De reb., II, 8)³⁰³. Возможно, тот факт, что Годфрид считает нужным обратить внимание на тип пиратских судов, свидетельствует, что галеи еще не получили широкого распространения в латинском Средиземноморье. В начале XII–XIII вв. термин «галея» уже вполне свободно используется западными хронистами наравне с классическими «хеландий», «дромон» и другими.

Сведения о конструкции раннесредневековых галее чрезвычайно скудны, и поэтому исследователи вынуждены опираться в основном на более позднюю западноевропейскую традицию строительства данного типа судов. Лев Мудрый сообщает, что на галере имелся только один ряд весел, которых могло насчитываться 25 по борту. 25 банок по борту зачастую имелось и на галерях XIV–XV вв., но на этих, более поздних, галях при одном гребце на весло весла были объединены в компактные группы (часто по три) из-за того, что гребцы, работающие в данной группе, располагались на одной общей банке. На венецианских или же на генуэзских галях благодаря этой схеме количество весел доходит до ста пятидесяти.

В отличие от дромона уключины на галях располагались на аутригере (раме, далеко вынесенной за пределы обводов корпуса), что увеличивало длину и, соответственно, рычаг весла. Изменив весельное вооружение, галея сохранила косою латинский парус и шпирон, количество же мачт (как и на дромоне) у нее варьировалось от одной до трех.

8. КОМАНДНЫЙ И РЯДОВОЙ СОСТАВ ВИЗАНТИЙСКОГО ФЛОТА

Наши основные источники по данному вопросу – Лев VI, Никифор Уран и Аноним – согласны в том, что командующий флотом, как и командующие сухопутными войсками, имел звание стратига (Leo, Naumach., §2; Anon., Naumach., Praef., 4, §2, 5; Nikeph. Ouran., PTh, §1). Впрочем, известно также, что этот термин мог обозначать как военачальника вообще, так и конкретную командную должность или титул. В период правления Льва VI (886–912 гг.) командующий флотом, находившимся в Константинополе (βασιλικὸν πλῶμα), назывался *друнгарием флота* (Leo, Naumach., §27; Const., Adm., §51)³⁰⁴. Эта должность существовала еще в период организации критской экспедиции 949 г., а при Алексее I Комнине (1181–1118 гг.) друнгарием назывался командующий личной императорской эскадрой в Константинополе. Однако значение этого командующего с конца X в. стало понижаться (Const., Cerimon., II, 45; Inv. Exped., §VII)³⁰⁵. Вместе с тем в X столетии командующие флотами трех больших морских фем – Эгейского моря, Самоса и Кивирреотов – продолжали называться стратигами (Leo, Naumach., §27; Anon., Naumach., §4,2; Nikeph. Ouran., PTh., §25. Inv. Exped., §1, 9³⁰⁶; Const., Cerimon., II, 44–45)³⁰⁷. Эти стратиги являлись одновременно командующими фемным флотом и главами фемной администрации.

Под началом стратигов морских фем находились *друнгарии* (не путать с друнгарием императорского флота), а также *турмархи* (τοῦρμαρχαί). Турмархи были командующими турмами – основными территориальными и военными подразделениями фем. Фема делилась на две или три турмы. В свою очередь турмы подразделялись на территориальные и военные формирования, которыми командовали друнгарии³⁰⁸. В одном весьма дискуссионном и не очень ясном месте Навмахии Льва VI, значение которого объяснил позже Никифор Уран, император написал, что в прошлом правители морских фем и одновременно командующие их флотами носили звание друнгариев, но в его время ранг друнгария был поднят до ранга стратига. При

этом турмархи и друнгарии теперь служили под началом стратигов (Leo, Naumach., §§26–27)³⁰⁹. Вероятно, первоначально, когда военно-морские силы Империи были организованы в флот Карависианов, друнгарии подчинялись стоящему во главе него стратигу³¹⁰. Однако после того, как флот Карависианов как военно-морская структура прекращает свое существование (ок. 711 г.), флот Кивирреотов становится морской фемой под командованием стратига, к которой позже прибавились морские округа Самоса и Эгейского моря под командованием друнгариив. С середины IX в. эти округа также стали возводить в ранг фем под командованием стратигов. Впервые стратиг Кивирреотов упоминается в 730 г. Фемы Самоса и Эгейского моря тогда еще не имели стратигов. Анонимный автор также отмечает, что на фемных дромонах турмархи и друнгарии находились под командованием стратигов; эти сведения он, скорее всего, почерпнул у Льва VI (Anon., Naumach., §4, 2)³¹¹. Упомянутые ранги морских офицеров еще существовали в середине X в.: согласно имеющимся у нас данным, после прибытия флота на Крит в 949 г. турмархи и друнгарии получили соответственно по 30 и 20 номисм каждый (Const., Cerimon., II, 44)³¹². Фемный флот был разделен на четыре фемы, или морские подразделения; турмархи или друнгарии, возможно, входили в их командные структуры (Const., Cerimon., II, 45)³¹³.

Командиры отдельных кораблей известны в источниках, по крайней мере у Льва VI и Никифора Урана, под названием *кентархов* (κένταρχοι) (Leo, Naumach., §8, 14).³¹⁴ Аноним в своем труде дает неправильную этимологию слова «кентарх», выводя его из латинского *centum* (сто), а затем приходит к заключению, что этот офицер командовал соединением численностью 100 человек, одновременно используя классические термины *триерарх* (τριήραρχος) и *экатонтарх* (ἐκατόνταρχης) для обозначения командира соответственно триеры и корабля, на котором находилось 100 гребцов (Anon., Naumach., §§4, 2–3).

Среди командных должностей на флоте были командующие эскадрами кораблей, которые по своему положению находились между командующим флотом (стратигом) и командирами отдельных кораблей. Лев VI и писавшие после него Никифор Уран и Аноним отмечают, что каждый такой офицер, которого они называют *комитом* (κόμης), должен был командовать соединением из трех или пяти дромонов (Leo, Naumach., [a], §25; Anon., Naumach., §4,1; Nikeph. Ouran., PTh.,

§23). Лев VI объясняет, что в данном случае комит — это флотский офицер, который в классическом греческом языке назывался *навархом* (ναύαρχος), однако в начале X в. для обозначения этого ранга последний термин больше не применялся³¹⁵. Вместо термина «комит» могли пользоваться термином «игемон» (ἡγεμών), употреблявшемся в обобщенном значении *офицер*. В одном месте император использует слово «наварх» в значении командующего, подчинявшегося стратигу (Leo, Naumach., §§3, 4). Примечательно, что Никифор Уран исключает ссылку на наварха и изменил термин «игемон» на еще менее конкретный термин для обозначения командира — «архэг» (ἀρχηγός). Комиты перечисляются среди флотских офицеров, которым уплатили жалование после высадки на Крите в 949 г. Каждый из них получил только по 6 номисм, в то время как каждому друнгарию выплатили по 20 и по 30 — каждому турмарху (Const., Cerimon., II, 44)³¹⁶. Однако поскольку кентархи в этой финансовой ведомости не упоминаются, то невозможно на ее основе установить место комитов в иерархическом ряду флотских офицеров.

В другом месте Лев VI отмечает, что наварх (кентарх) должен располагаться на корме (Leo, Naumach., §8). Никифор Уран вновь удалил из своего труда ненужную ссылку на наварха, однако Аноним утверждает, что на корме могли располагаться триерарх или стратиг (Anon., Naumach., §2, 5; Nikeph. Ouran., PTh., §7)³¹⁷. Отражается ли в этом структура командных чинов действующего византийского флота? Когда командующий флотом или флотским подразделением находился на особом дромоне, принимал ли он на себя командование и этим дромомом от его кентарха? Или здесь существовал принцип, который практиковался в военных флотах в более поздние времена, — когда командующий флотом или его подразделением поднимал свой флаг на каком-либо корабле, он командовал всем флотом. Но действиями корабля, с которого он осуществлял командование, руководил его капитан. Сообщения Анонима не позволяют решить вопрос, было ли место кентарха также местом стратига, если он имел этот ранг, или на корабле были два отдельных места: для кентарха и для стратига, если последний был на борту корабля. Однако тот факт, что Никифор Уран удаляет ненужное замечание Льва VI о месте наварха на корабле и не заменяет наварха комитом, предполагает, что кентархи действительно оставались командирами своих кораблей, даже когда у них на борту находились вышестоящие офицеры.

Ни один из византийских источников не говорит, что на одном драмоне было больше одного кентарха. Однако документы канцелярии Сицилийского королевства довольно ясно свидетельствуют, что сицилийские галеры имели по два капитана — комита (*comiti*) — на каждом судне. Несомненно, это было необходимо для того, чтобы они могли сменять друг друга, находясь в море. Каким образом общие вопросы командования кораблем решались между ними, нам неизвестно, поскольку они оба имели одинаковый ранг и получали равное жалование³¹⁸.

Кентарх, как было отмечено, был капитаном, то есть занимал высший пост в командной структуре отдельного корабля. Мы можем проигнорировать большинство сведений об этой должности, которые сообщает Аноним, поскольку он просто воспроизвел те данные Поллукса, которые смог понять (Anon. Naumach., §4,3). По всей вероятности, офицеры византийских военных кораблей, бывшие рангом ниже кентархов, в X столетии назывались *протокаравами* (πρωτοκάραβοι). Этот термин мы должны понимать в смысле «первый [человек] на корабле», или же «первый помощник». *Карав* и уменьшительное *каравий* — постклассические термины, которыми обычно назывались корабельные шлюпки (Inv. Exped., §§VI, 1–2; 7; 11; 13–14; Const., Scrimon., II, 45). Но в греческих папирусах из мусульманского Египта и в некоторых византийских текстах он используется для обозначения военного корабля³¹⁹. Лев VI сравнивает протокаравов с античными кормчими-кибернетами (κυβερηῆται) (Leo, Naumach., §8). Никифор Уран хотя и повторяет текст Льва, однако удаляет использованное им сравнение (Nikeph. Ouran., PTh., §7). Аноним сохраняет античный термин, но лишь потому, что заимствует его у Поллукса³²⁰. В действительности же к началу X в. античное название рулевого (кибернет) больше не использовалось в народном языке, и окончательно было вытеснено термином «протокарав».

В весьма любопытной главе трактата Константина Багрянородного «Об управлении Империей», в которой речь идет о создании личных флотилий императора и императрицы, говорится, что два человека — Подарон и Лев Армянин, которые служили *протелатами* (πρωτελάται), то есть первыми гребцами у патрикия и друнгария флота Насара, во время правления императора Василия I были повышены в статусе и стали «первыми гребцами» на императорской красной барке (Const., Adm., §51, 73–77). Скорее всего, протелаты были веду-

щими (загребными) гребцами³²¹. Позже, когда Лев VI построил два императорских дромония, чтобы использовать их во время императорских прогулок на море, он еще более способствовал возвышению Подарона и Льва и сделал их протокаравами этих дромониев (Const., Adm., §51, 77–80)³²². То, что протокаравом назывался в данном случае кормчий, подтверждается в следующей главе. Там говорится, что когда протокаравы первого императорского дромония были временно назначены в императорский военный флот, участвовавший в экспедиции под командованием патрикия Евстафия, то некий человек по имени Михаил Старый, который ранее был протелатом, правил (ἐκυβέρνα) дромонием (Const., Adm., §51, 80–90)³²³. Михаил Старый позже стал одним из протокаравов императорского дромония, когда Подарон и Лев Армянин были повышены до ранга *топотиритов* (τοποτηρηταί) императорских дромонов³²⁴. Позже он стал *протоснафарием фиалы*, но его все еще привлекали для того, чтобы он плавал на императорском дромонии и инструктировал своего преемника протокарава, как «управлять румпелем и рулем» (Const., Adm., §51, 103–112, 137–148)³²⁵. Таким образом становится ясно, что протокаравы исполняли обязанности кормчих. Согласно сообщению Лиутпранда Кремонского, первым крупным возвышением будущего императора Романа Лакапина, которое сделало его известным на флоте, было получение им ранга протокарава, хотя Лиутпранд неправильно понял его положение и считал протокарава командиром корабля (Liutpr., Antapod., III, 25).

Среди офицеров корабля был по крайней мере один, имевший звание *проревса* (πρωρέυς)³²⁶. Из двух гребцов, находившихся на носу на верхней гребной банке, один был *сифонатором* (σιφωνατόρ) и управлял сифоном, метавшим «греческий огонь», а второй отвечал за якоря (Leo, Naumach., §8; Anon., Naumach., §4, 3; Nikeph. Ouran., PTh, §7). Один из членов команды должен был заботиться о внешнем виде корабля (φλάουλον). Возможно, он был одновременно сигнальщиком³²⁷. Аноним сравнивает такого смотрителя на корабле с античным *келевстом* (κελευστής). Однако, по-видимому, это слово он заимствовал у Поллукса, который его значение не объясняет (Anon., Naumach., §4, 3). Неизвестно, продолжал ли использоваться в византийское время античный термин. Схолиасты «Истории» Фукидида не знали его значения и называли им либо стратига, либо рулевого³²⁸. Однако, по всей видимости, он был правильно понят создателями глосс VII–IX вв.

(Isid. Orig., XIX, 2, 13)³²⁹. Очевидно, на византийских галерах должно было находиться двое таких начальников гребцов: один — на верхней и один — на нижней гребной палубе. Возможно, они все еще назывались келевстами, а Аноним просто неверно истолковал их должностные обязанности. В поддержку этой гипотезы можно сказать, что средневековые латинские и народные термины для обозначения команды или гребцов на галере, которые были эквивалентом *усии* на Западе, предположительно произошли от *celeusma*. Отсюда *clusma*, *ciurta* и многие другие формы в различных диалектах и языках, такие как *çurta*, *çörte*, и затем, в конечном счете, в новогреческом языке — τσοῦρτα или τζοῦρτα и его варианты. Самое раннее известное использование данного термина в средневековой Европе в форме *zurta* отмечается в 1278 г. Но, очевидно, он имел хождение уже задолго до этого³³⁰. Развитие значения этого слова объясняет, почему византийский термин «усия» никогда не заимствовался другими языками в качестве обозначения команды галеры.

Ибукинатор (ἰβυκιάτωρ), или трубач корабля, как называет его Аноним, сменивший античного *триеравлета* (τριηράβλητος), — несомненно, реально существовавшая в византийское время должность. Для того, чтобы экипаж корабля мог действовать синхронно, на борту должны были находиться несколько офицеров типа келевстов и триеравлетов.

Другими флотскими офицерами, которых упоминает Аноним, были *пентеконтарх* (πεντηκόνταρχος), *экатонтарх* (ἑκατόνταρχος), *наварх* и *эпистолевс* (ἐπίστολεύς). Но их можно не принимать в расчет, поскольку все эти звания анонимный автор позаимствовал у Поллукса, поэтому они не имеют отношения к X в.

Мы должны понимать, что наши источники имеют в виду общую структуру команды, а не общее количество ее членов. Так, всегда был пужен один лучник, стоявший на часах на носу корабля. Однако во время боя их могло быть намного больше, к тому же караульные должны были дежурить посменно, как это было и в отношении кормчих и сифонаторов.

Лев VI и Никифор Уран упоминают только двух кормчих на один дромон. Однако нам известно, что все средневековые средиземноморские корабли, как парусники, так и галеры, всегда имели два руля, по одному на каждом борту. Если было бы только два кормчих, тогда они должны были бессменно стоять у рулей. Д. Прайор указывает, что в самых ранних известных западных источниках, в которых речь идет

о командах военных галер, в документах из канцелярии Сицилийского королевства в период правления Карла I Анжуйского (1268–1282 гг.) всегда говорится о четыре кормчих (*naucleri*) на одну галеру³³¹. Несомненно, они действовали поочередно, и аналогичный порядок существовал и на византийских дромонах. Это, в частности, подтверждается сведениями инвентаря критской экспедиции 949 г. (Inv. Exped., §II, 2): хотя Лев утверждает, что были только два кормчих, один человек, отвечающий за сифон с горючей смесью, и один лучник, но инвентарь свидетельствует, что этим членам экипажа нужно было предоставить 12 легких доспехов³³². Поэтому, очевидно, было по 3 человека на каждую должность (6 кормчих, 3 сифонатора и 3 лучника).

Флотские экипажи и проблема их численности. Гребцы на византийских военных судах были известны под названием *копилатов* (κωπηλάται), или *элатов* (ἐλάται), а морские пехотинцы — или *стратиотов*, то есть солдат (στρατιώται), или *полемистов*, то есть воинов (πολεμιστάι) (Leo, Naumach., §§5, 6, 8, 13, etc.; Anon., Naumach., §3, 1, 5, rub.; Nikeph. Ouran., PTh., §§4, 5, 7, 11)³³³. Они были солдатами, набранными из различных воинских соединений, а не собственно моряками или *морскими пехотинцами* в современном смысле этого слова. Словом «матросы» (ναῦται), вероятно, назывались экипажи транспортных судов или кораблей снабжения (σκευοφόρα, фортиκά), а также судов для перевозки лошадей (ἵππαγωγά) (Leo, Naumach., §13; Nikeph. Ouran., PTh., §11).

В X столетии для обозначения экипажей отдельных кораблей и целого флота использовался термин *страт* (στράτης), который означал собственно *войско* (Leo, Naumach., §§24, 42, 75, 76; Nikeph. Ouran., PTh., §§16, 22, 40, 67, 68)³³⁴. Вместе с тем он мог иметь также значение *команда, экипаж и служащие на флоте*.

Что касается флотских экипажей, то главными источниками для нас служат трактаты Льва VI и Никифора Урана, которые в основных деталях согласны друг с другом (Leo, Naumach., [a], §§7–8; Nikeph. Ouran., PTh., §§6–7). Стандартный дромон X в. был биремой, то есть имел два ряда весел — *эласий* (ἐλασίαι), один из которых располагался ниже палубы, а другой непосредственно на ней. Этот термин не был античным и, вероятно, появился в византийское время. Он был эквивалентом античного слова «эйресия» (εἰρεσία), обозначавшего как весло, так и гребцов, гребные банки, гребную систему и ряд весел.

Именно в этих значениях использовал слово «эйресия» Аноним (Anon., Naumach., §§1, 2; 2, 7; 13; 7, 5).

Ряд весел на обычном дромоне состоял из 25 гребцов на каждом борту, то есть в общей сложности на судне было 100 гребцов. Лев VI и Никифор Уран поясняют, что гребцы также могли выступать в качестве стратиотов или моряков (Leo, Naumach., §§14, 73; Nikeph. Ouran., PTh., §§12, 66)³³⁵. В подтверждение этого можно привести миниатюры Мадридской рукописи «Краткой истории» Иоанна Скилицы, где некоторые из гребцов или даже все они изображены облаченными в доспехи³³⁶. Кроме того, Лев и вслед за ним Никифор Уран указывают, что на больших дромонах могло находиться по 200 человек, из которых 50 были гребцами на нижнем ряду, а другие 150 должны были стоять на верхней палубе и сражаться с противником (Leo, Naumach., §9; Nikeph. Ouran., PTh., §8)³³⁷.

Данные Льва VI и Никифора Урана, конечно же, имеют для нас первостепенную важность. Вместе с тем утверждение этих авторов, что на каждом ряду с одного борта дромона находилось 25 гребцов, а их общее количество было 100 человек, нужно рассматривать только как приблизительное. Инвентарь критской морской кампании 949 г. дает более точные сведения и поднимает проблему, касающуюся значения термина «усия» (οὐσία)³³⁸ и производного от него *усиак*. Этот вопрос вызвал большие затруднения среди исследователей византийского военного флота македонского периода. Ранее считалось, что усия, или усиак, фактически были определенным типом корабля. Однако в настоящее время утвердилась точка зрения, что усия – это не тип корабля, а скорее стандартное число гребцов в 108 (или 110) человек на одном хеландии или дромоне. Значение усии в этом смысле впервые было продемонстрировано Р. Дженкинзом в его комментарии к переводу трактата Константина VII Багрянородного «Об управлении Империей» (Const., Adm., §51, ll; 41; 91)³³⁹. Вместе с тем Э. Арвейлер приходит к выводу, что слово «усия» в конечном счете действительно использовалось по отношению к кораблям определенного типа. К. Александер, У. Трэдголд, Е. Эйкхофф и Хокер также пришли к заключению, что усии, или усиаки, были кораблями. Дж. Хэлдон не высказывает особых возражений по этому поводу³⁴⁰. Напротив, Д. Прайор считает правильным мнение Р. Дженкинза, по крайней мере для X столетия³⁴¹.

В последнее время к точке зрения, которая господствовала до Р. Дженкинза, попытался вернуться греческий византинист К. Макрипулиас. Он вновь высказал соображение, что усии и усяки — это суда³⁴². Его вывод основывается на некоторых положениях в инвентаре критской военной экспедиции 949 г. В частности, согласно одному указанию, необходимо было иметь «для защиты богохранимого города — один памфил и 24 усии» (Inv. Exped., §I, 1). К. Макрипулиас утверждает, что в данном случае термин «усия» непременно должен означать корабль, иначе мы не в состоянии будем объяснить, как в памфиле (с экипажем в 120 или 150 человек) могло находиться 24 команды по 108 человек (всего 2592 человека), поскольку у нас нет причин полагать, что в этом пассаже 24 усии должны были составлять команду одного судна. Корабельные экипажи всегда использовались во многих целях. В данном случае 24 усии были, вероятно, оставлены в Константинополе в качестве гвардейского морского подразделения.

Далее К. Макрипулиас анализирует отрывок из инвентарной описи, где говорится о трех усяях, оставленных в Калаврии, и трех, отправленных для службы в Испании (Inv. Exped., §I, 1). Он задается вопросом: если усии — это только судовые команды, то как объяснить тот факт, что они должны были направляться из Константинополя в Калабрию или Испанию без своих кораблей? На самом деле, в этом месте имеется в виду, что из всего императорского флота три усии находились в Калаврии, а еще три были выделены для исполнения обязанностей посольства, отправленного к омейядскому двору в Испании³⁴³. О конкретных кораблях речи не идет. Поэтому нет никакой причины задаваться вопросом о том, почему команды должны были отправляться в Калабрию и Испанию (а также в Диррахий или Далмацию) без своих кораблей.

Наконец, К. Макрипулиас отмечает, что в действующем флоте, отправленном на Крит, было 20 дромонов, каждый — из двух усий (Inv. Exped., §I, 2); однако ниже эти 40 усий называются усяками хеландиями (Inv. Exped., §§I, 2; V, 27). Поэтому он приходит к заключению, что, каков бы ни был смысл слова «усия», оно, безусловно, не могло иметь значение *корабельная команда*. Впрочем, Д. Прайор отмечает, что если в первом случае инвентарь говорит о 20 дромонах, на каждом из которых должно было находиться по 2 усии, то во втором — о 80 сифонах «для 40 усяков» (Inv. Exped., §V, 13)³⁴⁴. Здесь нет указания на

то, что усия тождественна усиаку, то есть кораблю. Следовательно, что бы ни означали 40 усиак, у нас нет оснований видеть в них те 40 усий на 20 дромонах императорского флота, которые были названы выше. В другом месте инвентарь ясно дает понять, что 20 дромонов должны были иметь по три сифона каждый (Inv. Exped., §IV, 1)³⁴⁵.

Существует четыре причины, почему слова «усия» и «усиак» не могли служить обозначениями судов. Во-первых, трактат «Об управлении Империей» говорит нам, что начиная с периода правления Льва VI усиям на ипподроме поручали охранять дворец, когда гвардейские подразделения сопровождали императора в военном походе (Const., Adm., §51, ll, 40–41)³⁴⁶. Ясно, что в данном случае усия не могла быть кораблем. Трактат «О церемониях» отмечает, что гребцы (ἐλάται) императорского дромона, которые получали *донатив* (денежный подарок) во время праздника Брумалии, отмечавшегося перед Рождеством, были *перуусией* этого корабля (Const., Cerimon., II, 18). Таким образом, тождественность между гребцами и усией прослеживается в данном случае довольно определенно. Приставка «пери» (περι) здесь — простой усиливающий префикс без какого-либо иного значения. Во-вторых, никто, как кажется, не обратил внимание на глагольные формы от усии — οὐσίωσεις и οὐσίωσον, которые использовали Лев VI и Никифор Уран. И император, и следующий за ним магистр утверждают, что стратиг должен иметь усию дромона, соответствующую командам противника (Leo, Naumach., §75)³⁴⁷. Они использовали для этого глагол οὐσίω в смысле *формировать экипаж* дромона. Никакого другого значения в данном контексте у этого глагола быть не может. В-третьих, в параграфе, посвященном приему в Магнаврском зале императорского дворца, трактат «О церемониях» сообщает, что усия друнгария флота и памфил должны были быть на службе со своим оружием. Командиры кораблей должны также быть там вместе со своими усиями. И в данном случае усией могла называться только команда корабля (Const., Cerimon., II, 15)³⁴⁸. Наконец, возможно, самым главным аргументом против отождествления усии с каким-либо типом судна является тот факт, что все известные средневековые византийские термины, которые обозначали корабли, включая дромон, хеландий, карав, акат, памфил и сагену, в конечном счете нашли отражение в латинском и/или арабском языках. Термин «усия» таковым не стал, поскольку он относился не к кораблю, а к корабельной команде³⁴⁹.

Согласно инвентарю военно-морской экспедиции 949 г., императорский флот состоял из 150 усий. Из них 6 были *тщательно набранными*, а две — *набранными недавно*; 100 усяк хеландиев, вероятно, были хеландиями одной усии; 7 усий песли службу в Диррахии и Далмации, 3 — в Калабрии, а 3, как уже отмечалось, были отправлены в Испанию к Омейядам под командованием *остиария*³⁵⁰ Стефана. Один памфил и 24 усии охраняли Константинополь (Inv. Exped., §I, 1)³⁵¹. Таким образом, отправленный на Крит флот фактически состоял из 7 памфилов, 33 усяк хеландиев и 20 дромонов, по две усии на каждом (Inv. Exped., §I, 2).

Остальные суда и усии либо решали другие задачи, либо были оставлены в столице в качестве гвардейских подразделений. В распоряжении стратига фемы Эгейского моря находилось 6 памфилов по 120 моряков каждый и 4 хеландия усяка по 108 моряков каждый; у стратига фемы Самос, очевидно, было 6 памфилов по 150 моряков каждый³⁵² и 6 хеландиев усяков по 108 моряков; протоспафарий Иоанн был отправлен в Африку с 3 хеландиями и с 4 дромонами по 220 моряков каждый; стратиг Кивирреотов был, очевидно, оставлен с 6 памфилами по 150 человек в экипажах и с 6 хеландиями усяками по 110 человек каждый; два памфила и 4 хеландия усяка были выделены для охраны фемы; одну усию, а также 4 дромона по 220 человек в каждом экипаже оставили на Родосе охранять заключенного шурина императора Стефана Лакапина (Inv. Exped., §§I, 5–11); другим усякам поручили заготавливать лес, а некоторые галеи были оставлены в качестве охранных отрядов (Inv. Exped., §§I, 6, 10, 12–14)³⁵³.

Корабельные команды, естественно, составлялись с учетом конкретных нужд и, возможно, различались характерными чертами в зависимости от тех фем, где они набирались. При этом нет никаких особых причин считать, что все дромоны, хеландии или памфилы в обязательном порядке имели экипажи одинакового штатного состава. Как утверждает Лев VI, некоторые дромоны были большими по размеру и могли иметь более многочисленные команды. Некоторые вариации в численности команд, возможно, были связаны с размером кораблей различных классов или отражали особые потребности конкретных военно-морских экспедиций.

Выше уже отмечалось, что, согласно Льву и Никифору Урану, на отдельных дромонах могли быть очень многочисленные экипажи. В инвентаре экспедиций 911 г. на Крит указано, что команды, набранные на дромоны императорского флота, а также на некоторые

дромоны фемного флота, насчитывали в своем составе 230 гребцов (*ἄνδρες κωπηλάται*) и 70 воинов (*πολεμισταί*) (Inv. Exped., [a], §2, 3–6)³⁵⁴. Это детальное описание было повторено в немного измененной форме в разделе о вооружении дромона в инвентаре экспедиций 949 г. (Inv. Exped., §II, 22)³⁵⁵. Здесь важно принять во внимание, что 230 человек, набранных в качестве экипажа на корабли перед экспедицией 949 г., названы гребцами и воинами одновременно.

Численность экипажа от 108 до 160 человек, члены которого выступали и в качестве гребцов, и в качестве воинов, вполне допустима. Уси в 108 человек, из которых 100 сидели на веслах, возможно, были принятой условной численностью экипажей дромонов, поэтому увеличение этого количества приблизительно на 40–50 человек находилось в пределах, установленных гребной системой, или определялось размерами судов.

Объяснением формирования более крупных экипажей (220 или 230 гребцов) могло бы стать существование кораблей, аналогичных античным квадрилимам. Однако если подобные дромоны действительно использовались в византийской практике, то тогда не вполне понятно, почему источники того периода, которые обычно так насыщены эффектными образами, не упоминают о них вовсе. К тому же данные инвентаря критской экспедиции 949 г. говорят нам, что те же 20 дромонов, на которых находилось по две уси, имели только 120 весел. Это служит неопровержимым доказательством, что речь идет о двухъярусных кораблях (Inv. Exped., §IV, 8)³⁵⁶. Возможно, на каждом весле такого дромона сидели по 2 гребца. Или же гребцы сменяли друг друга, чтобы флот при необходимости мог круглосуточно идти на веслах полным ходом; к тому же часть находившихся на борту людей могла использоваться в качестве солдат для проведения десантных операций. Нужно принять во внимание и то, что морские экспедиции на Крит велись против опасного противника, имеющего длительный опыт войны на море. Поэтому неудивительно, что на дромоны были набраны сверхштатные команды, которые могли как участвовать в высадке на остров, так и вести сражение на море.

Воины, моряки и гребцы в качестве защитного вооружения имели щиты (*σκούταρα*), шлемы (*κασσίδες*), наручни (*χειρόψελλα*), а на ногах носили обмотки или поножи (*κυρῆδες*); из наступательных видов оружия у них были мечи (*σπαθία*), луки (*τόξα* или *τοξάρια*) со стрелами (*σαυίται*), пики (*μένουλα*), дротики (*ῥιπτάρια*) и тесаки (*δρέπανα*) (Anon., Naumach., §5, 1).

9. АНТИЧНЫЕ И ВИЗАНТИЙСКИЕ ВОЕННО-ТРАНСПОРТНЫЕ СУДА

Античные военно-транспортные суда. Большая часть грузовых судов, следовавших за античными или византийскими флотами, представляла собой реквизируемые купеческие и обычные транспортные корабли (Thuc., VI, 44). Вместе с тем существовали и специальные корабли, предназначенные для перевозки военного снаряжения и провианта для армии.

В 415 г. до н. э. афиняне отправили в Сицилию 100 триер, из них 60 были боевыми (быстроходными), а остальные — транспортными, для перевозки воинов. В экспедиции также принимал участие один корабль для перевозки лошадей. На борту такого судна могло находиться 30 всадников (Thuc., VI, 43). По утверждению Плиния Старшего, первыми судно для перевозки конницы построили «самосцы и афинянин Перикл» (Plin., VII, 56, 209). Очевидно, эта информация восходит к рассказу Фукидида о подготовленном Периклом в 430 г. до н. э. морском походе в Пелопоннес. Фукидид передает, что в числе прочих были отправлены и суда, на борту которых было 300 всадников. Они, как сообщает Фукидид, у афинян появились тогда впервые и были переделаны из старых кораблей (Thuc., II, 56, 2). *Коневозы* (ἵππαγωγοί, *naves hippagogae*)³⁵⁷ существовали и до Пелопоннесской войны. Персы использовали их уже во времена Дария I (522–486 гг. до н. э.). Новшество афинских кораблестроителей, очевидно, заключалась в том, что они стали использовать для перевозки лошадей переоборудованные триеры, на каждой из которых оставалось 60 гребцов³⁵⁸.

Ливий пишет о 35 *naves hippagogae*, перевозивших галльскую конницу, посланную Атталом своему брату — пергамскому царю Эвмену II Сотеру (167–160 гг. до н. э.). Насколько можно судить по замечаниям Ливия, это были неповоротливые суда, ходившие под парусом. На них находилось в общей сложности не менее 1000 всадников. Получается, что на одном корабле было 28–29 человек и столько же лошадей, то есть грузоподъемность конезовозов, а возможно, и их конструкция не сильно изменились со времен Пелопоннесской войны.



Погрузка коня на корабль. Мозаика из Карфагена (IV в. н. э.).
Прорисовка И. В. Кирсанова.

Как были устроены античные суда для перевозки лошадей, точно не известно. Можно предположить, что при переправах через реки лошадей везли на палубе судна. Арриан, например, сообщает, что когда флот Александра Великого плыл по Гидаспу, варвары были поражены видом лошадей, находившихся на кораблях (Арр., VI, 3). На одном из рельефов колонны Траяна показан корабль, над бортом которого возвышаются головы лошадей. Впрочем, в последнем случае это может быть условность, к которой умышленно прибег мастер, не имевший другой возможности показать перевозку лошадей через Дунай.

Для перевозки лошадей по открытому морю необходимы были более специализированные суда. Как уже сообщалось выше, римляне могли использовать для этой цели актуарии. Каково было внутреннее устройство последних, мы можем только предполагать. Очевидно, в актуарии был находившийся над льяло *твиндек*³⁵⁹, в котором у каждого борта располагались стойла шириной приблизительно 0,7 м. Между двумя рядами стоек был оставлен коридор. Высота этой коношни должна была составлять около 2,20 м. В принципе, внутреннее устройство античных коневозов не должно было сильно отличаться от устройства тех судов, которые использовались для аналогичных целей во времена Средневековья. На борт лошади поднимались по деревянным сходням (*scalae*)³⁶⁰.



Всадник, поднимающийся на корабль.
Мозаика из Пьяцца Армерина, Сицилия (IV в.)
Прорисовка И. В. Кирсанова

Если актуария предназначалась для перевозки солдат, то такой корабль назывался *векторием* (*vectorium navigium*). Никаких специальных помещений для людей в нем, очевидно, не предусматривалось, и солдаты сидели в твиндеке прямо на полу. Сколько человек мог перевезти один векторий — неизвестно. Цезарь сообщает, что 80 грузовых судов было достаточно для перевозки двух легионов (Caes., BG, IV, 22). Если мы предположим, что в двух легионах насчитывалось около 10 000 легионеров, то тогда получится, что на каждом транспортном корабле Цезаря находилось 125 солдат. В другом месте Цезарь отмечает, что два транспортных корабля перевезли «около 300 солдат» (Caes., BG, IV, 37)³⁶¹. Таким образом, можно допустить, что в среднем один транспортный корабль того времени мог принять на борт не более 150 человек. В то же время не следует забывать, что у каждого солдата было с собой определенное имущество, а также один или несколько рабов. Поэтому в действительности транспортные суда были рассчитаны на перевозку гораздо большего количества людей, нежели 150 человек. Так, Цезарь пишет о двух транспортных кораблях, на борту одного из которых было 220 солдат, а на борту другого — чуть менее 200 (Caes., BC, III, 28). Максимальное количество людей, которых могло взять на борт транспортное судно этого периода, можно определить, основываясь на рассказе о переправе Цезарем своих войск из Италии на Балканский полуостров. В порту Брундисия, как сообщает Цезарь, находилось такое количество судов, на которых можно было перевезти только 15 000 легионеров. Если мы предположим, что в данном случае речь идет об обычной загрузке транспортного корабля, то это значит, что у Цезаря было всего 100 кораблей. Цезарю удалось уговорить своих солдат оставить поклажу и рабов, и в результате он смог погрузить на корабли 7 легионов, или приблизительно 35 000 солдат (Caes., BC, III, 2; 6). Таким образом, одно транспортное судно могло взять на борт около 350 человек.

Впрочем, перевозить солдат могли и на обычных военных кораблях. Так Цезарь, готовясь к плаванью в Африку, приказал пехотинцам грузиться на военные корабли, а всадникам — на грузовые ([Caes.], Bell. Afr., 1)³⁶². Иордан передает, что в порту Равенны могло находиться 250 кораблей (Jord., 150). Речь в данном случае, несомненно, идет о военных судах. Вегетий со своей стороны заявляет, что каждый из двух италийских флотов (Равеннский и Мизенский) принимал на борт один легион. Поскольку Вегетий говорит о прошлой для него

эпохе, то, следовательно, он имеет в виду легион периода Принципата, состоявший из 6000 человек (Veg., IV, 31). Таким образом, разделив 6000 на 250 кораблей, мы получим 24 солдата на 1 военный корабль, возможно, либуруу³⁶³.

В эллинистическую эпоху, когда началось активное использование на полях сражений слонов, появились корабли, специально предназначенные для перевозки этих огромных животных. Подобные суда получили название *элефантеги* (ἐλεφάντηροι), или слоновозы³⁶⁴. Эти корабли использовались уже во времена правления Птолемея II Филадельфа (285–246 гг. до н. э.), проводившего активный отлов слонов для своей армии. Впервые о слоноперевозчиках упоминает Агафарх³⁶⁵. Как они выглядели — неизвестно. По всей видимости, это были широкие открытые корабли с неглубокой осадкой, ходившие под парусом³⁶⁶.

Карфагеняне для перевозки слонов по морю, вероятно, использовали большие транспортные суда, переоборудовав их на манер коневозов. Разница была только в размерах стоек, обустраиваемых в твиндеке. В дальнейшем их опыт был, очевидно, взят на вооружение римлянами.

По всей видимости, со времен подчинения Галлии римляне для различных транспортных нужд начинают использовать *понтонии* (Caes., BC, III, 29)³⁶⁷. Чем суда этого типа отличались от привычных римлянам актуарий, которые можно было использовать для самых различных военных нужд, непонятно. «Понтоний, — пишет Исидор, — это речной корабль, медленный и тяжелый, который может двигаться только с помощью весел» (Isid., Orig., XIX, 24)³⁶⁸. Однако вряд ли мы должны согласиться с Исидором, упрекающим понтоний в излишней медлительности, поскольку Марк Антоний рассчитывал догнать на подобных кораблях Помпея, если бы тот пожелал высадиться в Италии (Caes., BC, III, 29).

Византийские военно-транспортные суда. Для транспортировки грузов византийцы, как и римляне, обычно реквизировали торговые суда и использовали их в качестве грузовых транспортных средств — *фортегов* (φортηροι), или судов снабжения — *скеуфов* (σκευόφα). Вероятно, это были парусные корабли (возможно, кроме коневозов, которые могли быть как парусными, так и весельными)³⁶⁹. Лев VI Мудрый причисляет коневозы (νῆες ἰππαγωγαί, πλοῖα ἰππαγωγά), к *тулду* (τοῦλδος, τοῦλδον) вещевому обозу флота (Leo, Takt., XIX, 31).

10. ПРИСПОСОБЛЕНИЯ ДЛЯ БОРЬБЫ С КОРАБЛЯМИ ПРОТИВНИКА, ИСПОЛЬЗОВАВШИЕСЯ В ГРЕКО-РИМСКИЙ ПЕРИОД

Эпотиды. Таран был основным, но далеко не единственным оружием античного военного корабля. Уже во время Пелопоннесской войны в конструкции триеры было сделано важное усовершенствование, позволявшее более эффективно бороться с неприятелем. Им стали *эпотиды* (ἐπωτίδες)³⁷⁰ — брусья, слегка выступавшие по обеим сторонам в носовой части судна. Концы эпотид были заострены и, возможно, обиты железом или медью. Эпотиды предназначались как для нанесения таранных ударов по кораблям противника, так и для придания дополнительной защиты корпусам своих судов. Впервые подобное приспособление было с успехом использовано коринфянами в битве с афинянами у города Навпакта (415 г.). Хотя коринфяне потеряли 3 корабля, они сумели нанести семи афинским кораблям серьезные повреждения в носовой части (Thuc., VII, 34, 5). Однако устройство эпотид требовало внесения в конструкцию триеры таких изменений, в результате которых значительно уменьшалась скорость и маневренность судна. Поэтому эпотиды были установлены не на всех кораблях, хотя основная часть была, по-видимому, ими снабжена³⁷¹.

Готовясь к морской битве с афинянами, сиракузяне на коринфский манер изменили конструкцию своих кораблей. Об этих изменениях и о том, какие они влекли за собой последствия, достаточно подробно рассказывает Фукидид. «Сиракузяне ввели на своих кораблях некоторые боевые приспособления, с помощью которых они смогли, как показал опыт, в первом сражении получить перевес над врагами. Между прочим, они укоротили носовые части кораблей и этим сделали их более крепкими. Кроме того, на носках кораблей они поставили толстые брусья-тараны, от которых провели внутри и снаружи к бортам кораблей подпорки (каждая около 6 локтей в длину). Именно такое приспособление в носовой части кораблей было и у коринфян

в битве с афинской эскадрой в Навпакте. Сиракузяне надеялись таким образом получить преимущество над афинскими кораблями, построенными иначе, с более тонкой носовой частью, рассчитанными на атаку неприятельских кораблей не спереди, а сбоку. Здесь в Большой гавани битва с участием многих кораблей на узком пространстве, по мнению сиракузян, при наличии их новых приспособлений, должна была оказаться для них благоприятной. Атакуя вражеские корабли спереди, сиракузяне надеялись пробивать их полые и непрочные носы ударами своих крепких и массивных наконечников. Между тем, как думали сиракузяне, у афинян в узком пространстве не будет возможности ни зайти сбоку, ни прорваться сквозь боевую линию противника (а на этот излюбленный маневр в своем военном искусстве афиняне рассчитывали гораздо более, чем на все остальные приемы). Однако прорвать свою боевую линию сами сиракузяне по мере своих сил не дадут, а атаковать сбоку мешает афинянам узость пространства. Поэтому теперь сиракузяне смогут воспользоваться преимущественно тем приемом, который прежде считался недостатком в искусстве кормчих, а именно — ударом в неприятельский корабль спереди. Этот-то прием, по их расчетам, должен был доставить им наибольший перевес. Ведь теснимые сиракузянами афиняне смогут отступить только к берегу, и притом лишь в небольшой части его против своего лагеря (остальная же часть гавани будет в руках сиракузян). Если же афиняне под натиском сиракузян будут вынуждены сосредоточить все свои силы в одном небольшом пункте, то столкновение их кораблей между собой неизбежно вызовет у них замешательство. Именно это обстоятельство особенно и вредило афинянам во всех тогдашних морских сражениях, так как они не имели возможности, как сиракузяне, отступить к берегу на всем его протяжении» (Thuc., VII, 36, 2–6; пер. Г. А. Стратановского).

Метательные машины. Морские сражения в эпоху классической античности не предполагали применения артиллерии, поэтому в бою рассчитывали только на качества кораблей (особенно на их скорость), выучку моряков и гребцов, а также на храбрость и опытность экипажей. Эллинистический период совершенно изменил характер столкновений на море. Появление кораблей-гигантов со сплошной палубой дало возможность размещать на них большое количество метательных машин. Обстрел противника с дальнего расстояния с целью нанесения ему максимально возможного ущерба стал одним из главных тактических приемов, использовавшихся в конце IV — III вв. до н. э.

Большие размеры эллинистических кораблей позволили размещать на них все виды машин, имевшихся в арсенале классического времени, — баллисты, катапульты, скорпионы, онагры, а также строить башни, в которых находились солдаты, вооруженные различным метательным оружием. Считается, что башни на кораблях впервые были построены Деметрием Полиоркетом. Башни Деметрия могли перемещаться от кормы к носу корабля. С таких башен солдаты не только обстреливали противника, но и, перебросив переходные мостки, брали приступом фортификационные сооружения, если они были расположены слишком близко к воде.

У римлян башни, видимо, не передвигались по кораблю, но стояли неподвижно либо в центре, либо на носовой и кормовой частях корабля (App., BC, V, 106). Чтобы отличить свои корабли от судов противника, на них башни красили в один цвет (App., BC, V, 121). Корабль, несущий башню, римляне называли *navis turrita*³⁷².

Солдаты, находящиеся в корабельных башнях, метали самые различные снаряды и особенно часто — зажигательные: «Горящие стрелы, — пишет Вегеций, — пропитанные зажигательным маслом (нефтью), обмотанные паклей с серой и асфальтом, они мечут баллистами, вонзают их в корпус неприятельских кораблей и сразу поджигают доски, пропитанные столь большим количеством легковоспламеняющегося материала, как воск, смола, вар» (Veg., IV, 44; пер. С. П. Кондратьева). В качестве метательных снарядов могли служить также камни, каменные и свинцовые ядра, сосуды с зажигательными смесями и даже горшки, наполненные ядовитыми змеями (Nepos, XIII, 10–11).

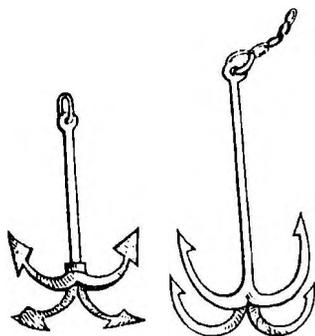
Чтобы защитить корабль и его экипаж от снарядов противника, корпус судна покрывали броней, а над его фальшбортом укрепляли прочный планширь. Подобные корабли назывались *катафрактами* (покрытыми панцирем)³⁷³. О том, как могло быть вооружено такое судно, дает представление описание корабля Гиерона, сделанное Афинцем. Это не было в собственном смысле слова военное судно. Оно предназначалось для перевозки хлеба. «За шесть месяцев корабль был наполовину закончен. Каждая готовая часть немедленно обшивалась свинцовой чешуей; ее выделявали триста мастеров, не считая подручных... Все судно было сбито медными скрепами, большей частью они весили по десять мин каждая, а иные и в полтора раза тяжелее: они скрепляли поперечные брусья, и гнезда для них сверлили буравами. Дерево обшили свинцовой чешуей, подложив под нее пропитанное

смолой плотно. Когда внешняя отделка корабля была закончена, стали оборудовать его изнутри...

На корабле было восемь башен сообразной ему величины: две на корме, столько же на носу, остальные — посредине. На каждой было по две выступающие балки с проемами, чтобы бросать камни в плывущих внизу врагов. На каждой башне стояли четверо тяжело-вооруженных воинов и два стрелка из лука. Вся внутренность башен была заполнена камнями и стрелами. Вдоль всех бортов шла стена с зубцами, а за ней — настил, поддерживаемый трехногими козлами. На настиле стояла катапульта, бросавшая камни весом в три таланта и копьа длиной в двенадцать локтей. Машину эту построил Архимед; и камни, и копьа она метала на целый стадий. За стеной были подвешены на медных цепях кожаные занавесы из плотно сплетенных ремней. К каждой из трех мачт корабля было приделано по две балки для метания камней; с них в нападающего противника можно было бросать абордажные крючья и свинцовые глыбы. Корабль был обнесен частоколом из железных брусьев против тех, кто захотел бы ворваться на судно. Железные крючья вокруг бортов, приводимые в движение механизмами, могли захватить вражеский корабль, силой повернуть его и поставить под удар метательных орудий. У каждого борта стояло по шестьдесят юношей в полном вооружении, и столько же окружало мачты и башни с камнеметами. И на мачтах, на их медных верхушках сидели люди; на первой — трое, на второй — двое, на третьей — один. Рабы поднимали камни и дротики в плетеных корзинах при помощи вóрота» (Ath., Deipn., V, 207 a–208 e; пер. Н. Т. Голинкевич).

Когда дело доходило до абордажных столкновений, то в ход шли *кошки, дельфины, вороны, ассеры, шесты с серпами и двуострые секиры*.

Абордажные кошки и багры. Римляне называли абордажные крючья «железными руками» (*manus ferreas*). Это название, возможно, свидетельствует о том, что подобное приспособление имело 4 или 5 пальцев–крюков. Кроме «железных рук» использовался также *гарпагон* (*harpago*), представлявший собой обычный крюк наподобие багра (Caes., BC, I, 57)³⁷⁴. Гарпагон имел деревянную рукоять и использовался так же, как и современный багор. «Железные руки» крепились к цепи; их бросали издалека на борт корабля, который хотели брать на абордаж (Lucan., III, v. 565–566).



Абордажные кошки. Воспроизведено по: *Jal A. La flotte de César.*
Paris, 1861. P. 53

Гарпакс. Согласно сообщению Аппиана, флотоводец Октавиана Агриппа придумал так называемый *гарпакс* (*harpax*). Гарпакс представлял собой окованное железом бревно длиной около трех метров (5 футов) и снабженное с обоих концов массивными кольцами. На одном из колец висел большой железный крюк, к другому привязывалось несколько канатов. Гарпаксом выстреливали из катапульты. Когда он вонзался в борт вражеского корабля, то команда, намеревавшаяся идти на абордаж, тянула его за канаты при помощи воротов, препятствуя таким образом движению корабля противника и заставляя его приблизиться к собственному судну (Апп., ВС, V, 118). Перерубить гарпакс не было никакой возможности, поскольку он был окован железом. Поэтому солдаты неприятеля использовали серпы, прикрепленные к длинным шестам, при помощи которых они пытались перерезать канаты гарпакса. Однако такие приспособления появились не сразу. Когда же гарпакс был применен впервые, то единственным средством освободиться от него — это грести в противоположную сторону. Впрочем, это не сильно исправляло положение, поскольку гребцы на втором корабле могли прибегнуть к тому же приему (Апп., ВС, V, 118).

Дельфины. Дельфины были известны уже в эпоху Пелопоннесской войны. Они представляли собой свинцовые гири в форме дельфина, которые крепились к мачтам или балкам. Их использовали, чтобы пробивать палубы вражеских кораблей. Известно, что афиняне применили дельфины во время сицилийской кампании (415–413 гг. до н. э.). Для защиты своей стоянки от кораблей сиракузян афинский

стратег Никий приказал расставить в одну линию грузовые суда на расстоянии около двух плетров (61,3 м) одно от другого. На этих судах были подняты балки с дельфинами на конце. Балки возвышались над оставленными проходами, по которым афинские корабли могли отступить в случае неудачного столкновения с противником. Во время одного из сражений два сиракузских корабля увлеклись преследованием отступавшего неприятеля и слишком близко подошли к стоявшим на якоре грузовым судам. В результате этой оплошности оба корабля были уничтожены, при этом один из них был захвачен в плен вместе с экипажем (Thuc., VII, 38, 2 – 3; 41, 2). О дельфинах упоминает также Аристофан в комедии «Всадники»:

«Только будь осторожен! И прежде, чем он на тебя нападет, наготове И багры, и крюки, и дельфины держи и спасательный бот на каятах»

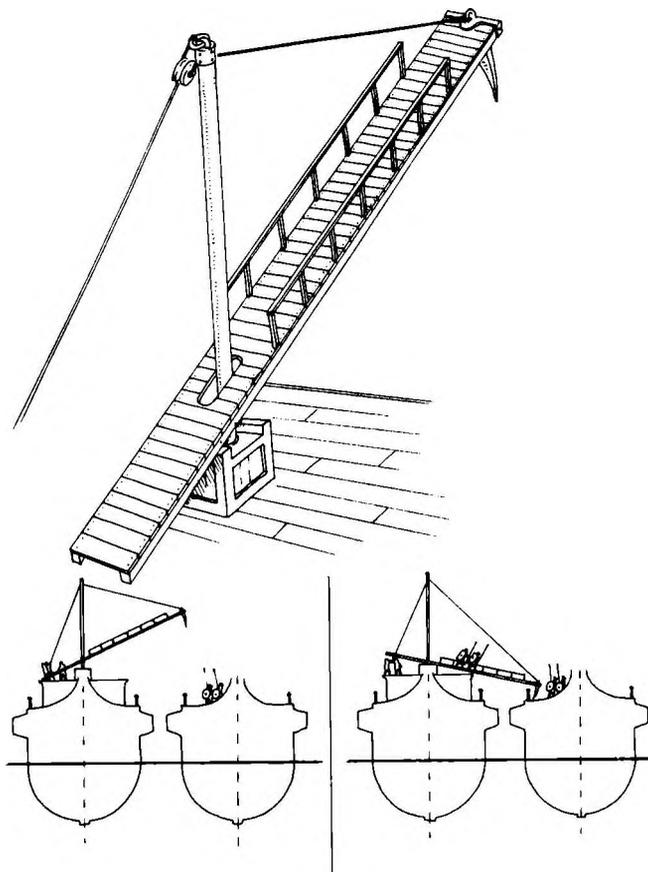
(Aristoph., Equit., v. 761–762; пер. А. И. Пиотровского).

Жаровни, или «огнеметатели». Родосский флотоводец Павсистрат для борьбы с неприятельскими кораблями придумал «огнеметатель», ставший предвестником византийских *гераниев*. Описание изобретения Павсистрата сохранил для нас Полибий: «В передней части корабля, внутри его, у противоположных стенок находились два кольца, в которые воткнуты были шесты, концами своими протягивающиеся в море. На верхних концах шестов привешивалась на железной цепи полная огня жаровня; при нападении на неприятельский корабль можно было метать огонь в передние и боковые части его; в то же время благодаря наклонному положению шестов огонь удерживался далеко от собственного корабля» (Polyb., XXI, 7; пер. Ф. Г. Мищенко). Вероятно, в жаровне, которая была подвешена на шестах на носу корабля, находилась зажигательная смесь на основе смол, нефти и других горючих компонентов. Однако у нас нет никаких оснований полагать, что эта смесь имела какое-то отношение к «греческому огню», как это стараются представить некоторые исследователи³⁷⁵. «Огнеметатели» оказали большую услугу римско-родосскому флоту в битве с флотом Антиоха III, произошедшей между Мионессом и мысом Корик (190 г. до н. э.): «... царские корабли, — пишет Ливий, — в страхе перед надвигающимся на них огнем уклонялись от столкновения носами, отчего не могли поражать неприятеля своими таранами и подставляли под удары бока; если же кто и шел на столкновение, то

на него тут же перекидывался огонь, так что они опасались больше пожара, чем столкновения» (Liv., XXXVII, 30, 4; пер. С. А. Иванова).

Ворон. Римлянам принадлежит изобретение *ворона* (*harpagocorvus*), который представлял собой подобие абордажного моста, перебрасывавшегося на вражеский корабль с тем, чтобы вступить с противником в абордажный бой. О появлении этого приспособления во время Первой Пунической войны рассказывает Полибий. «Так как корабли римлян вследствие дурного устройства были неловки в движениях, то на случай битвы придумано было кем-то следующее приспособление, в позднейшее время называвшееся вороном: на передней части корабля утверждался круглый столб в четыре сажени длиной и в три ладони в поперечнике, с блоком наверху. К столбу прилажена была лестница, подбитая с помощью гвоздей поперечными досками в четыре фута ширины и в шесть сажень длины. В дощатом основании лестницы было продолговатое отверстие, коим лестница и накладывалась на столб в двух сажнях от начала ее; по обоим продольным краям лестницы сделаны были перила вышиною до колен. На конце столба прикреплено было нечто наподобие железного заостренного песта с кольцом наверху, так что все вместе походило на орудие хлебопсека; через кольцо проходил канат, с помощью которого во время схватки судов ворон поднимался на блоке и опускался на палубу неприятельского корабля спереди или с боков, когда во избежание бокового нападения нужно было повернуть корабль в сторону. Как только вороны пробивали палубные доски и таким образом зацепляли корабли, римляне со всех сторон кидались на неприятельское судно, если сцепившиеся корабли стояли бок о бок; если же корабли сцеплялись носами, тогда воины переправлялись по самому ворону непрерывным рядом по двое. При этом шедшие во главе воины держали щиты перед собою и отражали удары, направляемые с фронта, а следующие за ними опирались краями щитов о перила и тем ограждали себя с боков» (Polyb., I, 21, 22; пер. Ф. Г. Мищенко).

Вороны устанавливались в носовой части корабля и могли вращаться во все стороны (Polyb., I, 23, 5; 10). Придуманное римлянами приспособление позволило им в первом же морском сражении при Милах (260 г. до н. э.) нанести карфагенянам сокрушительное поражение. Было захвачено или уничтожено 80 вражеских судов (Polyb., I, 23).

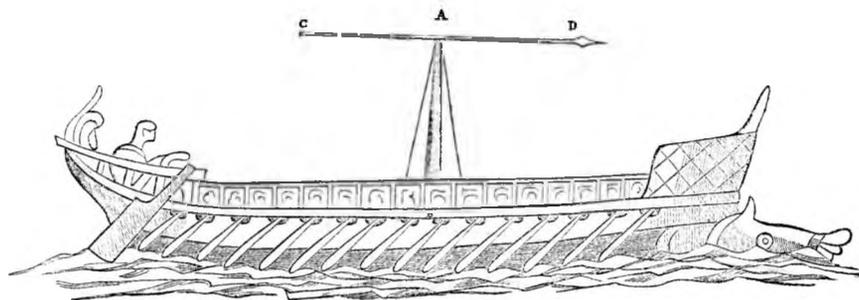


Ворон. Рис. И. В. Кирсанова

Ассеры, шесты с серпами, двуострые секиры. *Ассер* представлял собой тонкую и длинную балку, концы которой были обиты железом. Балка висела на канате, очевидно, спускавшемся с реи, и когда происходило сближение с противником, ее использовали на манер тарана и с силой били в неприятельский борт. Как утверждает Вегеций, удары ассера валили с ног солдат противника и даже могли повредить его корабль.

Подобное орудие, возможно, имеет очень давнюю историю. По мнению А. Жала, его прототип использовался уже в архаическую эпоху. В доказательство исследователь приводит изображение на одной

греческой вазе из Акраганта (Сицилия), показывающее корабль, на верхушке мачты которого параллельно килю установлено длинное копьё. Это копьё, как полагает А. Жал, представляло собой подобие абордажного тарана, упоминание о котором можно встретить уже у Гомера (Иомег., XV, в. 677). Такое копьё называлось *корабельным копьём* или *ксистом* (τὸ ξυστόν ναυμάχον).



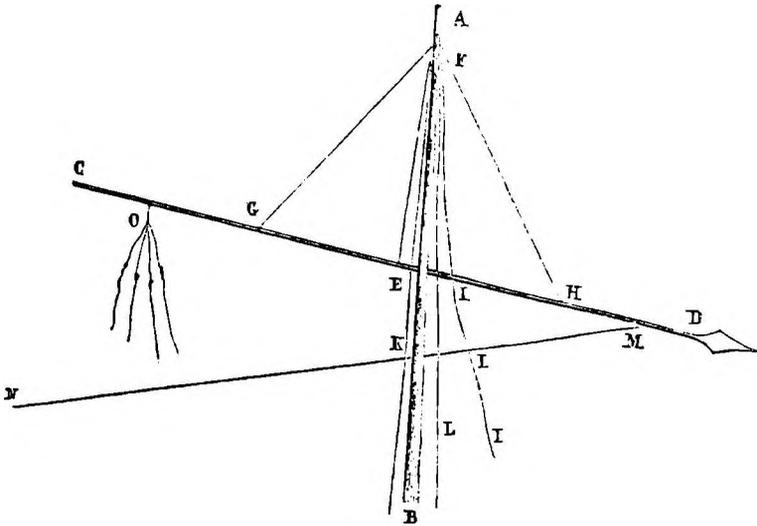
Корабль с абордажным тараном. Воспроизведено по: *Jal A. La flotte de César. Paris, 1861. P. 246*

Можно предположить, что ксист был подвешен к мачте корабля на тросах, проходящих через шкив. С помощью тросов, закрепленных на древке копья, им можно было легко управлять, используя и в качестве тарана, и в качестве средства борьбы с живой силой противника.

Шесты с серпами служили для подрезания такелажа на вражеских судах. Пример их использования приводит Цезарь: «Одно только наше приспособление оказалось очень полезным — острые серпы, вставленные в шесты и прикрепленные к ним приблизительно вроде стальных серпов. Когда ими захватывали и притягивали к себе канаты, которыми рей прикреплялись к мачтам, то начинали грести и таким образом разрывали их. Тогда рей неизбежно должны были падать, и лишенные их галльские корабли, в которых все было рассчитано на паруса и снасти, сразу становились негодными в дело» (Caesar., ВГ, III, 14; пер. М. М. Покровского).

Наконец, *двуострыми секирами* были вооружены опытные моряки, которые, подплывая на шлюпках к кораблям неприятеля, перерубали канаты, крепившие рулевые весла. Эти и им подобные приспособления были особенно эффективны в ситуации, когда флот противника был

прижат к берегу и его корабли были лишены возможности свободно маневрировать (Veg., IV, 46).



Предположительная система управления кистом. Воспроизведено по:

Jal A. La flotte de César. Paris, 1861. P. 251.

AB — мачта; CD — кист; EFIII — фал киста; GFK, HFL — топенант киста;
 O — тросы, служащие для того, чтобы матросы могли толкать кист вперед;
 MN — трос, служащий для того, чтобы отводить кист назад после каждого нанесенного удара

11. ПРИСПОСОБЛЕНИЯ ДЛЯ БОРЬБЫ С КОРАБЛЯМИ ПРОТИВНИКА, ИСПОЛЬЗОВАВШИЕСЯ В ВИЗАНТИЙСКИЙ ПЕРИОД

Абордажные приспособления. Из абордажных приспособлений, использовавшихся в византийский период, нам известно о «железных прутьях» (*καράκες σίδηραι*), которые, несомненно, имели с обоих концов крюки, позволявшие прочно сцепить вражеский корабль со своим. Чтобы неприятель не смог приблизиться к византийскому кораблю, использовались еще более длинные жерди, называвшиеся *акоитиями* (*ἀκόντια*), или *контариями* (*κοντάρια*). (Leo, Naumach., §§28, 68; Nikeph. Ouran., PTh., §§26, 62; ср.: Anon. Naumach., §5,2; Inv. Exped., §VII, 18).

Лев VI рекомендует также использовать изобретенные им самим *менаплы* (*τα μέναπλα*) — длинные пики, которые надо было вонзать в гнезда для весел (*трипемы*) вражеского корабля (Leo, Naumach., §69; Nikeph. Ouran., PTh., §63)³⁷⁶. В следующем параграфе Лев рекомендует дырять корпуса вражеских судов с нижней палубы гребцов, а Никифор Уран добавляет, что для этой цели нужно опять же использовать пики (Leo, Naumach., [a], §70; Nikeph. Ouran., PTh., §64)³⁷⁷. Впрочем, обе последние рекомендации Льва имели мало практического смысла и были, судя по всему, плодом «кабинетного творчества» императора.

Ксилокастры. На византийских кораблях, подобно тому как это было в античную эпоху, могли быть установлены деревянные башни — *ксилокастры* (*ξύλοκάστρα*). Для защиты от огня такие башни обшивались мокрыми кожами. Во время боя находившиеся в них солдаты забрасывали противника различными зажигательными снарядами и метательными видами оружия (Leo, Naumach., §§7, 67; Nikeph. Ouran., PTh., §§6, 61).



Корабль с ксилокастром. Позади него — коневоз. На заднем плане — корабли, перевозящие метательные машины. Миниатюра из мадридского списка «Истории» Иоанна Скилицы (1160 г.). Прорисовка И. В. Кирсанова

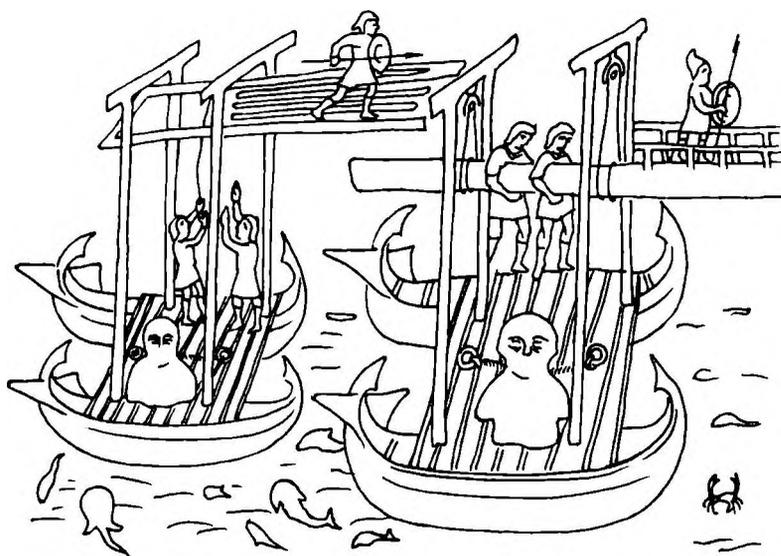
Герании. Из различных видов вооружения, которыми были оснащены византийские суда, Лев VI и Никифор Уран упоминают своеобразные «журавли» — *герании* (γεράνια) — устройства в виде заглавной греческой буквы «гамма» (Г). На конце горизонтальной части герания («лапы») находился *манган* (μάγγανον)³⁷⁸ — особый механизм, представлявший собой котел на шарнирах, заполненный либо пылающей смолой, либо «греческим огнем»³⁷⁹. Когда лапа герания оказывалась над неприятельским кораблем, манган приводился в действие посредством специального приспособления, управлявшегося со стойки герания³⁸⁰, и котел опрокидывался, выливая горящую субстанцию на палубу вражеского корабля (Leo, Naumach., §67; Nikeph. Ouran., PTh., §61)³⁸¹.

Токсобаллисты. В дополнение к гераниям на носу корабля и вдоль его бортов могли быть установлены *токсобаллисты* (τοξοβαλίστροι), то есть *лукобаллисты*, метавшие небольшие стрелы, которые назывались *мышами* (μύες), или *мухами* (μύαι) (Leo, Naumach., [a], §60; Nikeph. Ouran., PTh., §57). Маврикий в «Стратегиконе» рекомендует вооружать дромоны баллистами, чтобы из них можно было вести обстрел позиций на неприятельском берегу реки: «на все или на большую часть их поставить небольшие баллисты, прикрытые войлочной материей, чтобы суда эти, действуя издали баллистами, могли встретившегося неприятеля заставить отойти. На них должны быть также искусные и быстро стреляющие лучники: самые суда также укрепить» (Maug., XII В, 21, 12–15; пер. В. В. Кучмы)³⁸².

При перечислении осадных машин, которые были необходимы для нападений на крепости, инвентарь критской военной экспедиции 949 г. упоминает *блоки* (τροχίλια), которые вместе с лебедками использовались для зарядки больших токсобаллист (Const., Serimon., II, 45)³⁸⁴. Токсобаллисты, по-видимому, закреплялись на шарнирных креплениях определенного вида так, чтобы их можно было наводить на цель.

Хиротоксобаллисты. Инвентарь критской экспедиции 949 г. упоминает также *хиротоксобаллисты* (χειροτοξοβαλίστροι), т. е. *ручные токсобаллисты* и какие-то устройства, называвшиеся *навклами* (ναύκλαι) (Inv. Exped., §II, 15)³⁸⁵. Очевидно, хиротоксобаллисты вели свое происхождение от античных *аркубаллист* и представляли собой разновидность арбалета. Значение термина *навклы* точно не известно. Во всяком случае, он не имел никакого отношения к латинскому

navicula (лодочка). Возможно, так назывались механизмы, использовавшиеся для натяжения тетивы ручных баллист³⁸⁶.



Судовые осадные орудия. Миниатюра в трактате Герона Византийского. Судя по сообщениям византийских историков, такие приспособления могли использовать во время штурма городов с моря³⁸³

Согласно инвентарю, хиротоксобаллисты имели шелковую тетиву (*χορδαὶ μεταξοταί*). Хотя шелк был подходящим материалом для изготовления тетивы баллисты, у нас есть основания сомневаться, что он широко применялся в подобных целях, поскольку был весьма дорогим материалом. Ни один латинский источник периода позднего Средневековья, когда арбалет получил широкое распространение, не упоминает шелковую тетиву, а ведь к этому времени шелк был уже хорошо известен на Западе. Тем не менее трактат по полиоркетике, автором которого считается Герон Византийский, также упоминает веревки для механизма натяжения, которые могли изготавливаться как из шелка, так и из других материалов (Heron. *poliorqk.*, §44). Издатель трактата «О церемониях» И. Рейске допускает возможность, что тетива в действительности изготавливалась из пеньки, которая только скреплялась шелком для дополнительной прочности³⁸⁷.

Дискуссионным остается вопрос, касающийся конструкции хиротоксобоаллисты. Префикс *χειρο-* (рука), как представляется, должен указывать на то, что подобную метательную машину можно было держать в руках, подобно арбалету. Однако, согласно Анне Комниной, описавшей латинский арбалет, который она называет *цангра* (*τζάγυρα*), этот вид оружия был неизвестен византийцам (*Alexiad.*, X, 8, 6)³⁸⁸. Т. Колиас приходит к заключению, что хиротоксобоаллистами назывались не арбалеты, а скорее большие баллисты, которые стреляли «мышами» или «мухами», указывая, что первое упоминание *τζάγυρα* в византийских источниках относится к XI в. под названием *τζαρχῶν* и *τζάγυραι*³⁸⁹. Д. Хэлдон полагает, что префикс *χειρο-*, возможно, относился к токсобоаллисте, тетива которой натягивалась рукой, в противоположность тем, которые должны были приводиться в движение специальным механизмом³⁹⁰. Дж. Деннис полагает, что хиротоксобоаллисты были арбалетами³⁹¹. Однако их использование по каким-то причинам было прекращено, и поэтому Анна Комнина смотрит на цангру как на невиданное в Византии оружие. Возможно также, что латинские арбалеты были просто намного мощнее византийских хиротоксобоаллист, поэтому и вызвали такое внимание греческой принцессы³⁹². Эта последняя точка зрения представляется нам наиболее убедительной.

Кроме «мышей» и «мух» на византийских кораблях использовали полный набор метательных снарядов, известных еще с греко-римских времен. В византийских, латинских и арабских источниках упоминаются горшки с негашеной известью и сосуды с ядовитыми змеями и скорпионами³⁹³, которые метались катапультами, маленькие железные заграждения, чтобы препятствовать движению врагов на своих палубах, шары с шипами (*триболы*), которые заворачивали в пропитанную горючей смесью паклю, поджигали и бросали на палубы вражеских кораблей. В инвентаре вооружения, предназначенного для критской экспедиции 949 г., в частности, говорится о 10 000 *ежей*, 50 лука и 10 000 стрел, 200 *мышей* и 100 копий на один дромон.

«Греческий огонь» и его использование. Литература, посвященная вопросу изобретения *«греческого огня»*, его состава и способа доставки, достаточно обширна³⁹⁴. Не претендуя на полноту охвата всей проблемы, связанной с этим сюжетом, в настоящем параграфе мы просто попытаемся суммировать те наблюдения и выводы, которые были сделаны как нами, так и нашими предшественниками. Отметим прежде всего, что сам термин «греческий огонь» широко использовался и в араб-

ском, и в латинском языках для обозначения почти всякого горючего материала независимо от системы его метания. Сосуды, наполненные горючими смесями, которые называли «греческим огнем» и бросали при помощи катапульт, в Средние века использовались как византийцами, так мусульманами и латинянами. Однако мы рассмотрим только тот тип горючего вещества, который либо выстреливался сифонами, либо изготавливался из подобных ингредиентов.

Феофан Исповедник, а вслед за ним и Константин VII в трактате «Об управлении Империей» приписывают изобретение «греческого огня» и способа его метания некоему Каллинику — ремесленнику из сирийского города Гелиополя. Это знаменательное событие произошло якобы перед первой осадой Константинополя мусульманами. Как сообщает Феофан, в 6164 г. от сотворения мира (671/2 гг.) император Константин IV (668–685 гг.) разместил «большие биремы, несущие огненные котлы и дромоны, имевшие сифоны», в небольшой гавани Кесарий на южной стороне Константинополя, готовясь к защите города от приближавшегося мусульманского флота (Theoph., а. 6164). Мусульмане появились под стенами греческой столицы только в 673 г., после чего с апреля до сентября они предпринимали безуспешные попытки овладеть городом. Не достигнув успеха, мусульманский флот ушел в Кизик на зимнюю стоянку, а весной следующего, 674 г. вновь подошел к Константинополю (Theoph., а. 6165). В конце описания событий, датированных 6165 г. от сотворения мира, в месте, которое считается заимствованным Феофаном из утерянной сирийской хроники, мы находим следующую запись: «В это время ремесленник Каллиник, прибежавший к ромеям из Гелиополя Сирийского, морским огнем, который был им изобретен, сожег и корабли и все дышащее. Таким образом, ромеи возвратились с победою и изобрели морской огонь» (Theoph., а. 6164; ср.: Const., Adm., §48)³⁹⁵. Последняя часть описания событий 6165 г. от сотворения мира фактически, с точки зрения хронологии, является общим местом. Поэтому утверждение Феофана, что византийцы имели дромоны, вооруженные сифонами, уже в 6164 г., не исключает сообщения об изобретении «греческого огня» Каллиником. Феофан называет новое оружие «морским огнем» (πῦρ θαλάσσιον) или «влажным огнем» (πῦρ ὑγρὸν) и передает, что Каллиник «изготовил» или «обработал» (κατασκευάσας) его.

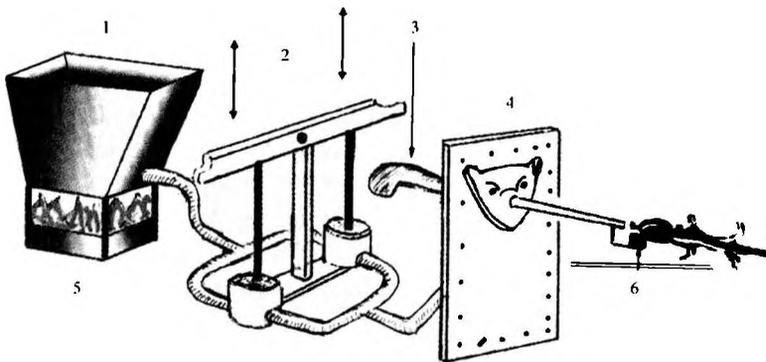
Георгий Кедрин, византийский историк XII в., пишет, что Каллиник происходил из Гелиополя, который находился не в Сирии, а в Египте,

и что от него происходит семья Лампров, «Блестящих», «Сверкающих», которая в XII в. все еще занималась изготовлением зажигательной смеси (Kedren., Syn. hist., I, 765). «Блестящий» — один из эпитетов, который обычно использовался для обозначения огня. Однако у нас нет никаких дополнительных свидетельств, подтверждающих сообщение Кедрина, что тайна состава, открытого Каллиником, оставалась известной лишь членам его семьи и передавалась из поколения в поколение в течение шести веков.

Согласно Феофану, в 713 г. при подготовке к отражению очередного нападения мусульманского флота на Константинополь император Анастасий II (713–717 гг.) наряду с другими кораблями построил *огненосные диеры*. Когда же подошел арабский флот, то для борьбы с ним у нового императора Льва III (717–741 гг.) имелись огнемётные сифоны, которые он поместил на дромоны и диеры (Theoph., а. 6209). В 726 г. флотилии из Эллады и Киклад восстали против Льва III и его иконоборческой политики, но были побеждены императорским флотом, использовавшим *искусственный огонь* (Theoph., а. 6218). В 743 г. узурпатор Артавазд отправил *огненосные диеры* против приближающегося к Константинополю флота Кивирреотов, поддержавшего Константина V (741–775 гг.). Тот факт, что Кивирреоты вышли победителями, наводит на мысль, что на их кораблях также имелся «греческий огонь» (Theoph., а. 6235). Наконец, в 812 г. болгарский хан Крум захватил город и крепость Девельт на побережье Черного моря и нашел в нем 36 бронзовых (χαλκοῦς) сифонов и некоторое количество топлива для них (Theoph., а. 6305). Однако у нас нет никаких доказательств того, что болгары когда-либо сами пытались использовать «греческий огонь». Очевидно, они просто оказались не в состоянии раскрыть секрет действия захваченного оружия³⁹⁶.

В X столетии Константин VII (913–945 гг.) в своем трактате «Об управлении Империей» повторил сведения Феофана, при этом называя горючую смесь *влажным огнем* (Const. Adm., §48, II, 28–30)³⁹⁷. Это же название использовано для нее и в «Жизни Императора Василия» (Theoph. cont., V, 59)³⁹⁸. Иосиф Генесий именует ее *военным огнем* (πολεμικὸν πῦρ) (Genesisios, B,2, B,5, D,34), а Лев VI в «Навмахии» (Leo, Nautmach., §§6, 59) и вслед за ним Никифор Уран (Nikeph. Ouran., PTh., §§5, 56) — *обработанным огнем* (πῦρ ἐσκευασμένον). Никифор также называет его *блестящим огнем* (πῦρ λαμπρόν). Оба последних автора утверждают, что хотя горючая смесь создавалась для метания из

сифонов, ее можно было бросать, поместив в горшки (Leo, Naumach., §63; Nikeph. Ouran., PTh., §60), лить из котлов (Leo, Naumach., §§64, 67; Nikeph. Ouran., PTh., §61) или смачивать ею паклю, обернутую вокруг *триболов*. В военном трактате первой половины X в., известном как «Тактический Компендиум» (*Sylloge Taktikon*), горючая смесь также названа *влажным* или *блестящим огнем*. Для ее метания, согласно трактату, использовались некие шарниры — *стрепты* (στρεπτά). «Полезно то, что называется стрептами, которые направляют через устройство влажный огонь, который также известен многим как блестящий [огонь]» (Syll. Takt., 53, 8)³⁹⁹. Семидесятая глава трактата была, очевидно, специально посвящена борьбе с «греческим огнем», поскольку называлась «Как огонь, который называют влажным, может быть потушен, и каким образом, когда он направлен на дерево или стены, не причиняет им вреда». Однако эта глава была утеряна⁴⁰⁰.



Предполагаемое устройство сифона для метания «греческого огня».

Воспроизведено по: *Beffeyete R.*

L'art de la guerre au Moyen Age. Rennes. 2005. P. 42

- 1 — емкость с «греческим огнем»; 2 — помпа двойного действия; 3 — рукоятка, позволяющая направлять выбрасываемую смесь; 4 — металлический щит, защищавший сифонатора от потока горячего воздуха; 5 — жаровня, разогревающая смесь; 6 — коробка с фитилем для воспламенения смеси

Подлинный состав «греческого огня» и соотношение его ингредиентов остались неизвестны. Однако в одной рукописи византийского периода имеется любопытное описание, которое, возможно, имеет непосредственное отношение к «греческому огню»⁴⁰¹. Большая часть

этой рукописи содержит текст трактата «О сокращенном обучении» (*De compendiosa doctrina*), принадлежащего автору начала IV в. Нонию Марцеллу, глоссарий латинских терминов с многочисленными примерами из позднереспубликанских латинских авторов и частыми вкраплениями греческих фраз. Интересующий нас текст находится на двух последних страницах рукописи и относится к IX в. В нем имеются также некоторые краткие пометки, принадлежащие автору XIV в. Фрагмент о зажигательной смеси расположен между греческим алфавитом и списком дифтонгов и гласных с одной стороны, и выписками из сочинения блаженного Августина — с другой. Содержание его следующее: «Ингредиенты огня для трех отроков: сырая нефть, пакля, смола, огненная стрела. Сырая нефть — [это] разновидность бальзама, добываемого в Вавилоне [Египте] во влажных местах, которые в разговорной речи мы называем мариски (болотистая местность. — *Авт.*), и она, кажется, плавает там на воде, словно жир. Кроме того, существует два вида бальзама. Один берет начало из горы Синай, источаясь из скалы, откуда название «скала елея» (то есть нефти. — *Авт.*); другой [происходит из] прутьев, которые, связанные вместе, производят неугасимый огонь. Когда сарацины во время войны подходят к месту морского сражения, соорудив печь прямо в передней части корабля, то они (сарацины? — *Авт.*) устанавливают на нем медный сосуд, полный этого вещества, поместив под ним огонь. И один из них, сделал бронзовую трубу, подобную той, которую крестьяне называют скви-татория (дудочка — *Авт.*), на которой играют мальчики, распыляет [эту смесь] на врагов»⁴⁰².

Этот весьма интересный документ — единственный известный нам источник, в котором говорится о составе и методике создания смеси, которая могла быть основой для «греческого огня». Хотя к данному описанию нужно относиться достаточно критически, тем не менее ссылки на печь, медный сосуд и дудочку очень важны, как и соотношение топлива с нефтяным маслом. Трудно, основываясь исключительно на этом тексте, полагать что-либо кроме того, что автор пассажа видел в действии устройство, метавшее «греческий огонь». Но как и почему его рассказ попал в столь странную западную рукопись, остается непонятным.

Основной огнеметательный сифон находился на носу византийского корабля под навесом верхней палубы (Leo, *Naumach.*, §6; Nikeph. *Ouran.*, PTh., §5)⁴⁰³. Возможно, такое местонахождение сифона объ-

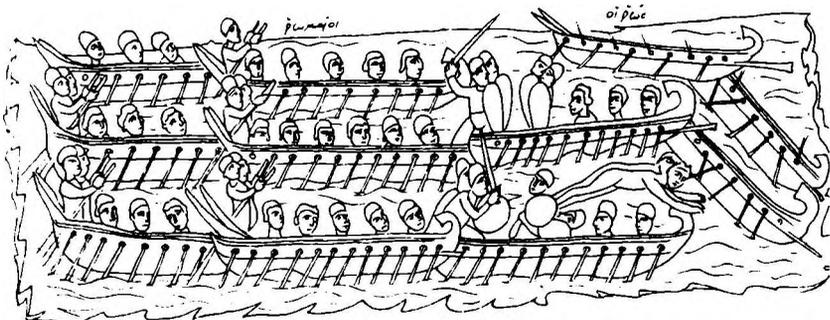
ясняется необходимостью поместить источник огня максимально близко к воде, чтобы язык пламени вступал в контакт с вражеским кораблем, а не проходил мимо него. Поскольку средневековые корабли типа галер поднимались над водой на сравнительно небольшую высоту, то язык пламени, конец которого изгибался вверх больше чем на три метра, прошел бы прямо над галерой, даже если бы он вырывался из жерла сифона, расположенного прямо над ватерлинией. Впрочем, недавние эксперименты, проведенные Д. Хэлдоном, показывают, что такого могло и не происходить: в машине, построенной исследователем, топливо при выбрасывании из трубы сгорало не полностью, и снап пламени фактически был изогнут вниз⁴⁰⁴. Это помогает объяснить, почему Анна Комнина или ее источники — Ландульф или Татикий, описывая поражение пизанского флота во время Первого Крестового похода, отмечают, что пизанцы испугались, поскольку они не были знакомы с таким огнем, который вместо движения вверх направлялся повсюду, куда желал сифонатор, и зачастую даже вниз или вбок (Alexiad., XI, 10, 4)⁴⁰⁵.

Кроме главного сифона на корабле могли быть и другие сифоны, от одного до трех. Анонимный автор «Навмахии» сообщает, что в то время как один сифон находился на носу корабля, два других могли использоваться вдоль его бортов, когда начиналась абордажная схватка (Anon., Naumach., §2, 14)⁴⁰⁶. Лиутпранд Кремонский отмечает, что устройства для метания огня имелись не только на носу, но и с обоих бортов, а также на корме хеландиев (Liudpr., Antapod., V, 15). Инвентарь критской экспедиции 949 г. определяет по три сифона на один дромон, не давая более конкретных цифр, и 80 сифонов на 40 усяк (Inv., Exped., §§IV, 1, V, 27)⁴⁰⁷, то есть по два сифона на судно. Инвентарь также выделяет 24 сифона на 50 памфилов, но здесь мы почти наверняка имеем дело с ошибкой переписчика. Надо полагать, что такое количество сифонов полагалось на 8 памфилов, как утверждается в другом месте по поводу вооружения кораблей для еще одного морского похода. Хеландии, точно так же, как и дромоны, имели по три сифона каждый (Inv. Exped., §V, 26)⁴⁰⁸.

Принимая во внимание то обстоятельство, что палуба дромона на носу не могла быть выше уровня воды более чем на 1,5 метра и что умеренные ветры создают волны, гребни которых поднимаются на 0,8 м, становится понятна мысль Лиутпранда Кремонского, что был необходим спокойный ветер на море, чтобы сифоны не стали опасностью

для своих собственных кораблей (Liudpr., Antapod., V, 15)⁴⁰⁹. Причем очевидно, что такой ветер должен быть попутным. При противном ветре сифоны оказались бы бесполезными. Продолжатель Феофана и Иоанн Скилица сообщают, что когда Иниат использовал в Эврипе «греческий огонь» против флота эмира Язамана, то он сделал это только тогда, когда ветер стал благоприятным (Theoph. cont., V, 59; Skylit., Syn. hist., BM, 29).

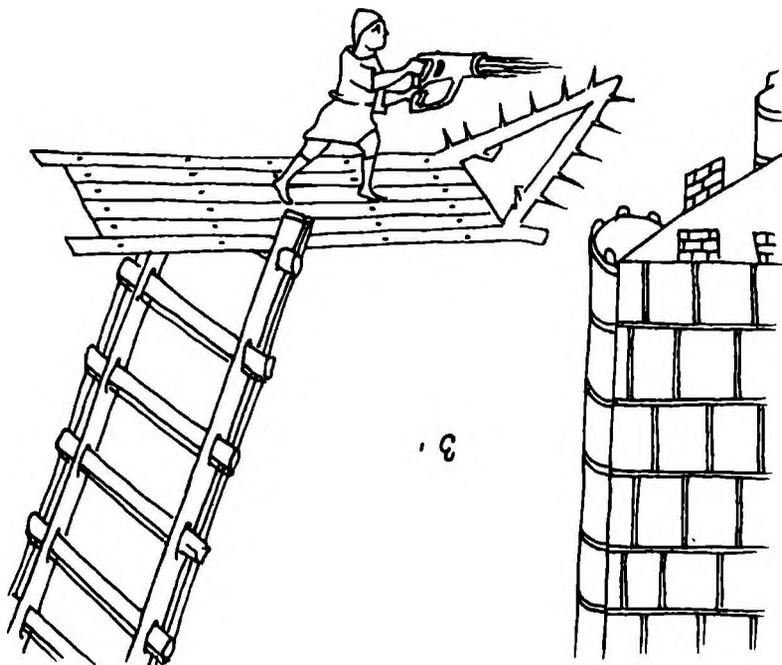
Для использования сифонов было весьма желательным, а возможно, и абсолютно необходимым условием, чтобы их можно было вращать в разные стороны. Оружие подобного типа, имеющее строго фиксированное положение, было бы очень трудно применять во время морского боя. Вероятно, именно возможностью поворачивать трубу сифона объясняются слова Лиутпранда, что византийский флот при отражении нападения русов на Константинополь (941 г.) «метал огонь во все стороны» (Liudpr., Antapod., V, 15)⁴¹⁰.



Морское сражение византийцев с русами. Миниатюра из мадридского списка «Истории» Иоанна Скилицы (1160 г.). Прорисовка И. В. Кирсанова

Начиная с эпохи Льва VI во время абордажного боя византийцы имели возможность использовать *хиросифоны* (χειροσίφωνα), то есть переносные (ручные) сифоны. Честь изобретения подобных огнеметов принадлежит самому императору Льву (Leo, Naumach., §§6, 64)⁴¹¹. «Используются также и небольшие сифоны, — сообщает Лев, — другим способом метаемые рукой сильных воинов из-за железных щитов,

которые называются ручными сифонами, при нашем царствовании недавно изготовленные» (Leo, Takt., XIX, 57; пер. А. К. Нефёдкина).



Воин с хиросифоном. Средневековая миниатюра.
Прорисовка И. В. Кирсанова

Сама идея использовать портативные средства для метания огня была не нова. Уже Филоп Византийский, живший в конце III в. до н. э., в своем трактате «Механика» пишет о метании огня из ручного орудия. Тот факт, что византийцы обладали подобными технологиями, подтверждается, в частности, миниатюрой рукописи XI в., содержащей трактат Герона Византийского «Об осаде городов» (Heron. poliork., §49, fig. 22)⁴¹². Трактат был скомпилирован в период правления Константина VII, и некоторые его миниатюры, даже если они предположительно и восходят к античным оригиналам,

все же должны были изображать военные средства намного более позднего периода⁴¹³.

Независимо от различных способов метания «греческого огня», которые, как представляется, были весьма многочисленными, греки не ограничивались орудиями, закрепленными на кораблях. Переносные огнеметы упоминаются в описаниях сухопутных военных действий в таком количестве источников, что не возникает повода для сомнений, что они действительно существовали и применялись при осадах фортификационных сооружений и в полевых сражениях. Продолжатель Феофана в рассказе о нападении флота эмира Тарса Язамана аль-Хадима на город Эврип (после 883 г.) утверждает, что стратиг Эллады Иниат уничтожил мусульманские корабли влажным огнем со стен города (Theoph. cont., V, 59)⁴¹⁴. Лев VI рекомендует разрушать осадные башни противника огнеметами (πυροβολά) и камнеметами (Leo, Takt., XV, 51). Никифор Уран расширяет перечень оружия для этого и говорит об огненных сосудах, сифонах, хиросифонах и *манганикиях* (Nikeph. Ouran., Takt., 1348–1349). В «Тактическом компендиуме» имеется соответствующий пассаж о метании жидкого огня с помощью хиросифонов, «которые, — как пишет автор трактата, — наш государь недавно придумал» (Syll. takt., 53, 8)⁴¹⁵. Наконец, Никифор Фока рекомендует использовать огнеметы даже в условиях полевого сражения: «Следует же командиру армии иметь и маленькие хироманганы, три элакати, вертлюг с сиянием и ручные сифоны, чтобы, если, может быть, и неприятели будут использовать подобный и равный по численности отряд, посредством хироманганов и посредством изготовленного и текучего огня <наши отряды> оказались сильнее супостатов и разбили их» (Nikeph. Phokas, PM, I, 15; пер.: А. К. Нефёдкина). Хироманганы, как полагают одни исследователи, это небольшие ручные камнеметы либо стволы для выбрасывания «греческого огня», как считают другие; сами емкости с горючим веществом должны были находиться на повозках. Элакати некоторые рассматривают как стволы для метания стрел либо как легкий камнемет, подобный онагру; вероятнее всего, это были поворачивающиеся вокруг своей оси камнеметные баллисты более крупного размера, нежели хироманганы. «Вертлюг с сиянием» — несомненно, жерло сифона для метания «греческого огня»⁴¹⁶.

Предполагается, что устройство византийских огнеметов было достаточно простым: они состояли из сифона, трубы, через которую вы-

брасывалась горючая смесь, и жаровни для поджигания этой смеси¹¹⁷. Не совсем ясно, из чего конкретно были сделаны сифоны. Феофан Исповедник говорит, что сифоны, которые болгарский хан Крум захватил в 812 г. в Девельте, были сделаны из бронзы (Theoph., a. 6305). Лев VI и Никифор Уран отмечают, что они были «обернуты» бронзой, а Анна Комнина или ее источники утверждают, что у тех сифонов, которые были сделаны по приказу Алексея I (1181–1188 гг.), были жерла в форме львиных голов и других животных, и они были изготовлены из железа или бронзы: «император поместил на носу каждого корабля бронзовую или железную голову льва или какого-нибудь другого животного — позолоченные, с разинутой пастью, головы эти являли собой страшное зрелище. Огонь, бросаемый по трубам в неприятеля, проходил через их пасть, и казалось, будто его извергают львы или другие звери» (Alexiad., XI, 10, 2)¹¹⁸.

Инвентарь критской экспедиции 949 г. свидетельствует, что 30 номисм были потрачены на обеспечение 200 либр олова для некоего ремесленника по металлу Миханла, чтобы он спаял вместе или покрыл бронзой различные части сифонов (Inv. Exped., §VI, 22)¹¹⁹. Очевидно, основанный на олове припой использовался для соединения вместе различных частей сифонов в том случае, если они были бронзовыми.

Слово «сифон» (σίφων, *sifo/sipho*) в классическом греческом языке могло иметь различные значения: труба, дудка, сифон для перекачивания жидкостей. Однако сифон, использовавшийся для метания «греческого огня», скорее всего, был своего рода силовым насосом, хорошо известным еще с античных времен¹²⁰. Существует достаточно много параллелей между греко-римскими силовыми насосами и византийскими огнеметными сифонами, что, по-видимому, не может быть простым совпадением. Поэтому нам представляется, что аппарат, созданный Каллиником, был обычным силовым насосом, приспособленным к выбрасыванию горючей смеси¹²¹.

Инвентарь критской экспедиции 949 г. сразу после сифонов сообщает о 40 дополнительных «закрепленных (соединенных) копьях (пиках)» (γυράτια ἀκόντια) для *буколий* (βουκόλια). (Inv. Exped., §IV, 2)¹²². В данном контексте вполне вероятно, что пики и буколии имели определенное отношение к сифонам. Возможно, речь идет о дополнительной защите для 20 сифонов, установленных на 20 дромонах. Слово «буколии» часто используется в значении «прикрытие» или «щиты», поэтому мы можем допустить, что на каждый сифон, стоявший



Миниатюра из Мадридского списка «Хроники» Иоанна Скилицы, показывающая использование византийцами «греческого огня» против неприятельских кораблей. Прорисовка И. В. Кирсанова

на носу судна, полагалось по два щита, закрывавших его с боков; в таком случае 40 «закрепленных копий», вероятно, служили для установки булави на свое место во время подготовки к бою.

Во время эксперимента Д. Хэлдона, реконструировавшего византийский огнемёт, выяснилось, что вырабатываемое им тепло было столь мощным, что обслуживавший его сифонатор нуждался в экране, который отделил бы его от жерла сифона⁴²³. Неудивительно, что Лев VI и Никифор Уран утверждают, что хиросифонами управляли из-за железных щитов (Leo, Naumach., §64; Nikeph. Ouran., PTh., §60). Обычно щиты не делались из железа, но в случае с использованием «греческого огня» это было средством защититься от потока горячего воздуха, который вырабатывался во время действия сифона.

Инвентарь критской экспедиции 949 г. предписывает иметь также 100 *тетракул* (τέτρακουλα) для сифонов (Inv. Exped., §V, 23)⁴²⁴. Предназначение этих элементов неизвестно. Издатель трактата «О церемониях» И. Рейзеке предлагает исправить *тетракула* на *тетракола* (τετρακόλα), то есть нечто четырехное, и считает, что речь идет о тележках для сифонов, которые выполняли ту же задачу, что и лафеты пушек в новое время. По мнению Д. Хэлдона, это были четырехногие очаги или, возможно, основания для очагов, на которые опирались жаровни⁴²⁵. Как первая, так и вторая гипотеза представляются вполне вероятными.

Сразу после тетракул инвентарь называет 400 *линарий* (нечто, сделанное из льна) для «губок» (σφόγγοι) (Inv. Exped., §V, 24)⁴²⁶. Предполагается, что текст в этом месте испорчен. Уже И. Рейзеке внес в него следующее исправление: «400 [фунтов] льна/полотна для изготовления губок» (Const., Cerimon., II, 45 [латинский перевод]). Возникает вопрос: каково было назначение этих «губок»? Очевидно, что если для них нужен был лен или полотно, они не имели ничего общего с обычными губками. Возможно, такие «губки» были полотняными или льняными «банниками» для чистки жерла сифонов. В инвентаре военной экспедиции на Крит 911 г. также детально описываются 10 000 [единиц] линариев для заделывания корабельных швов и для «передних огней» (πρόπυρα)⁴²⁷. «Передние огни» в данном контексте наводят на мысль о действиях, связанных с подготовкой сифонов к зажиганию, и, возможно, эти линарии, находясь под жерлом сифона, играли роль запальных фитилей, поджигавших выбрасываемую смесь. Д. Хэлдон указывает, что 10 000 единиц льняных тканей

должны были предназначаться для того, чтобы разогреть зажигательный состав, поскольку такое большое количество льна было не нужно для воспламеняющих фитилей⁴²⁸. Это, конечно же, верно, если не учитывать, что часть льна шла на затыкание швов в кораблях. На флот такого размера, который был собран в 911 г., требовалось очень большое количество материала подобного рода. Кроме того, если был необходим материал для нагревания, безопасный в море, почему нужно было использовать лен, а не древесный уголь, который обыкновенно употреблялся в таких целях⁴²⁹? В любом случае этот вопрос, как и вопрос о том, нагревался ли «греческий огонь» непосредственно на борту корабля, остается открытым.

Несомненно, Д. Хэлдон прав, отмечая, что, независимо от того, из чего изготавливалось сырье для «греческого огня», оно получало первичную обработку. Лев VI и Никифор Урап определенно свидетельствуют, что оно было тем же самым обработанным топливом, которое использовалось в хиросифонах и которое можно было метать в сосудах или выливать из котлов, подвешенных на гераниях, а также пропитывать им полотно, которым обертывались триболы. Однако Д. Хэлдон считает, что корабельный сифон был тяжелым, установленным на одном месте орудием, метавшим уже зажженную смесь; хиросифон же, напротив, выбрасывал незажженное топливо⁴³⁰. Впрочем, миниатюра в рукописи «Полиоркетики» Герона свидетельствует, что хиросифоны метали именно пламя, а не незажженное топливо.

Необходимой основой для «греческого огня», несомненно, была нефть, в разное время добывавшаяся из скважин в регионах возле Тмутаракани, Цициперта, Эрзурума и Зихии на северном побережье Черного моря, в Грузии, в Восточной Турции и на восточном побережье Черного моря. Во всяком случае, об этом свидетельствует трактат «Об управлении Империей» (Const., Adm., §53, 11, 493–511)⁴³¹. Как происходил процесс обработки, до сих пор неясно. Д. Хэлдон и М. Бирн рассматривали возможность очищения нефти, но отказались от этой идеи на том основании, что подобный процесс слишком опасен. Поэтому Д. Хэлдон предположил, что использовалась сырая нефть с добавлением около 3 кг сосновой смолы на 45 л состава, для того чтобы заставить топливо гореть дольше при более высокой температуре и сделать его более липким. Нагревание «греческого» огня давало возможность метнуть его на расстояние до 15 м⁴³².

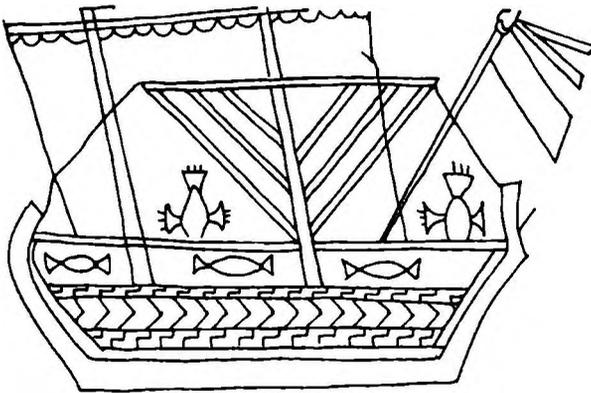
Открытым остается вопрос о том, каким образом византийцы делали зажигательную смесь. В византийских источниках постоянно говорится только о том, что топливо для «греческого огня» каким-то способом было «приготовлено» или «обработано». Очистка нефти, если не принимать во внимание современный крекинг, представляла собой, в сущности, простой процесс, который состоит в ее нагревании и последующем разделении на различные компоненты (*фракции*). И хотя у нас нет свидетельств, что греки делали это, тем не менее нет также оснований считать, что они были не в состоянии производить легкий парафин или керосин, который, возможно, и использовался в силовом насосе, при этом не требуя нагревания топлива. Может быть, открытие Каллиника как раз и состояло в том, что он нашел способ очистки нефти, чтобы производить горючие смеси?

«Греческий огонь» и огненосные корабли продолжали упоминаться различными авторами и после X в. Так, например, Михаил Пселл рассказывает, как остатки имперского флота рассеяли флотилию русов, которая в 1043 г. в последний раз напала на Константинополь. При этом он упоминает, что среди византийских кораблей были триеры и огненосные корабли (*πυρφόροι νῆες*), и описывает использование ими «греческого огня», которым были уничтожены лодки русов (Psell., Chron., XCIII). Иоанн Киннам и Никита Хониат также упоминают об использовании «греческого огня» в XII столетии. Действие этого оружия было продемонстрировано иконийскому султану Кылыч Арслану II (1156–1192 гг.), когда тот в 1162 г. посетил Константинополь (Kinnam., VI, 10). Огненосные корабли были подготовлены к войне против сицилийских норманнов в 1147 г. (Kinnam., V, 3; Choniat., Hist., МК, 77) и преследовали венецианское судно, бежавшее из Константинополя во время ареста византийцами в 1171 г. имущества венецианцев (Choniat. Hist., МК, VI, 172). Жидкий огонь использовался против флота мятежного стратига Алексея Враны в 1187 г. (Choniat., Hist., IA, I, 381.). Однако когда Хониат описывает приготовления Алексея III Ангела к сопротивлению войскам Четвертого Крестового похода, он не упоминает о «греческом огне», но пишет, что император не смог построить военные корабли (*πολεμίστήρια νῆες*) и только в последний момент, предположительно, восстановил некоторые прогнившие небольшие лодки (*σκαφίδια*), которые он нашел в Константинополе (Choniat., Hist., AA, 540).

К сообщению Хониата, конечно же, нужно отнестись с некоторым скептицизмом, поскольку в своем труде он стремился объяснить, почему Византия пала под ударами крестоносцев. Поэтому, возможно, он умышленно сгущает краски. Тем не менее вполне ясно, что к 1203 г. беспечное правление императоров из дома Ангелов привело к тому, что великий военный флот, созданный усилиями первых трех императоров из дома Комнинов, пришел в упадок (если вообще еще сохранялся в каком-либо виде), и поэтому никакого эффективного противостояния на море венецианцам уже не могло быть организовано. Согласно сообщению Никиты Хониата, венецианцы покрывали свои галеры бычьей кожей, будто бы для защиты от «греческого огня» (Choniat., Hist., AA, 541). Однако ни он, ни какой-либо другой западный хронист не упоминают об использовании этого губительного оружия против венецианских кораблей. Слабая попытка сопротивления на море была организована в гавани Золотой Рог какими-то византийскими «триерами», но они были или уничтожены, или выброшены на берег и оставлены (Choniat., Hist., AA, 544). Если в 1043 г. остатки уже деградировавшего византийского военного флота оказались в состоянии отбить нападение русских кораблей на Константинополь с помощью «греческого огня», то в 1203 г. это оружие, очевидно, уже не использовалось. Смысл этого понятен: византийские корабли больше не оснащались огнемётными сифонами.

Что же произошло с «греческим огнем»? Почему его перестали применять? По мнению Д. Хэлдона, отказ от столь эффективного военного средства был вызван тем, что византийцы потеряли доступ к месторождениям, дававшим ингредиенты для его изготовления⁴³³. Хотя район Эрзерума вплоть до конца XI в. был частью Империи, однако область Тмутаракани попала сначала под влияние хазар, а затем там утвердились русы (с VIII в. до XI в.); что же касается Зихии, то, вероятно, она никогда не находилось под византийской властью. Таким образом, источники, из которых византийцы получали составляющие для своего топлива, к концу XI в. были утрачены. Впрочем, за исключением областей возле Эрзерума, они не принадлежали Империи даже в период правления Константина VII. Конечно, византийцы имели влияние в регионах Тмутаракани и Зихии, но, должно быть, в основном получали нефть оттуда путем торговли или благодаря связям с зависимыми народами. Во всяком случае, этот вопрос также остается пока не решенным.

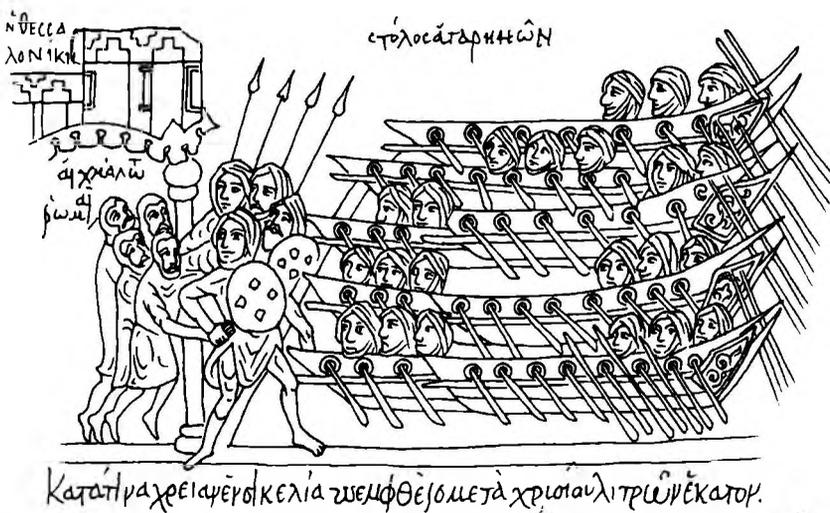
Мусульманам иногда удавалось захватывать византийские огне-носные корабли. Так, Ибн ал-Асир (ум. в 1223 г.), писавший о морской экспедиции 827 г. в Пантеллерию, которой командовал аглабидский эмир Ибрагим ибн Абд Аллах, говорит, что мусульмане захватили византийский огненосный корабль типа *харраки* (Ibn Athir, 192). Другие арабские авторы называли суда или орудия для метания огня *харракат* (*harrakat*) или *наффатат* (*naffatat*), а специалистов в метании огня — *харрақун* (*harratun*) или *наффатун* (*naffatun*)⁴³⁴. Поэтому вполне логичным покажется вопрос, сумели ли они разгадать секрет греческих сифонов и состава топлива для них.



Мусульманский корабль, вооруженный, как предполагается, устройствами для метания горючей смеси. Миниатюра из манускрипта XIII–XIV вв. (Египет или Сирия). Прорисовка И. В. Кирсанова

Нет никакого сомнения, что мусульмане обладали горючим материалом, который использовали во время войны и на море, и на суше. Они могли метать такое горючее в глиняных сосудах вручную или с помощью катапульт⁴³⁵. Единственный вопрос заключается лишь в том, раскрыли ли они секрет византийских сифонов и могли ли создать оружие по типу огнемёта. Из всех упоминаний «греческого огня» в арабских источниках, собранных Де Гэжем и М. Канаром, есть только одно описание огнемётных устройств (*harrakat al-naft*) — в трактате ал-Танухи (Сирия и Ирак, 941–994 гг.), на основе которого

можно предположить, что мусульмане имели аналогичное устройство: «И оно [есть] какое-то желтое (устройство из меди или бронзы. — *Авт.*), во рту которого слизь того же цвета, так что каждый раз, когда оно [желтое устройство] изрыгает вперед, тогда эта [слизь] несется с ветром и плавает, словно мираж... Оно выплевывает вспышки молнии между двумя мраками из внутренностей через рот змеи, в котором ты не сможешь увидеть зубов. Она издает сильный шум, чтобы сделать их еще более пугающими, и если бы ее спросили, то она не признала бы страх или безопасность»⁴³⁶. Согласно сообщению Иоанна Каминиата, во время нападения мусульман Льва Триполитанского на Фессалонику в 904 г. они метали огонь из сифонов, которые моряки держали в руках (*Kaminiat., De expugn., 34, 7*)⁴³⁷.



Захват Фессалоники в 904 г. Миниатюра из Мадридского списка «Хроники» Иоанна Скилицы. Прорисовка И. В. Кирсанова

Несмотря на все эти свидетельства, анализ всего комплекса источников позволяет говорить об отсутствии твердых доказательств знакомства мусульман с системой сифона. В то же время имеется множество свидетельств существования у мусульман огненосных

кораблей, горючих материалов, глиняных гранат и огненных стрел. Однако какими бы свойствами ни обладали описанные арабскими учеными зажигательные смеси, у нас нет никаких оснований полагать, что они имеют отношение к «греческому огню».

Был ли секрет «греческого огня» известен латинскому Западу? Нам не известно ни одного изображения, напоминающего сифон, в иллюстрированных западных рукописях, за исключением единственной иллюстрации в сицилийской рукописи Сокращенной истории Иоанна Скилицы. Эта миниатюра хотя и была изготовлена в Сицилии, тем не менее, вероятно, воспроизводит более ранний византийский оригинал⁴³⁸. Западные литературные источники содержат единственное описание употребления оружия, подобного византийским сифонам X в. Жоффруа Малатерра сообщает, что в 1081 г. норманнский флот возле Диррахия был атакован и побежден венецианцами, поскольку те «...умело метали из скрытых отверстий труб ниже волн огонь, который они называют греческим и который не гасился водой, ловко сжигая между теми же самыми волнами на пенистых гребнях какой-нибудь корабль из наших, который они называют каттом» (Malaterra, III, 26)⁴³⁹. Хотя Малатерра и полагал, что венецианцы использовали именно «греческий огонь», однако из его рассказа становится ясно, что принцип действия сифонов был ему совершенно непонятен. Поэтому, опять же, остается гадать, что за оружие использовали венецианцы и имело ли оно отношение к византийскому жидкому огню.

В заключение отметим, что, несмотря на то что в XII–XIII вв. как на латинском Западе, так и на мусульманском Востоке появляется целый ряд произведений, посвященных различным зажигательным смесям, однако в них ничего не говорится о «греческом огне»⁴⁴⁰. Это служит наглядным свидетельством того, что византийцам удалось сохранить секрет изобретения Каллиника.

12. ПОДГОТОВКА К МОРСКИМ СРАЖЕНИЯМ, ПОРЯДОК И ХАРАКТЕР ИХ ПРОВЕДЕНИЯ

Подготовка к сражению. Античные адмиралы придавали очень большое значение погодным условиям в том месте, где должно было состояться морское сражение. Бой почти никогда не начинался при сильном ветре, поднимавшем волнение на море и препятствовавшем слаженным действиям корабельных команд. «От навархов, — пишет Вегеций, — прежде всего требуется осмотрительность, от кормчих — опытность, от гребцов — сила их рук, потому что ведь морская битва происходит обычно при спокойном море, и либурны, как бы огромны они ни были, двигаясь не дуновением ветра, а ударами весел, своими носами поражают противников и в свою очередь избегают их нападения, а в этом случае победу дают сила рук гребцов и искусство управляющего рулем» (Veg., IV, 43; пер. С. П. Кондратьева).

Выбор места сражения также был очень ответственным моментом, которым не мог пренебрегать ни один командующий. Ближко у берега предпочитали не сражаться, поскольку в этом случае корабли были лишены возможности маневра и к тому же могли сесть на мель. Поэтому Вегеций советует ставить свой флот «со стороны свободного глубокого моря», что сохраняет не только свободу движения для кораблей, но и позволяет отеснить неприятеля к берегу (Veg., IV, 46). В том случае если противник вынуждал принять бой непосредственно у берега, то можно было установить корабли кормами как можно ближе к суше, а носами развернуть навстречу врагу.

Так же, как и в античный период, византийские флотоводцы уделяли погоде самое пристальное внимание. У Константина VII, возможно, был даже трактат, специально посвященный этому вопросу⁴¹¹. Лев VI рекомендовал своим стратигам приобретать практический опыт в метеорологии и астрономии и принимать во внимание соотношения между погодой, сезонами, звездами и знаками зодиака. Морские походы и сражения должны предприниматься только в спокойную погоду (Leo, Naumach., [a], §§2, 31, 40, 49; Leo, Naumach., [b], §4; ср.: Nikeph. Ouran., PTh., §§2, 29, 38, 47; Mankali, 245).

Система сигналов, использовавшихся для передачи команд. В греко-римский период сигналом к началу сражения был флаг (*vexillum*), поднятый на флагманском корабле ([Caes.], Bell. Alex., 45)⁴⁴². Этот адмиральский штандарт был красного (пурпурного) цвета и назывался *фитикийским*, или *фитикидой* (φοικίς). Он крепился на очень длинном копье, установленном на корме корабля⁴⁴³. Движениями копья (вправо, влево) и адмиральского штандарта (вверх, вниз) передавались команды капитанам кораблей. Штандарт указывал не только своим, но и врагам на местонахождение флагманского корабля. Зная это и не желая подвергать себя излишней опасности перед началом сражения с Секстом Помпеем, Октавиан приказал снять его⁴⁴⁴ со своего корабля (App., BC, V, 111). Греки, по крайней мере в V столетии, могли использовать вместо штандарта медный щит, который, вероятно, был хорошо начищен и поэтому заметен издалека (Plut., Lysand., 11)⁴⁴⁵.

В византийское время термин *фитикида* выходит из употребления. Лев VI говорит о ней в прошедшем времени⁴⁴⁶, давая таким образом понять, что она была древним приспособлением, которое более не использовали. Сигнальный штандарт называли теперь *камелавкий* (καμηλαύκιον)⁴⁴⁷. Камелавкий был черного цвета. Непонятно, почему был выбран именно этот цвет, ведь черный плохо виден на фоне темно-синего неба и моря. Сириан Магистр утверждает, что сигналы подавались движениями флажков из белой ткани (Syn. Mag. Naumach., §7, 1)⁴⁴⁸; Никифор Уран, повторяя эту информацию, считает, что такой способ должен использоваться только высланными вперед разведывательными кораблями (Nikeph. Ouran., Takt., §119, 2 (5))⁴⁴⁹. Возможно, Никифор понимал, что прав в данном случае именно Сириан, а не Лев, однако не желал вступать в противоречие с императорскими наставлениями, которые должен был повторить. Камелавкий имел *главу*, или *кефалу* (κεφαλή), вид и цвет которой можно было менять.

По всей видимости, на византийском военном судне был не один, а несколько камелавкиев. Во всяком случае, инвентарь военно-морской экспедиции на Крит 949 г. указывает, что каждый дромон должен был иметь 50 камелавкиев (Inv. Exped., §II, 21)⁴⁵⁰. Всегда считалось, что в данном месте говорится о камелавкии *эзельгофта*⁴⁵¹, но почему это должно быть именно так? Действительно, какова могла быть цель этих 50 эзельгофтов? Почему не допустить, что византийцы использовали для передачи команд сложную систему сигнальных флажков, о которых и говорит инвентарь? Как мог капитан корабля изменять цвет и внеш-

ний вид флажка, не меняя сам флажок, о чем говорит Никифор Уран? Эта операция предполагает наличие другого флажка. Поэтому логично было бы допустить, что на корабле имелся целый ящик камелавкиев, используемых для передачи сигналов. Такой ящик был необходим, чтобы передавать сложные сигналы, о которых сообщает Лев VI.

Византийский способ передачи сигналов флажками был аналогичен современному, при котором различные флаги и различные их положения служат для различных сообщений. При этом удивительно, что Лев не упоминает передачи дымовых зеркальных сигналов (*κάτοπτρον*), упомянутых в «Навмахии» Сириана Магистра, с которой он был хорошо знаком (*Syg. Mag., Naumach., §7, 1*)⁴⁵².

Для передачи приказов с адмиральского корабля, как и в античное время, штандарт поднимали или опускали, наклоняли и двигали вправо или влево, размахивали им и меняли рисунки на нем или цвета его или его *главы* (*Leo, Naumach., §§41, 44–8; Nikeph. Ouran., PTh., §§39, 42–46; Mankali, 246–247*). Впрочем, не исключено, что Лев заимствовал эти сведения из «Стратегикона» Маврикия, в котором говорится об использовании флагов (*βάνδα*) командующими войсковыми подразделениями — *мерархами* (*μεράρχοι*) — для передачи приказов (*Maug., ΠΙΒ, 16*)⁴⁵³.

Среди использовавшихся сигналов Лев перечисляет команды «вступить с врагом в бой» и «выйти из боя», «замедлиться» или «ускорить движение», «устроить засаду» или «выйти из одной группы и прийти на помощь другой, оказавшейся в трудном положении».

Для передачи приказаний византийцы использовали не только визуальные, но и звуковые сигналы. Маврикий рекомендует каждому командующему (*архонту*) флотилией (*мерой*) иметь при себе *букина-тора* (горниста) и *мандатора* (адъютанта) (*Maug., XIIВ, 21*)⁴⁵⁴.

Боевые построения и тактические приемы в античную эпоху.

Древние знали достаточно много вариантов боевого построения флота. Самым обычным было построение с прямым фронтом, при этом корабли стояли на таком расстоянии друг от друга, чтобы не дать возможности противнику пройти в интервалах между ними. Флот мог быть построен в две, три, а иногда и четыре боевые линии, которые двигались друг за другом на определенном расстоянии. Бой начинала первая линия построения. Если она не могла одержать победу, то тогда выдвигалась вторая, а первая отходила в тыл в интервалы между ее кораблями. Таким же образом действовали

и остальные линии, если, конечно же, командующий флотом не решал переместить свои стоявшие в резерве корабли на фланги с тем, чтобы окружить неприятеля.

Часто использовалось построение полумесяцем (*ordo lunatus*), о преимуществах которого сообщает Вегеций: «Если осторожность врагов дала им возможность избежать засады и заставляет вступить в бой в открытом море, тогда нужно выстроить боевые линии либурн, не прямые, как на полях битвы, но изогнутые, наподобие рогов луны, так, чтобы фланги выдавались вперед, а центр представлял углубление, как бы залив. Если бы враги попытались прорвать строй, то в силу этого построения они были бы окружены и разбиты. На флангах поэтому должны быть помещены главным образом отборные корабли и воины, составляющие цвет и силу войска» (Veg., IV, 45; пер. С. П. Кондратьева). При таком построении флагманский корабль находился в центре; рядом с ним располагалось определенное количество мелких судов, обязанных передавать другим командирам те приказы, которые командующий не желал посылать посредством сигналов. Самые сильные корабли флота находились на концах полумесяца.

В случае если флот противника обладал значительным численным преимуществом, использовался строй в виде перевернутого полумесяца (*incurvus ordo*), выпуклая сторона которого была обращена к неприятелю. Чтобы успешно противостоять атаке, соседние в строю корабли стояли так близко, что их весла почти касались друг друга. Позади этого строя могли находиться грузовые суда, мелкие посылочные боты и некоторое количество боевых кораблей, служивших резервом⁴⁵³. Во главе одной эскадры, состоявшей из 10–15 кораблей, обычно стоял отдельный командир (Xenoph., I, 6, 29).

Впрочем, все эти построения по большей части имели какое-то значение только в начале боя. Когда сражение разгоралось, то все тактические приемы теряли свой смысл, и каждый отдельный капитан действовал в соответствии со своими личными знаниями и опытом (Xenoph., I, 6, 33; Polyb., I, 28, 5)⁴⁵⁶.

Первоначально способы борьбы с противником на море были достаточно просты. Противоборствующие стороны больше полагались на количество и качество пехоты, размещенной на кораблях, нежели на быстроходность, маневренность и прочность самих судов. Именно поэтому архаические греческие вазы показывают нам абор-

дажный бой, при этом было вовсе не обязательно, чтобы в сражении были задействованы военные корабли⁴⁵⁷. Подобная форма сражения предоставляла победителю дополнительную выгоду, поскольку позволяла увеличить свой флот за счет захваченных неприятельских судов. Изобретение тарана, а потом и появление триеры полностью изменили условия морских сражений. Речь теперь шла не о том, чтобы захватить противника, а о том, чтобы его уничтожить. Изменение характера столкновений на море способствовало выработке новых тактических приемов.

В V столетии наиболее распространенной тактикой греческих флотов стал так называемый *диэкл* (διέκτλος) — прорыв линии фронта противника. Во время этого маневра корабли атакующей стороны проходили между вражескими кораблями. Нападающие старались проплыть как можно ближе к борту неприятельского судна. При этом они быстро убирала внутрь свои весла с соответствующей стороны. Если противник не успевал повторить тот же маневр, то его весла ломались проходящим мимо кораблем. Оказавшись за вражеской боевой линией, атакующие разворачивались и наносили таранами удары в тыл судам неприятеля, многие из которых были уже обездвижены (Liv., XXXVI, 44, 6; XXXVII, 24, 2)⁴⁵⁸. Подобная тактика была не греческим, а, очевидно, финикийским изобретением⁴⁵⁹.

Другим тактическим приемом, широко использовавшимся в V в., был *перипл* (περίπλος), то есть «обилыв», выработанный уже самими греками. Главной задачей атакующей стороны было окружить противника кольцом движущихся кораблей, которые постепенно сжимали замкнутое пространство, лишая вражеские суда возможности маневра. Именно такую тактику применили афиняне в 429 г. до н. э. в битве у мыса Рион, подробно описанной Фукидидом. «Афиняне же выстроили свои корабли кильватерной колонной. Они постоянно описывали круги около неприятельских кораблей и теснили их в узком пространстве, проходя так близко, словно собирались немедленно напасть. Однако Формион отдал приказ не нападать до тех пор, пока он сам не подаст сигнала. Он надеялся, что противник не сможет сохранить боевого строя (подобно сухопутному войску) и корабли его столкнутся друг с другом, а малые суда довершат беспорядок в центре. Если же на рассвете, как обычно, подует ветер с залива, то неприятель и вовсе ни на минуту не будет иметь покоя. Формион полагал также, что при большей быстродности его кораблей от него зависит выбор

момента, когда ударить на врага, и это будет, как он полагал, самое благоприятное время. Когда действительно подул ветер, корабли противника (и без того уже сбившиеся в кучу в узком пространстве), гонимые ветром и под его напором сталкивавшиеся друг с другом, так что нужно было их разводить баграми, начали терять боевой порядок. Между тем за взаимными предостерегающими возгласами, криками и бранью не было слышно ни командиров, ни келевстов; и так как неопытные гребцы при сильном волнении не справлялись с веслами, то корабли больше не повиновались кормчим. Именно в этот момент Формион дал сигнал к атаке, и афиняне напали на врага. Прежде всего они потопили один из флагманских кораблей и принялись выводить из строя один за другим все корабли, которые попадались, так что неприятель в наступившей суматохе прекратил всякое сопротивление и бежал в Патры и Диму в Ахайе. Во время преследования афиняне захватили еще 12 неприятельских кораблей, экипажи которых они большей частью приняли к себе на борт и затем взяли курс на Моликрей» (Thuc., II, 84, 1–3; пер. Г. А. Стратановского).

Для защиты от диэмпла корабли должны были сомкнуть фронт либо образовать боевой порядок из нескольких линий, либо, наконец, построиться кольцом, в результате чего корабль противника, прорывавшийся сквозь их строй, попадал в ловушку и был атакован предназначенными для этого легкими судами, находившимися внутри кольца. Так, в битве при Артемисии, чтобы не дать возможности кораблям Ксеркса прорвать фронт, греки построили свои суда кругом, развернув носы кораблей в сторону врага, а их кормы сдвинув в середину (Herod., VIII, 11). Чтобы защититься от перипла, напротив, растягивали фронт, при этом предпочитали как можно ближе подвести один его фланг к берегу⁴⁶⁰. В сражении с карфагенянами у мыса Экном (256 г. до н. э.) римляне образовали из своих кораблей прямую линию, правое крыло которой было далеко вытянуто в море, левое же в виде крюка было обращено к суше (Polyb., I, 27, 4).

Но далеко не все морские сражения проходили в соответствии с выработанными канонами. Характер столкновений практически всегда зависел от погоды и конфигурации береговой линии, поскольку сражаться предпочитали обычно в прибрежных водах, и при неблагоприятном исходе боя эпитабы и матросы побежденной стороны причаливали к берегу, бросали свои суда и искали спасения на суше. Однако победители могли не ограничиваться захватом брошенных

врагом кораблей, но, высадив десант, продолжали преследование на земле (Thuc., VIII, 105, 1).

Тактические принципы морских сражений византийского флота. Средневековые греки пытались систематизировать и сохранять знания, касавшиеся ведения войны на море, которые они могли почерпнуть в различных сочинениях авторов греко-римской эпохи. Подобный подход порой приводил к механическому переписыванию устарелых сведений, давно утративших свою актуальность. Однако эти данные вставлялись в военные трактаты, касавшиеся современной для их авторов военной организации (это касается не только флота, но и сухопутной армии). В результате создавалась весьма запутанная картина, где было очень трудно отделить реально существовавшее на момент написания трактата от отжившего и вышедшего из употребления. Анонимный автор трактата «Навмахия» (X в.) специально уделяет седьмую и восьмую главы своего труда тактике морских сражений. Он сообщает об обплыве, или *перипле* (περίπλους), о прохождении мимо вражеских судов, или *парапле* (παράπλους), прохождении сквозь строй вражеских кораблей, или *диэмпле* (διέκπλους), о фланговом окружении вражеского флота, или *гиперкерасах* (ὑπερκεῖραι), а также о круговом (κυκλικόν) построении, использовавшемся, когда флот оказывался окружен неприятелем (Anon., Naumach., §§7, 4, 8, 1). Часть этих тактических приемов, хорошо известных со времен греко-персидских войн, уже описана выше. Несомненно, источники, которыми пользовался анонимный автор, восходили к античным текстам. Так, описание маневра по прорыву боевой линии противника находился в схолиях ко многим рукописям Фукидида (Hude, Schol., I, 49, 3), которыми, по-видимому, и воспользовался Аноним (Anon. Naumach., §83). Парапл и гиперкерасы в смысле названий тактических приемов не употребляются ни в одном из известных нам античных источников. Возможно, автор трактата прибег в данном случае к элементарным этимологическим спекуляциям, создавая новые термины на базе античных. В любом случае, тактические приемы греко-римской эпохи в Средневековье давно перестали существовать вместе с исчезновением тарана. Поэтому мы мало что можем почерпнуть из труда Анонима для понимания тактики византийского флота.

Учитывая те скудные и отрывочные данные о морских сражениях, которые доносят до нас исторические сочинения византийских авторов, основным источником по морской тактике служит XIX глава

«Тактики» Льва VI, посвященная принципам войны на море, а также ее переработка в тексте Никифора Урана. При этом нужно помнить, что оба автора использовали «Навмахию» Сириана Магистра — трактат VI в., а также другие более ранние произведения. Дополнительные сведения по интересующему нас вопросу можно найти у Константина Багрянородного в его сочинении «Об управлении Империей», а также у некоторых других византийских и арабских авторов.

Понятно, что в период расцвета дромона морская тактика сильно отличалась от тактики эпохи триер: исчезновение тарана и появление «греческого огня» должны были самым решительным образом изменить методы ведения морского боя. Вместо маневрирования с целью достижения лучшей позиции для нападения и нанесения удара тараном вырабатывается тактика, направленная на нанесение как можно большего урона команде вражеского корабля, чтобы затем сам корабль мог быть взят на бордаж. Поэтому предварительной фазой сражения становится массированная перестрелка из различных видов метательных машин. «Греческий огонь» был достаточно эффективным оружием, но для его применения, как отмечалось, требовались благоприятные погодные условия, прежде всего — попутный ветер. К тому же сифоны, метавшие горючую смесь, были ограниченного радиуса действия и намного уступали в дальности традиционным метательным машинам, поэтому никогда полностью не могли их заменить.

В целом действия византийского флота с VII в. до X в. едва ли можно назвать успешными. Безусловно, он одержал некоторые замечательные победы⁴⁶¹, но впечатления об этих победах не затмевают свидетельств о многочисленных катастрофических поражениях⁴⁶².

Война на море сделалась более непредсказуемой. Ни одно государство не могло более иметь такого преимущества над противником, чтобы обеспечить себе несомненный успех в морском бою. Вооружение кораблей и качества команд⁴⁶³, конечно, все еще могли иметь значение, но они редко решали исход борьбы⁴⁶⁴. Как правило, теперь победа или поражение стали зависеть от таких обстоятельств, как искусство командующего и численность флота. Принять бой означало теперь подвергнуть себя риску, полностью положившись на волю случая; но даже при благоприятном исходе дела решающей победы достичь было очень трудно.

Осторожность стала главным приоритетом. Сириан Магистр рекомендовал вступать в бой только при численном преимуществе; если же силы были равными, то от сражения нужно было уклоняться (Syr. Mag., Naumach., §§6, 1–3, 9, 8, 9, 10–11, 9, 14). Некоторые из этих рекомендаций впоследствии повторил Никифор Уран (Nikeph. Ouran., Takt., §§119, 4–6)⁴⁶⁵. Лев VI рекомендует планировать нападения с осторожностью, не вступать без необходимости в генеральное сражение и давать бой только тогда, когда есть уверенность в превосходстве над противником (Leo, Naumach., §§17, 36–7, 40, 74–5; ср. Syr. Mag., Naumach., §§15, 34–6, 67–8; Anon., Naumach., §3, 1). Главным приоритетом стратига стало сохранение своих войск и поиск возможностей атаковать неприятеля с минимальным риском для себя. Поэтому Лев VI рекомендует давать бой в водах, которые выбрал сам стратиг, вдали от вражеских берегов и засад (Leo, Naumach., §§40, 53; Nikeph. Ouran., PTh., §§38, 51; Mankali, [a], p. 246); нападать, когда вражеский флот потерпел кораблекрушение, был рассеян ветром или оказался на берегу, организовав ремонт кораблей, нападая даже в шторм или ночью (Leo, Naumach., [a] §§33, 57; Leo, Naumach., [b], §§1, 5. Ср. Nikeph. Ouran., PTh., §§31, 54; Mankali, [a], p. 245)⁴⁶⁶.

Цель военно-морской экспедиции часто могла быть достигнута при сохранении флота и фактическом отказе от сражения на море, поскольку морские войны по существу являлись десантными операциями, целью которых было обеспечение контроля над наземными объектами, а не попыткой контролировать морское пространство.

Одной из проблем оперативного контроля морских вод была невозможность организовать дальнюю разведку. Предельная высота носовой мачты стандартного дромона была около 10,65 м над уровнем моря (правда, существовали и более крупные дромоны, однако увеличение длины мачты на пару метров вряд ли имело бы какое-либо определяющее значение). С такой высоты можно было осуществлять обзор пространства лишь на расстоянии около 11,8 км. По всей вероятности, пределом обозрения с самых больших дромонов было расстояние в 15–20 км⁴⁶⁷. Разведывательные корабли не могли патрулировать пространство более чем на 30–40 км впереди флота, а вероятно, даже не более чем на 30 км, так как такие суда всегда были очень небольшими и имели, следовательно, мачты гораздо более короткие, чем у дромонов. Но даже если бы разведчики заметили вражеские корабли на расстоянии 25 км, то для флотов потребовались бы часы, чтобы приблизиться

и вступить в бой. Если бы погодные условия были благоприятны для одного флота, то они неизменно были бы неблагоприятны для другого. А в том случае, когда какой-то из флотов стремился избежать столкновения, то его никак нельзя было принудить вступить в бой.

При подходе к месту сражения нужно было построить флот в боевой порядок. Сириан Магистр подчеркивает важность этого и рассказывает, каким образом командующий флотом должен был это сделать (Sug. Mag., Naumach., §9, 4–7). Неорганизованный флот не должен был вступать в сражение, поскольку его корабли будут неспособны оказать поддержку друг другу и поэтому окажутся разбитыми¹⁶⁸. Боевой порядок важно было сохранять как можно дольше. Согласно Тактике Льва VI, стандартным боевым порядком было построение в одну линию в виде полумесяца. В ее центре находился флагманский корабль, а самые мощные и крупные дромоны располагались на флангах. Как мы показали выше, такой боевой порядок был хорошо известен уже античным грекам; он оставался стандартным боевым построением до конца эпохи галерных войн (Leo, Naumach., [a], §§2, 28, 42, 49, 50, 78, [b], §2; Nikeph. Ouran., PTh., §§26, 32, 47, 48, 71; Mankali, [a], 247, [b], 123). Кроме него использовались также и другие боевые порядки, в общем, типичные и для греко-римских времен: построение с прямым фронтом, разделение фронта боевого порядка на несколько подразделений, некоторые из которых должны были атаковать неприятеля с флангов или с тыла, когда он вел бой с главными силами византийского флота (Leo, Naumach., §§51–52; Nikeph. Ouran., PTh., §§49–50; Mankali, [a], 247–8, [b], 123). Последний способ, вероятно, использовался при подавляющем численном превосходстве.

Маврикий для сражения на реке допускает построение флота в три боевые линии: «Если же предстоит сражение на воде и враги окажутся выстроенными в боевой строй, следует расположить дромоны развернутым фронтом, соблюдая равнение и имея глубину построения в один дромон, настолько близко друг к другу, чтобы двигаться беспрепятственно, не перемешиваясь и не сталкиваясь веслами. Следует разместить, как уже сказано, столько дромонов по ширине фронта, сколько это позволит безопасно сделать судоходное пространство реки, а остальные расположить за ними следом во вторую и третью линии на удалении одного полета стрелы» (Maug., XIIB, 21; пер. В. В. Кучмы).

Среди тактических приемов, использовавшихся византийцами, можно отметить тактику притворного бездействия, к которой прибегали, чтобы спровоцировать нападение противника, а затем нанести ему неожиданный удар, используя подкрепления (Leo, Naumach., §55; Nikeph. Ouran., PTh., §52; Mankali, [a], 248, [b], 123). Другим типичным приемом было ложное отступление; цель его состояла в том, чтобы заставить врага растянуть свой боевой порядок, а затем либо послать против дезорганизованного противника свежие резервы, либо развернуть собственный строй и сокрушить вражеские корабли поодиночке (Leo, Naumach., §§54, 56; Nikeph. Ouran., PTh., §§52–3; Mankali, 248)⁴⁶⁹.

Некоторые рекомендации Льва, касающиеся военно-морской тактики, вызывают вполне обоснованные сомнения. Так, исследователи полагают, что отступление задним ходом не могло практиковаться в реальных условиях, поскольку было чрезвычайно утомительным и очень медленным маневром, который к тому же препятствовал поддержанию правильного курса из-за отсутствия возможности эффективно использовать рули кораблей⁴⁷⁰. Отступавший флот испытал бы большие трудности, пытаясь сохранить боевой порядок, из-за того, что не смог бы оторваться от преследующего врага. Почти не вызывает сомнений то, что прямо или опосредованно Лев заимствовал подобную идею у Фукидида, описавшего отступление афинской эскадры перед превосходящим ее по численности флотом пелопоннесцев (Thuc., III, 78, 3). Такая тактика могла бы быть уместной, если бы отступление предпологалось в защищенную гавань, а не совершалось в открытом море⁴⁷¹.

Впрочем, из-за отсутствия таранов или любого другого оружия, которое бы могло быстро уничтожить корабль противника, представляется маловероятным, что какие бы то ни было тактические приемы оказывали решающее значение на исход морского сражения. Одна из первостепенных задач морского боя в Средневековье состояла в том, чтобы как можно дольше сохранять боевой порядок. На начальной фазе сражения массированным обстрелом из метательных орудий противники стремились нанести друг другу максимальный урон в живой силе⁴⁷².

В связи с важностью этого этапа столкновения Лев обращает особое внимание на эффективность стрельбы, рекомендуя не растрачивать снаряды на врагов, которые защищены щитами, и следить, чтобы запасы снарядов не исчерпались и корабельные команды не утомили

себя непрерывным метанием (Leo, Naumach., §§15–17; Nikeph. Ouran., PTh., §§13–15; Mankali, [a], 244; Leo, Takt., XVIII.121–122).

Абордажная схватка была кульминацией сражения⁴⁷³. Когда корабли противоборствующих сторон прочно соединялись друг с другом, в дело вступали тяжеловооруженные воины, находившиеся на верхних палубах (Leo, Naumach., §§9, 14, 20, 73; Nikeph. Ouran., PTh., §§8, 12, 18, 66; ср. Anon. Naumach., §§2, 7, 5). Бой превращался в рукопашную схватку.

Состав и порядок движения византийского флота (стадиодромик). Византийские эскадры набирались из кораблей фемного и императорского флотов и затем собирались в различных базах — *аплектах* — в зависимости от целей их операций.

Основную часть флота составляли дромоны и хеландии, куда входили грузовые корабли, транспорты для перевозки лошадей и замыкавшие движение кораблей снабжения (Leo, Naumach., §§11, 13, 22, 23; Nikeph. Ouran., PTh., §§10, 11, 20, 21)⁴⁷⁴. Впереди и позади основной части флота, по сообщениям Льва VI, который следовал в этом за Сирианом Магистром, находилось определенное число легких дромонов, более быстрых, чем обычные. Они назывались по-разному: монеры, или галеи, и использовались для разведки и организации сообщения (Leo, Naumach., §§10, 33, 76–77, 81; Anon., Naumach., §3, 2; Nikeph. Ouran., PTh., §§9, 31, 69–70, 74; ср.: Syr. Mag., Naumach., §6, 2, Mankali, p. 243).

Лев VI советует, чтобы флот когда был собран и вышел в море, двигался по эскадрам, «по формированиям, как было принято на учениях», на достаточном расстоянии между каждым дромоном, чтобы не допускать столкновений в рядах весел (Leo, Naumach., [a], §§25, 30; Leo, Naumach., [b], §4. Nikeph. Ouran., PTh., §§23, 28)⁴⁷⁵. Во время переходов флотские подразделения, вероятно, двигались независимо друг от друга, и если это было возможно, то в неплотном строю. Это подтверждается подробным описанием подразделений, собранных для критской экспедиции 949 г., где говорится, что флот должен двигаться будучи разделенным по четырем фемам, или эскадрам (Leo, Naumach., §3, 267–268).

Инвентарь экспедиции 949 г. содержит, ко всему прочему навигационную карту, называемую *стадиодромиком*, и указывает расстояние от Константинополя до Крита, на покрытие которого отводит четырнадцать переходов (Const., Serimon., II, 45)⁴⁷⁶. Не вдаваясь в диску-

сни относительно того, как был составлен стадиодромик и как греки в X столетии могли измерять протяженность пути в открытом море, не обладая соответствующими приборами, отметим, что один переход не превышал 100 византийских миль (приблизительно 154 км). Двигаться флот мог со средней круглосуточной скоростью, равнявшейся приблизительно двум узлам⁴⁷⁷. Ни один переход не должен был занимать более двух дней.

Можно предположить, что переходы рассчитывались от одного места стоянки до другого, а не просто от ориентира до ориентира. В поддержку этого предположения говорит тот факт, что Ираклия, Приконнес, Авидос, Тенедос, Митилена, Хиос и Наксос в самом деле являлись базами, в которых стояли византийские эскадры, и поэтому логически могли быть пунктами остановок флота на пути к Криту. Но Певкии, островки Фурины, Фера-Ферасия, Христиа, Диа и даже Самос не имели портов для больших флотилий. Кроме того, главная цель таких остановок в пути состояла в том, чтобы запастись водой. Однако Фурины, Феры, Христиа и Диа имели мало пресной воды. Христиана же — изолированный, безводный, необитаемый остров⁴⁷⁸.

На самом деле те византийские флоты, которые собирались для экспедиций на Крит, как правило, не двигались прямо из Константинополя со всеми войсками на борту, а, скорее, встречались с конницей и другими войсками на юго-западном побережье Малой Азии, после чего делали лишь короткий переход на Крит. Так, веком ранее составления описи кесарь Варда во время своего нападения на Крит отправился с византийскими войсками по суше к Кепам, располагавшимся в устье реки Меандр, приблизительно в 40 милях к югу от Фигел, где и встретился с флотом (Genesios, D, 20–23; Skylit., Syn., hist., BM, 12; Theoph. cont., V, 17)⁴⁷⁹. Таким образом, стадиодромик был только ориентиром для движения флота. Фигелы или другие места для собирания войска (аплекты), расположенные поблизости от них, служили остановками во время походов на Крит, а оттуда путь на остров занимал лишь около 350 км через Самос, Наксос, Иос и Феры. Наиболее длинными переходами, где невозможно было запастись водой, были переходы от Самоса до Наксоса и от Иоса до Хандаку. Оба составляли приблизительно 125 км. Для таких коротких расстояний потребность в воде сокращалась до минимума.

ПРИЛОЖЕНИЕ

А. Г. ЮРЧЕНКО. «ГРЕЧЕСКИЙ ОГОНЬ»: НОВОЕ ИСТОРИЧЕСКОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО

Секрет «греческого огня» остался нераскрытым. И дело здесь не в усилиях византийцев: за всю историю Средних веков не было ни одного технологического изобретения, которое удалось бы удержать в тайне. Если при византийском императоре Алексее I Комнине (1056–1118) морские силы успешно использовали «греческий огонь», то спустя столетие византийцы забыли об этом оружии. Поэтому нет оснований говорить о сохранении секрета «греческого огня», следует говорить об утрате технологии.

Материал, рассмотренный авторами книги в главе «“Греческий огонь” и его использование», не содержит описания действия механизма метания жидкого огня. Привлеченные ими исторические источники относятся к категории внешних наблюдений. Ни византийский император Константин VII, ни Анна Комнина, ни историк Георгий Кедрин не проявляют интереса к механизму действия сифонов. Следует полагать, что военные трактаты, где шла речь об устройстве сифонов, не сохранились до наших дней. Поэтому мы не знаем, каков был механизм выброса огня.

Технически были возможны два способа. Первый: нефть разогревали в закрытых котлах, куда с помощью мехов нагнетали воздух, чтобы создать высокое давление. Предполагается, что под давлением струя выбрасывается из трубы, воспламеняясь на выходе. Второй: поршневые огнеметы. Такой огнемет со всеми техническими подробностями описан в китайском военном трактате 1044 г. Византийские сифоны не были поршневыми насосами. Однако нет ни одного свидетельства о котлах с высоким давлением, использовавшихся византийцами. В такой ситуации обретает решающее значение литературный источник, который при других условиях был бы признан вторичным.

Обратимся к историческим документам, связанным с деятельностью францисканской дипломатической миссии 1245 г., отправленной к монголам папой римским Иннокентием IV. Это критическое издание «Книги о Тартарах» Иоанна де Плато Карпини, подготовленное в 1989 г. центром медиевистики в Сполето⁴⁸⁰. В 1965 г. Дж. Пейнтер опубликовал по кодексу XV в. текст «Истории Тартар» брата Ц. де Бридиа⁴⁸¹. В 1967 г. О. Оннерфорс подготовил второе, исправленное, издание этого текста⁴⁸². «История Тартар» брата Ц. де Бридиа является не чем иным, как сокращенным переложением донесения брата Бенедикта Поляка, переводчика францисканской миссии 1245 г.⁴⁸³

Принимать Иоанна де Плато Карпини или Бенедикта Поляка за авторов тех или иных известий, отраженных в их отчетах, было бы сегодня непростительной ошибкой. Видимо, стоит отметить очевидную вещь. Несомненно, францисканцы сами составили свои донесения, но большая часть сведений получена ими на территории Монгольской империи из рук весьма осведомленных людей. Папские послы добросовестно зафиксировали то, что им сообщалось. На их счет мы можем лишь отнести ошибки и искажения, допущенные при записи.

В донесениях миссии содержатся два различных описания Монгольской империи. Назовем их условно «реальное» и «фантастическое». «Реальная» картина, рисуемая францисканцами, коррелирует с широким кругом восточных источников, в том числе и с монгольскими идеологическими представлениями. В определенном смысле, можно утверждать, что западные дипломаты транслируют имперский миф. Имперский миф и был той единственной реальностью, которую зафиксировали папские послы, стремясь проникнуть в тайны кочевой культуры. Картина Монгольской империи как идеальной военной машины сочетается в донесениях с фантастической картиной деяний Чингисхана, вторгающегося в неизвестные миры и бросающего вызов Богу⁴⁸⁴.

Парадоксальный итог деятельности миссии связан с переводом на латынь и включением в отчеты необычного восточного сочинения, где изображается рождение ирреальной империи Чингисхана. По инициативе Дж. Пейнтера, это сочинение принято называть «Романом о Чингисхане». Дж. Пейнтер считал его фольклорным произведением, что, однако, следует отвергнуть по той простой причине, что в тексте символам Монгольской империи придан гипертрофированный и инвертированный характер. А достигается это следующим образом.

Чингисхан приказывает трем армиям покорить весь мир и не возвращаться до установленного срока. Повинуясь приказу, армии, покорив ближние и дальние страны, вторгаются в мифические пространства, где вынуждены сражаться с монстрами (асимметричными людьми, человеческими существами на негнущихся ногах, войском псов и т. д.). Сам Чингисхан отправляется к восточному краю мира, где солнце встает из-за моря со страшным шумом. Армия Чингисхана не выдерживает шума солнца и в панике покидает враждебное пространство. Магнитная гора притягивает оружие и доспехи его воинов, а голод в дикой пустыне заставляет его отдать приказ о съедении каждого десятого. Монгольская армия, отправленная к южным границам мира, вторгается в Великую Индию. Войско индов использует неслыханное оружие: медные фигуры, которые изрыгают огонь на большое расстояние. Полагаю, что устройство загадочных фигур копирует устройство искомым византийских сифонов. Это предположение и будет предметом дальнейшего расследования.

В донесении Бенедикта сюжет выглядит так:

«А второе войско, посланное со вторым сыном Чингис-кана против индийцев, победило Малую Индию, то есть Эфиопию, в которой живут люди наичернейшие, [к тому же] язычники. Когда же [тартары] достигли Великой [Индии], обращенной [в христианство] апостолом Фомой, царь [этой] земли, которого обычно именуют пресвитер Иоанн, тотчас, хотя и не был хорошо подготовлен к войне, послал против них войско. Они использовали против тартар некую новую и неслыханную хитрость: они подготовили особым образом три тысячи всадников, впереди которых на седла посадили некие железные или бронзовые фигуры, которые содержали в своей полости живой огонь. И, прежде чем стрелы тартар могли их достичь, они начинали испускать огонь, раздувая кузнечные меха, которые располагались на седле под бедром каждой [фигуры]. Вслед за огнем они начали метать стрелы, чем войско тартар было приведено в беспорядок. Одни обожженные, а другие раненые, они пустились в бегство, [а] индийцы, преследуя их, перебили многих, а остальных изгнали из своих границ, так что впоследствии тартары к индийцам не возвращались. Сами тартары рассказывали нашим братьям, что индийцы расположили войско к бою, подняв воинов на стремях над [крупам] коней. «И прежде, чем мы успели понять происходящее, — [говорили они], — те внезапно опустили в седла, и в нашу сторону брызнул огонь, за которым

последовали их стрелы. Таким образом наше войско было обращено в бегство». Поскольку в течение следующих восемнадцати лет индийцы не видели тартар, они им сказали через вестников: «Вы вторглись на нашу землю, как воры, а не как доблестные воины, но теперь знайте, что мы каждодневно готовы к вашему нападению. Так что, несмотря на то, что вы сами не осмелитесь прийти к нам, ожидайте довольно скоро нашего нападения»⁴⁸⁵.

Замысел фаггастического сражения, где на монголов обрушиваются струи летящего огня и они проигрывают, даже не успев вступить в бой, мог возникнуть только в мифологическом поле «Романа о Чингисхане». В Средние века такого оружия, как медные фигуры, мечущие огонь на расстояние полета стрелы, не существовало. Описание грандиозной битвы между двумя великими армиями является лишь внешней рамкой, в которую вставлены другие легендарные известия. Сценарий сражения между монголами и войском пресвитера Иоанна зеркально копирует описание битвы Искандера с индийским царем Пором (в варианте, наиболее близком к «Шахнаме» Фирдوسی⁴⁸⁶ и арабской версии «Калилы и Димны», принадлежащей перу Абдаллаха ибн ал-Мукаффа⁴⁸⁷). Две знаменитые легендарные битвы рождают третью, ход которой известен только по донесениям францисканской миссии 1245 г. Рамочное построение сюжета позволяет неизвестному автору вводить неожиданные элементы в каждую из заимствованных тем. Так, медные всадники Искандера, начиненные пылающей нефтью, превращаются в никому не известное огнеметное оружие индийцев. О герметичности железных коней и всадников войска Искандера говорится в «Шахнаме». Нефть горит внутри железных коней, что в некотором смысле соответствует традиционной тактике огневого боя на Востоке — метанию сосудов с пылающей нефтью, тогда как выброс огненной струи предполагает принципиально иную технику, связанную с разогреванием (но не горением) нефти в герметично закрытых котлах.

В «Романе о Чингисхане» в описание огненных фигур вносится совершенно новый момент, к тому же абсолютно непонятный францисканцам. На мой взгляд, речь идет об утраченной к XIII в. секретной технике метания *жидкого* греческого огня, когда нефть разогревали в герметических котлах; туда же нагнетался воздух с помощью мехов (эта деталь позволяет понять странные, на первый взгляд, кузнечные меха, расположенные под бедрами фигур). Под фигурами медных

воинов следует понимать герметические механизмы для пускания «греческого огня».

Немецкий историк Ф. Риш, несомненно, прав, предполагая связь между медными статуями индийцев, которых те усаживают в седла лошадей, и войлочными фигурами монголов⁴⁸⁸. Речь идет о боевой хитрости монголов, а именно — об изготовлении войлочных чучел наподобие людей, которые помещались на свободных лошадях с целью создать у противника иллюзию многочисленности монгольского войска. В шестой главе своей книги Иоанн де Плано Карпини дает исчерпывающую характеристику этой тактики: «А когда они собираются вступить в сражение, то располагают все боевые порядки так, как они должны сражаться. Вожди же или предводители войска в бой не вступают, но держатся вдалеке от неприятельского войска, и рядом с ними на конях сидят дети и женщины и [тут же находятся] кони [без седоков], а иногда они изготавливают фигуры людей и сажают их на коней: [все] это они делают для того, чтобы создавалось впечатление, будто сражающихся — великое множество»⁴⁸⁹. Рогерий, сплитский архиепископ (1249–1266), еще в бытность свою каноником в Варадине, написал «Жалобную песнь» о разрушении Венгерского королевства, где рассказывает об этой монгольской хитрости⁴⁹⁰. Сведения латинских авторов подтверждаются независимым источником. Во время боевых действий в Средней Азии малочисленное монгольское войско устремилось в погоню за хорезмийским султаном Джалал-ад-дином. Под Перваном монголы решили принять бой с превосходящим по численности противником. Согласно Рашид-ад-дину, «монголы отдали [по войскам] приказ, чтобы каждый всадник укрепил на своем коне чучело человека из войлока и прочего и держал бы за спиной. В течение ночи они смастерили [эти чучела] и на следующий день построили ряды. Когда войско султана увидело эту тьму [войск], оно вообразило, что к монголам подоспело подкрепление, и сделало попытку к бегству»⁴⁹¹.

Метаморфоза войлочных фигур в медные демонстрирует совершенно необычный прием обработки сведений реального характера. Напомню, что в битве монголов с пресвитером Иоанном к хитрости с фигурами прибегают индийцы, причем эти фигуры медные. Следовательно, происходит тройная инверсия исходного элемента: согласно авторскому замыслу, войлочные подобию людей превращаются в медные, это оружие находится в руках индийцев, и оно приносит им победу. Монголам нечего противопоставить удивительному оружию индийцев.

Отметим еще одну важную подробность сюжета — инвертированный характер общеизвестных представлений о монгольских лучниках. Неоспоримым достоинством монгольской конницы, кроме скорости передвижения, было умение метать стрелы на большое расстояние, а тактической особенностью был упреждающий удар. Так, например, брат Бенедикт пишет со слов знающих людей: «Когда же они должны сойтись с врагами, многие из них вооружаются большим количеством колчанов и стрел, и прежде чем стрелы противника достигнут их, они выпускают свои, даже если это преждевременно и они не могут выпускать [стрелы] прицельно. А когда они могут достать [противника] стрелами беспрепятственно, говорят, что [это напоминает] скорее дождь, чем летящие стрелы. И это [происходит] по причине крайней густоты [летающих] стрел»⁴⁹². В легендарной битве с индийцами представлена обратная ситуация: «*прежде чем* стрелы тартар могли их достичь, они начинали испускать огонь, раздувая кузнечные меха <...>. Вслед за огнем они начали метать стрелы, чем войско тартар было приведено в беспорядок». Иными словами, индийцы с успехом используют «монгольскую» тактику упреждающего удара.

Только опираясь на метод инверсии, можно установить, как рождается композиция, в которой победа остается за индийцами (например, хитрость с фигурами Искандера, вводящими в заблуждение индийцев, в нашем случае представлена как хитрость индийцев, побеждающих монголов; индийцы, в свою очередь, используют один из военных приемов монголов, имитирующий удвоение войска; войлочные фигуры превращаются в медные статуи, огонь индийцев летит на расстояние, превышающее полет монгольских стрел, и т. д.). Самый загадочный элемент в этой картине — медные всадники, испускающие огонь на большое расстояние. Варианты интерпретаций медных фигур — от огнестрельного оружия⁴⁹³ до статуй Будды⁴⁹⁴ — свидетельствуют скорее о фантазии современных авторов (непроизвольно оказавшихся в игровом поле романа), нежели об истинном понимании ситуации.

В пятой главе донесения Иоанна де Плано Карпини оружие индов названо «греческим огнем» (*igni grego*), тогда как в переводе брата Бенедикта огонь именуется «живым» (*ignem viuum*).

Очевидно, что интрига сюжета заключена в огненосных медных фигурах — с их помощью индийцы одерживают победу и демонстрируют свое превосходство над монголами. Возникает вопрос: почему тактика индийцев названа повой и неслыханной военной хитростью?

Насколько известно, этот вопрос не был предметом специальных исследований. Например, Дж. МакГрегор ограничивается предположением, что зажигательные устройства индийцев могли быть одним из видов оружия, которое использовалось монголами и хорезмийцами, но ближе всего, по его мнению, они напоминают хитрость Александра Великого в сражении с индийским царем Пором⁴⁹⁵. Принцип действия оружия индийцев исследователь не объясняет. Как известно, ни Александр, ни монголы, ни хорезмийцы не применяли в военных целях медные фигуры, мечущие огонь. Подобная огневая техника была известна только византийцам. Следовательно, загадочное оружие индийцев — не литературный вымысел. Узнав тайну медных фигур, мы получим ключ к истории одного из самых «технологичных» военных изобретений раннего Средневековья, к середине XIII в. ставшего уже легендой.

«ГРЕЧЕСКИЙ ОГОНЬ»

Действие византийского огнемета зависело в первую очередь от высокого давления в котлах, где разогревалась нефть. Эта техника метания огня неизвестна ни китайцам, ни монголам. Однако подобное устройство в виде медных фигур, способных метать жидкий огонь в противника, все же появляется на страницах «Романа о Чингисхане». Авторство францисканцев в описании огнемета индийцев исключается хотя бы потому, что в главе, специально посвященной способам войны с монголами, огненные фигуры даже не упоминаются; напротив, дается множество разумных советов. Последнее свидетельствует о том, что огнеметы в Европе XIII в. не использовались. По крайней мере, папские послы никогда не слышали о таком оружии. Они некритично транслируют изысканный литературный вымысел, где огнемет превращается в медную фигуру, укрепленную на лошади. Вне легендарного контекста это в высшей степени абсурдная картина. Выше уже было высказано предположение об утраченном византийском секрете. В связи с этим ниже мы рассмотрим устройство и принцип действия китайской и греческой огнеметных машин.

На сегодняшний день круг вопросов, связанных с историей «греческого огня», далек от разрешения. Поэтому, чтобы убедиться в легендарности механизмов, описанных в нашем сюжете, следует по мере возможности оценить все доступные средневековые известия. Возвемся к вопросу: использовали ли монголы «греческий огонь»?

В «Книге о Тартарах» брата Иоанна в шестой главе, посвященной войне, оружию и хитростям монголов при осаде укреплений, еще раз упоминается «греческий огонь». На этот раз его используют монголы при штурме укреплений, когда им уже не помогают осадные машины. Что следует понимать под выражением — осаждающие «бросают “греческий огонь”» — пока неясно. «Укрепления они осаждают следующим образом. Если есть таковое укрепление, они его окружают, и даже блокируют, чтобы никто не мог ни входить, ни выходить, и штурмуют [его] самым сильным образом при помощи [осадных] машин и стрел, причем не прекращают сражение ни днем, ни ночью для того, чтобы те, кто находится внутри укреплений, не отдыхали. Однако сами тартары отдыхают, потому что они разделяют войско так, что одни сменяют в битве других, чтобы не очень уставать. А если таким способом они не могут его взять, то бросают “греческий огонь”»⁴⁹⁶.

На первый взгляд, сведения брата Иоанна подтверждаются независимыми источниками. Имеется персидское свидетельство о применении монголами сосудов с нефтью при осаде среднеазиатских городов. Согласно Рашид-ад-дину, при осаде крепости города Бухары монголы «с обеих сторон установили катапульты [манджаник], натянули луки, посыпались камни и стрелы, полилась нефть из сосудов с нефтью». Когда монголы разрушили крепостную стену Самарканда, «около тысячи человек укрылось в соборной мечети. Они начали жестоко сражаться [с монголами] стрелами и нефтью; монголы также метали нефть и сожгли мечеть со всеми теми, кто в ней находился». При осаде Хорезма монгольские воины «подожгли кварталы метательными снарядами с нефтью [карурэ]»⁴⁹⁷. На мусульманском Востоке сосуды с нефтью были известны под названием *карурэ* (араб. мн. ч. *каварир*). Как указывал египетский историк ал-Калкашанди (1355–1418), «*каварир ан-нафт* — это емкости, в них вливается нефть, и ими обстреливают укрепления и крепости с целью поджечь их»⁴⁹⁸.

Сведения о применении монголами «греческого огня» — не столько ошибка Иоанна де Плано Карпини, сколько некорректное использование термина. Вероятнее всего, ему рассказали о китайских пороховых зажигательных снарядах. Сосуды с нефтью метали противники монголов — воины хорезмшаха.

Китайские огнемечники в армии монголов упоминаются в связи с организацией военного похода на Багдад в 1253 г. Согласно «Всеобщей истории» сирийского автора Абу-л Фараджа бар-Эбрея,

в 1252/53 гг. после окончания курултая в поход на запад был отправлен Хулагу, в армии которого «из земель Китая имелась тысяча мастеров [военных] машин и метателей нефти»⁴⁹⁹. По сведениям Рашид-ад-дина, Менгу-каан «послал в Хитай гонцов, чтобы доставили тысячу китайцев кампеметчиков, огнеметчиков и арбалетчиков»⁵⁰⁰. По замечанию С. А. Школяра, упоминание о нефтеметателях выглядит здесь странно: метание снарядов с нефтью было широко распространено как раз на Среднем Востоке⁵⁰¹, а не в Китае, и факт присылки китайских нефтеметателей является исторически необъяснимым. По мнению С. А. Школяра, под «метателями нефти» подразумеваются артиллеристы, связанные с метанием «огневого», т. е. порохового оружия (*хо пао*), для названия которых Рашид-ад-дин не нашел персидского терминологического эквивалента⁵⁰². Это положение в равной степени относится и к сведениям Иоанна де Плано Карпини. Китайские «огневые» горшки представляли собой керамические, не очень толстостенные сосуды, суживающиеся кверху; внутри помещался пороховой заряд, а в горлышко вставлялся запальный шнур⁵⁰³. Наиболее ранние китайские известия об употреблении пороха для изготовления гранат, которые метали руками или при помощи особых приспособлений, относятся к 1161 г., а затем — к 1232 г., когда эти гранаты применялись китайцами в военных действиях⁵⁰⁴.

Для X–XIII вв. применение зажигательных снарядов в метательной артиллерии Китая не было чем-то принципиально новым. Различные природные горючие материалы употреблялись как раньше, так и в период Сун в виде снарядов, наполненных сухой травой, хворостом, животными и минеральными маслами. Качественно новым явлением в развитии зажигательных снарядов стал порох⁵⁰⁵. Вот какая перемена произошла с *хо цзянь* — «огневой», или зажигательной, стрелой. В период Тан к древку стрелы привязывали керамический сосуд, мешочек или небольшую тыкву-горлянку с горючим составом, продевая привязь через два отверстия в наконечнике. В X в. для снаряжения зажигательных стрел начинают применять порохообразные смеси (к головной части стрелы прикрепляют пороховой шар)⁵⁰⁶. Первое сообщение о применении пороха в военных целях содержится в «Цзю го чжи» («Истории девяти государств»). В 904 г. осаждающим был отдан приказ «метать летающий огонь». *Хо пао*, вылетая из метательных устройств, поражало огнем в результате действия пороха. С. А. Школяр подчеркивает, что первоначально использовались лишь зажигательные

свойства пороха. Значение термина *хо пао* для периода X–XIII вв. он ограничивает понятием «огневой снаряд»⁵⁰⁷. *Хо пао* метают с помощью камнемета, зажигательное действие этого снаряда сомнений не вызывает. Сообщения о первых осадах крепостей Северного Китая монголами свидетельствуют о применении ими камнеметного оружия руками пленных или перешедших на их сторону китайских или чжурчжэньских артиллеристов. Когда в 1232 г. монгольская армия окружила столицу чжурчжэней Кайфэн, именно эти воины обрушили на стены города зажигательные снаряды (*хо пао*) и уничтожили защитные средства осажденных⁵⁰⁸. Вот описания двух зажигательных снарядов, названных в сочинении «У цзин цзунъяо» «огненными ястребами». Первый, «бамбуковый огненный ястреб» (*чжу хо яо*), изготовлялся следующим образом:

«Из бамбука сплетают корзину большого объема, но с узким отверстием [сверху], по форме узкую и длинную. Снаружи корзину оклеивают несколькими слоями употребляемой ныне желтой бумаги. Внутри [корзины] кладут порох весом 1 цзинь [596 г], добавляют камней [размером] с мелкое яйцо. Сообразуясь с весом [снаряда], к нему в качестве хвоста привязывают травяные стебли весом 3–5 цзиней [1,8–2,9 кг]. <...> Если враги атакуют стену, эти [снаряды] метают с помощью камнемета [пао]. Они опаляют скопища врагов и приводят [их] отряды в панику»⁵⁰⁹. Вторым снарядом был «огненный ястреб с железным клювом» (*те цзуй хо яо*). Его устройство описано коротко: «К деревянному корпусу с железным наконечником привязывают в качестве хвоста травяные стебли, внутри снаряда кладут порох»⁵¹⁰.

Благодаря железному наконечнику «ястреб» второго типа мог втыкаться в деревянные предметы наподобие зажигательной стрелы. Имеются известия и о китайских зажигательных снарядах в виде горшков, наполнявшихся расплавленным металлом⁵¹¹. С конца эпохи Тан нефть в Китае находит применение в военном деле как горючий материал, особенно эффективный в морском бою. И все же нефть, которая частью добывалась в самом Китае, частью доставлялась морем арабскими и персидскими купцами, нельзя сравнить по масштабам применения в военных целях с порохом. Ни одно из перечисленных китайских средств огневого боя не могло быть прообразом огненных фигур в эпопее о Чингисхане.

В Ипатьевской летописи имеется свидетельство о том, как в 1184 г. половцы использовали мусульманского мастера, владевшего техникой

метания «живого огня». Что следует понимать под термином «живой огонь» — жидкую огненную струю или снаряды с зажигательной смесью? Вопрос непростой. Не исключено, что в свое время этот термин возник для обозначения жидкого «греческого огня», но в XII в. был перенесен на технику метания зажигательных сосудов с нефтью. Из летописного сообщения ясно лишь, что речь идет о метании снарядов с помощью самострелов⁵¹². Обратим также внимание на интересное противопоставление в летописном известии: *жечь огнем*, но *стрелять живым огнем*. «Пошел бяше оканьный и безбожный и треклятый Кончак со множествомь половець на Русь, похулся, яко пленити хотя грады рускые и пожещи огньемь, бяше бо обрел мужа такового бесурменина, иже стреляше живым огньемь, бяху же и у них луци тузи самострелнии, одва 50 мужь можашеть наприяци». Половцы проиграли бой. В результате метатель огня оказался в плену: «оного бесурменина яша. У него же бяшесть живой огонь то и того ко Святославу приведоша со устроенымь»⁵¹³.

По объяснению В. В. Арендта, упоминание 50 мужей, необходимых для натяжения лука, приведено как сравнение для пояснения силы лука, который натягивали с помощью механических приспособлений⁵¹⁴. По мнению Арендта, речь идет либо об аркубаллисте, в которой инструментом метания служил большой лук, либо о камнемете для метания зажигательных снарядов с нефтью (в одном из трех типов камнеметов — невробаллисте — для метания использовали энергию упругих животных сухожилий)⁵¹⁵. В литературе уже отмечалась связь между разбираемым эпизодом и выражением «живые шерешеры» в поэме «Слово о полку Игореве»: (Святослав обращается к князю Всеволоду: «Ты бо можеша посуху живыми шерешеры стреляти»)⁵¹⁶. Согласно предположению П. М. Мелиоранского, русское *шереширь* имеет прототипом персидское словосочетание *tir-i-charx*, стрела или снаряд «черха»⁵¹⁷. На мусульманском Востоке огромные самострелы-катапульти носили персидское название *charx*⁵¹⁸. С их помощью метали металлические стрелы, металлические сосуды или трубки, наполненные горючими составами. Добавим, что об огненных стрелах персов писал еще Прокопий из Кесарии⁵¹⁹. По мнению Н. А. Баскакова, «фонетическая адаптация *tir-i-carn* > *isirisar* > русск. *шерешир* оправдана»⁵²⁰. По мнению К. Г. Менгеса, «это самое загадочное слово во всем тексте. Однако обозначает оно вполне недвусмысленно какое-то метательное орудие, род катапульти, стреляющей тяжелой-

ми снарядами, и, по-видимому, снарядами, начиненными “греческим огнем”»⁵²¹. Из дальнейших рассуждений К. Г. Менгеса явствует, что он не видит особой разницы между техникой метания огня с помощью катапульта и жидким огнем, выпускаемым сифонами. Выше мы условились различать то и другое, ибо речь идет о принципиально различных техниках. В противном случае возникает традиционная ошибка, связанная с вопросом «об особой смеси химических веществ, из которых состоял “греческий огонь”»⁵²². Жидкий «греческий огонь» предполагал использование только очищенной нефти.

В эпоху Крестовых походов на мусульманском Востоке горючим составом для метательных зарядов служила смесь нефти с некоторыми другими веществами; состав назывался *нафт*. Известны примеры употребления в XIII столетии в древнерусском языке слова *нефть* как горючего вещества⁵²³. Так или иначе, живой огонь в летописном эпизоде невозможно трактовать как жидкий греческий огонь⁵²⁴. Вопрос о «живом огне» потребовал особого внимания, потому что в «Истории Тартар» Ц. де Бридиа использован близкий по смыслу латинский термин *ignis uiuus* ‘живой огонь’. Возможно, что брат Бенедикт, зная в какой-то степени русский язык, услышал этот термин от русских переводчиков.

В поэме «Искандер-наме» Низами Гянджеви описывает бой витязей Искандера со страшным великаном, чей лоб украшен рогом. Никакое оружие, даже пылающая нефть в сосудах, метаемых со спины боевого слона, не может сразить неведомое существо⁵²⁵. Во времена Низами боевые сосуды с горящей нефтью были обычным оружием. Описывая многочисленные битвы Искандера, Низами ни разу не упоминает об огнеметах.

По мнению М. А. Заборова, во время Крестовых походов «греческий огонь» был широко известен на Западе и на Востоке, причем применялся как в морских, так и в сухопутных боях⁵²⁶. Если понимать под «греческим огнем» метание сосудов с пылающей нефтью, то широкое применение такой огневой техники несомненно; в то же время говорить о широкой известности струйных огнеметов не приходится. Как правило, такие подробности исследователями во внимание не принимаются.

Так, например, М. А. Заборов считает, что крестоносцы применили «греческий огонь» при штурме Константинополя 12 апреля 1204 г. Участник событий, пикардийский рыцарь Робер де Клари, пишет, что

когда венецианцы приблизили свои корабли к стенам города, «то начали яростно атаковать, стрелять из луков, метать камни и забрасывать на башни греческий огонь; но огонь не мог одолеть башни, потому что они были покрыты кожами»⁵²⁷. Из этого сообщения еще неясно, использовали ли франки огнеметы, либо же с помощью катапульта бросали сосуды с нефтью. Скорее всего, речь идет о катапультах. И вот почему. По крайней мере, именно об этом свидетельствует один из предводителей похода, Жоффруа де Виллардуэн. Перечисляя орудия штурма 12 апреля (канеметы, мангонью — метательные орудия типа катапульты и лестницы из корабельных мачт), он вообще не говорит о «греческом огне»⁵²⁸. Византийский историк Никита Хониат сообщает о венецианских судах с приготовленными на них лестницами и орудиями осады. Он также упоминает, что венецианцы укрыли свои корабли воловьими кожами, чтобы защитить их от огня. Речь идет об огне, метаемом с помощью катапульта⁵²⁹. В древнерусском известии о взятии Царьграда крестоносцами в 1204 г. сообщается о бочках со смолой: «замыслиша съвешивати бьчкы через град накладены смолины»⁵³⁰. Согласно словарю И. И. Срезневского, смолины: 1) древесный сок, смола; 2) минеральная ископаемая смола, асфальт⁵³¹. Соответственно, бочки со смолой есть не что иное, как сосуды с нефтью.

«И пустились на хитрости, как и раньше: приготовили к штурму корабельные реи, а на других кораблях установили тараны и лестницы, а с третьих приготовились метать через городскую стену бочки со смолой. И зажгли лучины на бочках, и метали их на дома, и, как прежде, зажгли город. И пошли на приступ в девятый день апреля, в пятницу пятой недели поста, но ничего не сделали городу, и было убито около ста фрягов. И стояли здесь фряги три дня, и в понедельник вербной недели на восходе солнца приступили к стенам напротив святого Спаса <...>. Подошли же на сорока больших кораблях, среди которых были и дромоны, а в них — люди на конях, и сами в доспехах, и кони их. Другие же корабли и галей фряги поставили позади, опасаясь, что их подожгут, как в тот раз, когда пустили греки на них десять кораблей с огнем, уставив паруса на попутный ветер, в ночь на Васильев день, но не смогли причинить вреда фряжским кораблям»⁵³².

Последняя хитрость греков с зажженными кораблями косвенно свидетельствует об утрате ими грозного огнеметного оружия. Иначе трудно объяснить, почему осажденные не применяли огнеметов. 1 января 1204 г. византийцы попытались спалить флот латинян.

«Греки придумали некую великую уловку, — сообщает Жоффруа де Виллардуэн, — они взяли 17 больших кораблей и наполнили все их большими деревянными плахами и всякими горючими вещами — паклей, смолой, бочками, и выждали, пока с их стороны подул сильный ветер. И вот однажды в полночь они подбросили огонь в эти корабли и поставили их паруса по ветру, дав пламени разгореться весьма высоко, так что казалось, будто вся земля пылает. И вот эти корабли подплыли к флоту пилигримов. <...> Венецианцы же быстро взобрались на свои корабли, и все остальные, у которых были корабли, и они стали защищать их от пламени как только могли»⁵³³. Во время осады Константинополя венецианцы защищали свои корабли дубовым настилом и виноградной лозой, чтобы уменьшить силу ударов камней, которые метали греки⁵³⁴. Об огнеметах не говорится ни слова. На вооружении армии Никейской империи (XIII в.) находились стенобитные машины, камнеметные орудия, катапульты для метания зажигательных снарядов⁵³⁵. Об устройствах, испускающих жидкую огненную струю, не сообщается.

Принято считать, что арабы применяли против крестоносцев «греческий огонь»⁵³⁶. В таких случаях обычно ссылаются на сведения сэра Жана де Жуанвиля, участника Седьмого Крестового похода. Действительно, нефть и боевой огонь играли в этих событиях первостепенную роль. 25 декабря 1249 г. король Людовик IX подошел к одному из мелких рукавов дельты Нила, называемому Бахр ас-Сагир, и подступил к стенам Мансуры. Король решил, в частности, построить плотину с тем, чтобы по ней можно было пересечь Бахр ас-Сагир. Чтобы защитить своих людей от мусульман, которые с противоположного берега осыпали войско крестоносцев стрелами, король приказал построить «кошки» или галереи из балок и досок, а также у самой воды — деревянные башни. Наконец, Людовик велел мастеру Жослену де Корно выставить восемнадцать катапульт, камнеметов и мангонью. Совершенство техники метания сосудов с огнем давало мусульманам огромное преимущество в войне с крестоносцами. Вот свидетельство Жана де Жуанвиля:

«Однажды вечером, когда мы несли ночной караул у башен, случилось, что они подвезли орудие, называемое камнеметом, которое они еще не использовали, и заложили греческий огонь в пращу орудия. Когда монсеньор Готье де Кюрей, добрый рыцарь, который был со мной, увидел это, он нам так сказал:

“Сеньоры, вы в самой великой опасности, в какой когда-либо находились; ибо если они подожгут башни, в которых мы сидим, мы сгорим и погибнем; а если мы оставим наши укрепления, охрану коих нам вверили, мы будем опозорены; посему никто не может нас спасти от этой опасности, кроме Господа. Я предлагаю вам и советую всякий раз, когда они будут бросать в нас огонь, опускаться на колени и локти и молить Господа уберечь нас от этой опасности”.

Как только они выстрелили в первый раз, мы пали ниц, как он нас научил. Первый снаряд, который они метнули, пролетел между нашими двумя башнями и упал недалеко от нас на площадке, которую расчистило войско, дабы перекрыть реку. Наши люди принялись тушить огонь; и так как сарацины не могли напрямую стрелять по ним из-за сооружений, которые велел построить король, они стреляли вверх в небо так, что их стрелы падали на них сверху.

Греческий огонь, когда его бросали, был размером с винный бочонок, а выходящий из него огненный хвост был длиною с копье. И при движении он производил столь сильный шум⁵³⁷, что казалось, будто это небесная молния; он походил на летящего по воздуху дракона. А сияние он распространял такое, что в лагере было светло как днем из-за обилия огня, излучавшего сильный свет. В этот вечер они три раза метали в нас греческий огонь и четыре раза стреляли огненными стрелами в нас из арбалетов с воротом.

Всякий раз, когда наш святой король слышал, как они обстреливают нас греческим огнем, он вставал с постели, протягивал руки к распятию и плача говорил: «Милосердный Господь, сохрани мне моих людей!» И я истинно верю, что его молитвы пособили нам в нужде. По вечерам, когда падал огонь, он посылал к нам одного из камергеров, дабы узнать, в каком положении мы находимся и не причинил ли огонь нам вреда.

Однажды, когда они выстрелили в нас, огонь долетел до берега реки и упал подле башни, которую охраняли люди монсеньора де Куртене. И тогда один рыцарь, которого звали л'Обигуа, мне сказал: “Сир, если вы не поможете нам, мы все сгорим; ибо сарацины выпустили столько огненных стрел, что кажется, будто на нашу башню двинулась пылающая изгородь”. Мы вскочили, побежали туда и увидели, что он говорит правду. Мы погасили огонь, и пока тушили его, сарацины засыпали нас стрелами из-за реки.

Братья короля охраняли башню днем, поднимаясь наверх, чтобы стрелять по сарацинам из арбалетов, стрелы которых долетали до

сарацинского лагеря. Король постановил, что когда дневной караул в башне несет король Сицилии, то мы несем ночной. В тот день, когда сицилийский король должен был нести охрану днем, а мы — ночью, нас постигла великая беда из-за того, что сарадины разбили вдребезги наши башни. Среди бела дня они подтащили камнеметы, что проделывали раньше только ночью, и метнули греческий огонь в наши башни.

Они подтянули свои орудия так близко к дамбе, которую для перекрытия реки насыпало войско, что никто не решался подойти к башням из-за машин, что швыряли огромные камни, падавшие на дорогу. Отчего и случилось, что две наши башни сгорели; и король Сицилийский был из-за этого настолько вне себя, что хотел броситься сбивать огонь, чтобы его погасить; и ежели он был этим разгневан, то я и мои рыцари славили за это Господа; ибо все мы сгорели бы, если бы несли вечером караул»⁵³⁸.

Ясно, что речь идет о сосудах с зажигательной смесью (к теме жидкого огня это не имеет никакого отношения).

Трактат «*Liber ignium ad comburendos hostes*» («Книга об огнях для опаления врагов») известен в латинском переводе с арабского языка с конца XIII в. Авторство трактата приписывается Марку Греку (нач. IX в.)⁵³⁹. Считается, что рукопись передает рецепт греческого огня, сходный с порохом. Описание состава «греческого огня» в этом трактате представляет собой некую фантастическую смесь: «Приготавливай греческий огонь таким способом: сера, винный камень, камедь, смола, селитра, нефтяное масло и обыкновенное [растительное] масло. Вскипяти все это вместе, опусти затем туда паклю и зажги»⁵⁴⁰. Видимо, этот рецепт дал В. В. Арентду повод утверждать следующее: «Греческий огонь представлял собой взрывчатую зажигательную смесь на селитряной основе. Сера, селитра, смола и льняное масло были главными элементами состава огня». Отсюда следует «логичный» вывод, что византийские сифоны «напоминают конструкцию первых пушек XIV в. с их вкладными камерами». На самом деле перечень Марка Грека, где упоминаются сера, винный камень, как и сама процедура нагревания, есть типичный алхимический рецепт, никакого отношения к «греческому огню» не имеющий⁵⁴¹.

Находка «Книги об огнях для опаления врагов» дала повод исследовательской традиции скрупулезно заняться составом «греческого огня», т. е. историей пороха, якобы изобретенного в Европе⁵⁴². Спор свелся к вопросу: входила ли в состав малоазийского «греческого

огня» селитра или нет? Старания многих исследователей сводились к отождествлению понятий «греческий огонь» и «порох». Очевидно, что в рамках этой исследовательской традиции любое свидетельство об огнеметах либо совершенно игнорировалось, либо переходило в тему огнестрельного оружия⁵⁴³. Соответственно, в многочисленных комментариях к разным текстам «греческий огонь» представляется смесью жженой извести, серы, угля, смолы, нефти, селитры и пр., которая каким-то малопонятным образом выбрасывалась из медных труб⁵⁴⁴. Все это выглядит довольно странно.

Византийский император Константин Багрянородный (952 г.), сообщая своему сыну о секретном оружии империи, определенно говорит о нефти и «влажном огне». Секрет «греческого огня» был не в составе смеси, а в способе использования нефти, нагреваемой в герметичных котлах.

Не вступая в дискуссию по поводу пороха, отметим, что селитру как лечебное вещество упоминает ал-Бируни (XI в.). Это вещество называлось *салджини* — «китайский снег»⁵⁴⁵. На арабском Востоке селитра под названием «баруд» упомянута в словаре минералов и растений, помещенном в медицинский трактат некоего врача из Дамаска (1240 г.). Только манускрипт 1290 г. Гассана ал-Раммаха знает селитру как основу пиротехники (селитра была основой порохового состава). Там же содержится описание первого типа огнестрельного оружия — мадфы с деревянным стволом⁵⁴⁶. С. Ромоцки категорически утверждал, что селитра появляется в мусульманских странах лишь во второй четверти XIII в. и до этого времени она также незнакома и византийцам⁵⁴⁷. С боевым применением пороха арабский Восток познакомился во время вторжения монголов в Малую Азию. В монгольских армиях китайская артиллерийская техника имела большое, если не решающее, значение⁵⁴⁸.

СРЕДНЕВЕКОВЫЕ ОГНЕМЕТЫ

Сама по себе идея поражения воинов противника струей горячей жидкости очень древняя. Издавна в качестве горючего материала применялись смола, различные животные и растительные жиры, затем их заменяют нефть и продукты ее перегонки. Весьма небольшая дальность поражения при метании горячей жидкости вручную очень рано вызвала необходимость применения простейших механизмов. Одно из таких приспособлений описал Фукидид. К длинному полуму

бревну, обитому железом, с одной стороны подвесили котел с пылающими углями, серой и смолой, а с другой приладили кузнечные меха. С помощью мехов раздули огромное пламя в котле и подожгли стену укрепления⁵⁴⁹. Изобретение Ктезибием (около III в. до н. э.) поршневого насоса позволило римлянам использовать его нагнетательное действие для метания огненной струи. Применение римских насосов для огнеметания было прочно забыто в средневековой Европе. Европейские армии XI в. и позже не знали поршневых боевых механизмов для метания огненной струи. Знаменитые сифоны «греческого огня» использовали другой принцип метания. И скорее всего, именно в них заключена разгадка легендарного оружия, использованного индийцами против монголов.

Поскольку в донесении брата Бенедикта говорится о железных или бронзовых фигурах, содержавших в своей полости живой огонь, который выпускали, раздувая его посредством кузнечных мехов, то для выяснения механизма действия следует обратиться к устройству средневековых огнеметов. Начнем с китайского аппарата. В военном трактате 1044 г. «У цзин цзунъяо», официальном своде военных знаний Китая того времени, приводится следующее описание огнемета и его действия:

«Из кованой меди изготавливают короб, снизу приделывают четыре ножки, сверху в ряд [прикрепляют] четыре [вертикально расположенных] круглые трубы. Сверху на круглые трубы поперек приделывают поперечную трубу. Все [эти трубы] сообщаются с полостью короба и между собой. Головная и хвостовая части поперечной трубы сильно утоньшены. В хвостовой части она имеет небольшое отверстие величиной с зерно клейкого проса, в головной части проделывается круглое отверстие диаметром полтора цуня¹. Сбоку короба [приделана] круглая труба с отверстием, которая служит горловиной [короба] с пробкой. В горловину заливают нефть. Внутри поперечная труба имеет шток с поршнем. В головной части штока намотан конопляный жгут толщиной в полтора цуня. Спереди и сзади на [него] нанизаны два медных кольца. В хвостовой части [штока] имеется поперечный костыль. Перед костылем [на шток] нанизывается круглая крышка. [Когда поршень] введен [в трубку], он закрывает отверстие трубы [в ее головной части]. При подготовке к метанию черпаком из чана

¹ Полтора цуня равно 3,07 см.

нефть вливают через горловину в короб в количестве до трех цзиней¹. К головной части [поперечной трубы] приделывают огневую насадку, в середину [ее] помещают порох. Чтобы воспламенить [его], применяют раскаленное шило. Вводят шток с поршнем в поперечную трубу, приказывают человеку, оттянув поршень назад, с силой двинуть его [вперед]. Нефть вырывается из огневой насадки [горящей струей] и охватывает пламенем все, [на что попадет]»⁵⁵⁰.

По мнению С. А. Школяра, описанный огнемет представляет собой поршневой насос вытеснения с пульсирующей подачей, действующий от мускульной силы человека. Пламеобразующей жидкостью в нем является нефть, а зажигательным веществом — порох. Отметим, что огнеметный аппарат и принадлежности к нему изготавливаются из меди. В том же трактате описан огнемет другой конструкции.

«[Еще] один образец [огнемета] представляет собой большую круглую трубу; в центре [на трубу] панизан медный сосуд, снизу приделаны две ножки, внутри имеется маленькая ножка. [Все части механизма] сообщаются между собой. Все они также сделаны из меди. Так же приделаны шток с поршнем. Правила метания аналогичны вышензложенным»⁵⁵¹.

И этот огнемет представлял собой поршневый насос, выбрасывавший струю нефти, для воспламенения которой также использовался порох. По примерным расчетам С. А. Школяра, дальность выбрасывания струи не превышала 4 м⁵⁵². По этой причине огнемет был оборонительным оружием и, как правило, применялся осажденными против осаждающих, а в полевых условиях был практически бесполезен.

Принято считать, что «греческий огонь» использовался византийцами в морских сражениях с VII в. Более реальной датой следует признать начало IX в. В пятой и девятнадцатой главах трактата по военной тактике император Лев Философ (IX в.) упоминает особый вид оружия, который был в употреблении в его время, но еще не был известен Маврикию, автору «Стратегикона» (нач. VII в.). Речь идет о «греческом огне», который именуется *πυρ θαλασσιον* 'морским огнем'. Знаменательно, что он упоминается именно в этих (и только в этих!), наиболее независимых главах трактата⁵⁵³. Из сочинения Льва известно, что огнеметные сифоны изготавливались из бронзы. О металлических сифонах сообщает и византийский историк IX в. Феофан: в 805 г.

¹ Цзинь равен 596 г.

болгары, взяв византийские города Мезимврий и Делвет, «нашли в них тридцать шесть медных сифонов и немалое количество морского извергаемого огня и множество золота и серебра»⁵⁵⁴.

Действовало это оружие следующим образом. Через особые трубы разогретая нефть огненной струей выбрасывалась на неприятельский корабль, который, как правило, воспламенялся. Константин Багрянородный в сочинении «Об управлении Империей» дважды говорит о жидком огне, выбрасываемом через сифоны. Он предостерегает своего сына от проклятий, которые падут на голову дерзнувшего передать секрет этого огня другому народу. И добавляет: «Было определено, чтобы все питающие рвение и страх божий отнесли к сотворившему такое как к общему врагу и нарушителю великого сего наказа и постарались убить его, предав мерзкой [и] тяжкой смерти»⁵⁵⁵. Сохранение секрета изготовления жидкого огня является главной заботой правящего императора: «Мы точно осведомлены отцами и дедами, чтобы он изготовлялся только у христиан и только в том городе, в котором они царствуют, — и никоим образом не в каком ином месте, а также чтобы никакой другой народ не получил его и не был обучен [его приготовлению]»⁵⁵⁶.

О том, какое впечатление производило это оружие на современников, показывают события 941 г., когда византийцы сожгли флот князя Игоря.

«Феофанъ же оусрете я въ олядехъ съ огнемъ и нача пуцати огонь трубами на лодья рускыя, и бысть видети страшно чюдо. Русь же видяще пламень, вметахуся в воду морьскую, хотяще оубрести; и тако прочии възвратишася въ свояси. Темь же пришедъшимъ в землю свою, поведаху кождо своимъ о бывшемъ и олядьнемъ огни: «яко же молопья», рече, «иже на небесихъ Греци имуть в себе и сию пуцающе жьжаху насъ и сего ради не одолехом имъ»⁵⁵⁷.

С. Г. Вилинский считал, что летописный рассказ о походе князя Игоря на Византию в 941 г. имел своим источником русский перевод XII в. греческого «Жития св. Василия Нового»⁵⁵⁸. В таком случае понятно, почему огонь не назван греческим, а именуется корабельным огнем (*олядець огонь*). Огнеметы используются греками в морском сражении. Цель их применения — сжечь корабли противника. Огонь испускается из труб (сифонов). Согласно «Житию», русские, видимо, первый раз столкнувшись с этим оружием, восприняли огненную струю как страшное чудо. В русской летописи же огонь в руках греков уподобляется молнии небесной.

Об этом же событии сообщает Лиудпранд Кремонский со слов своего отчима, посла короля Гуго в Византии.

«В северных краях есть пекийй народ, который греки по его внешнему виду называют Ровсиос, русиос, мы же по их месту жительства зовем „лордманнами“. Ведь на тевтонском языке „порд“ означает „север“, а „ман“ — „человек“; отсюда — „пордманны“, то есть „северные люди“. Королем этого народа бы [тогда] Игорь⁵⁵⁹; собрав более тысячи судов, он пришел к Константинополю. Император Роман, услышав об этом, весьма встревожился, ибо отправил свой флот против сарацин и для защиты островов. Проведя в размышлениях немало бессонных ночей, — Игорь в это время опустошал морское побережье, — Роман узнал, что в его распоряжении есть еще 15 полуразрушенных хеландий, которые народ оставил [дома] из-за их ветхости. Услышав об этом, он велел прийти к нему *тус калафата*, то есть кораблестроителям, и сказал им: „Сейчас же отправляйтесь и немедленно оснастите те хеландии, что остались [дома]. Но разместите устройство для метания огня не только на носу, но также на корме и по обоим бортам“. Итак, когда хеландии были оснащены согласно его приказу, он посадил в них опытейших мужей и велел им идти навстречу королю Игорю. Они отчалили; увидев их в море, король Игорь приказал своему войску взять их живьем и не убивать. Но добрый и милосердный Господь, желая не только защитить тех, кто почитает Его, поклоняется Ему, молится Ему, но и почтить их победой, укротил ветры, успокоив тем самым море; ведь иначе грекам сложно было бы метать огонь. Итак, заняв позицию в середине русского [войска], они [начали] бросать огонь во все стороны. Руссы, увидев это, сразу стали бросаться с судов в море, предпочитая лучше утонуть в волнах, нежели сгореть в огне. Одни, отягощенные кольчугами и шлемами, сразу поплыли на дно морское, и их более не видели, а другие, поплыв, даже в море продолжали гореть; никто не спасся в тот день, если не сумел бежать к берегу. Ведь корабли руссов из-за своего малого размера плавают и на мелководье, чего не могут греческие хеландии из-за своей глубокой осадки. Чуть позже Игорь с большим позором вернулся на родину. Греки же, одержав победу и уведя с собой множество пленных, радостные вернулись в Константинополь»⁵⁶⁰.

Пятнадцать хеландий (огненосных судов) уничтожили жидким огнем ближайшие суда руссов, которые, выполняя приказ князя,

вплотную приблизились к грекам. Огненные струи парализовали у руссов волю к победе. Любопытно звучит фраза о хорошей погоде, позволившей грекам метать огонь. Очевидно, что, если бы использовались катапульты, погода не играла бы никакой роли.

Во время похода русских на Константинополь в 1043 г. византийцы также выиграли морское сражение с помощью огненосных судов. Это были корабли, снабженные жидким «греческим огнем». В описании Михаила Пселла битва выглядела так:

«Самодержец стянул в одно место остатки прежнего флота, соединил их вместе, собрал грузовые суда, снарядил несколько триер, посадил на них опытных воинов, в изобилии снабдил корабли жидким огнем <...>. Копейщики и камнеметы подняли на их палубах боевой крик, метатели огня заняли свои места и приготовились действовать <...>. Затем варвары разделились, окружили со всех сторон каждую из триер и начали снизу пиками дырявить ромейские корабли; наши в это время сверху забрасывали их камнями и копьями. Когда же во врага полетел и огонь, который жег глаза, одни варвары бросились в море, чтобы плыть к своим, другие совсем отчаялись и не могли придумать, как спастись»⁵⁶¹.

М. Мерсье воспроизводит в своей книге старинную гравюру из библиотеки Ватикана (№ 1605), представляющую судно, которое атакует другое судно при помощи описанного выше огня⁵⁶². Оно оснащено трубой, несомненно, металлической, из которой почти горизонтально извергается пламя большой длины. Вероятнее всего, это единственная сохранившаяся иллюстрация средневекового огнемета.

Важные для нашего сюжета сведения о применении византийцами жидкого огня содержатся в сочинении принцессы Анны Комниной. Касаясь событий 1099 г., она описывает подготовку ромеев к морскому сражению с пизанским флотом. Обратим внимание на хитрость, которую используют греки: «Зная опытность пизанцев в морских боях и опасаясь сражения с ними, император поместил на носу каждого корабля бронзовую или железную голову льва или какого-нибудь другого животного, — позолоченные, с разинутой пастью, головы эти являли собой страшное зрелище. Огонь, бросаемый по трубам в неприятеля, проходил через их пасть, и казалось, будто его извергают львы и другие звери»⁵⁶³.

Совершенно ясно, что здесь говорится о струе горючей жидкости, которая под давлением вырывается из сифона по трубе, воспламе-

няется и, достигая корабля противника, сжигает его. Анна Комнина описывает огнемет. Головы зверей, венчающие огненосные трубы, являлись лишь устрашающим камуфляжем. Офицер, управлявший огнеметом, мог направлять струю в любую сторону. Для убедительности обратимся к следующему эпизоду из сочинения Анны Комниной.

«Командующий византийским флотом Ландульф первым подплыл к пизанским кораблям, но неудачно метнул огонь и достиг лишь того, что огонь рассеялся. Комит [высший офицерский чин] по имени Элеимон отважно атаковал с кормы большой корабль, однако его судно зацепилось за руль вражеского и не смогло отплыть. Элеимон попал бы в плен, если бы немедленно не кинулся к снарядам, не бросил в пизанцев огонь и не поразил цель. Затем он быстро повернул корабль и тотчас же поджег еще три огромных варварских корабля. <...> Варвары, испуганные огнем (ведь они не привыкли к снарядам, благодаря которым можно направлять пламя, по своей природе поднимающееся вверх, куда угодно — вниз и в стороны) и уstraшенные бурей, решили обратиться в бегство»⁵⁶⁴.

Бронзовые головы хищных зверей, из чьих разинутых пастей вылетает страшный огонь, вероятно, могли послужить прообразом легендарных медных фигур, мечущих огонь в противника. В византийском известии и в нашем сюжете собственно военной хитростью является не огонь как таковой, а камуфляж, скрывающий технические устройства. И в том и в другом случае загадочные медные фигуры, испуская боевой огонь, производят ошеломляющее впечатление на врага. Глубже проследить эту связь не удастся. Других упоминаний о применении огнеметов в XIII в., кроме как в «Романе о Чингисхане», нет. Следует согласиться, что хитрость греков — наиболее близкий аналог хитрости индийцев, что, в свою очередь, выводит наш сюжет за пределы известного эпизода битвы Александра с Пором и в целом подтверждает гипотезу об искусном конструировании сюжета автором романа.

Согласно исследованию Г. Халдона и М. Бурне, секрет жидкого огня состоял не столько в соотношении входящих в смесь ингредиентов, сколько в технологии и методах ее использования, а именно: в точном определении степени подогрева герметически закрытого котла и в степени давления на поверхность смеси воздуха, нагнетаемого с помощью мехов⁵⁶⁵. В нужный момент кран, запирающий выход из котла в сифон, открывался, к выходному отверстию подносился фитиль с открытым

огнем, и с силой выбрасываемая горячая жидкость, воспламенившись, извергалась на суда или осадные машины врага. На основании всего изложенного приходим к заключению, что принцип действия легендарных медных фигур («испускать огонь, раздувая [его] посредством кузнечных мехов») весьма напоминает действие греческих сифонов (но не китайских огнеметов). Неизвестный автор «Романа о Чингисхане» был посвящен в тонкости устройства византийских огнеметов. Это означает, что никакого секрета «греческого огня» не существовало. Византийцы просто утратили технологию, что было связано с общим упадком военной культуры.

К XIII в. жидкий «греческий огонь» окончательно вышел из употребления. Видимо, сыграл свою роль и запрет на использование жидкого огня, принятый Вторым Латеранским собором в 1139 г.⁵⁶⁶ Принцип действия огнемета уже неясен авторам, использовавшим ранние сочинения. Так, арабский писатель Ибн ал-Асир (ум. 1233), опираясь на утраченное впоследствии сочинение X в., при описании войны 927 г. между мусульманами и греками упоминает странное оружие греков. Как для латинских авторов XIII в., так и для их арабских современников греческий огнемет (ручной сифон) представлял неразрешимую загадку. Вот что пишет Ибн ал-Асир об оружии греков: «С domestikом были подвижные башни, камнеметательные машины; и с ним были короткие копья, которые с огнем пронзали по 12 человек. И не устоял перед ними никто вследствие силы огня и его непрерывности. И это было самым страшным для мусульман. И бросавший этот [огонь] сам принимал непосредственное участие в бою и был одним из храбрейших воинов. И выстрелил в него стрелюю один из мусульман и убил его. И Бог избавил мусульман от его козней»⁵⁶⁷.

Любопытно, что на миниатюре Радзивилловской летописи к рассказу о морском походе Игоря изображены (вопреки тексту) не греческие корабли с огнеметами, а стоящие на берегу люди с трубами, из которых выходит огонь в лицо сидящих в ладьях русских воинов⁵⁶⁸. Такое отступление от текста указывает не только на позднее происхождение этой миниатюры, но и на полную утрату сведений о механизме действия жидкого «греческого огня». Радзивилловская лицевая рукопись создана в конце XV в. как копия Владимирского лицевого же свода 1206 г.⁵⁶⁹ Миниатюра XV в., воспроизводящая рисунок начала XIII в., демонстрирует важный для нашего исследования момент, связанный с развитием легенд о «греческом огне»: морской огонь

становится сухопутным. Битва монголов с царем Великой Индии была сухопутным сражением.

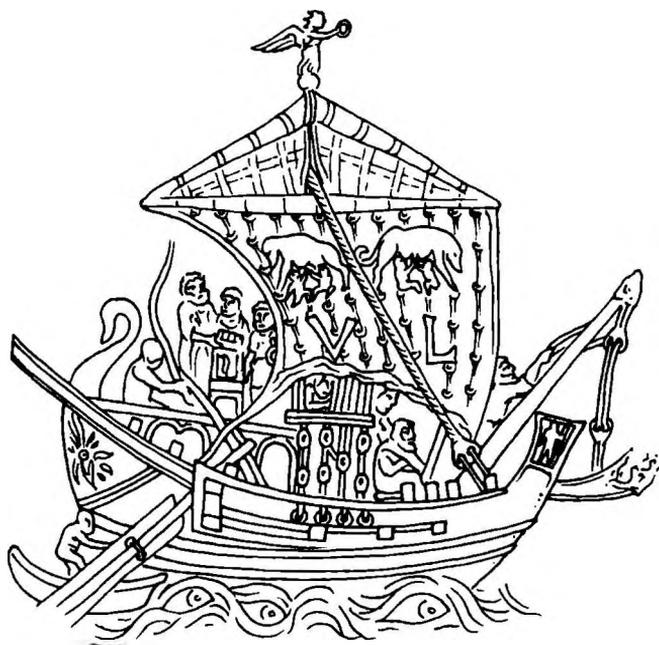
ИТОГ

Иоанн де Плано Карпини совершенно справедливо в своем переводе назвал оружие индийцев «греческим огнем» (впрочем, широта употребления этого термина в XIII столетии была исключительна). Версия перевода брата Бенедикта (*живой огонь*) отражает русское посредничество и выглядит более корректно. Медные фигуры людей, в которые нагнетают воздух при помощи кузнечных мехов, действуют по принципу византийских огнеметов IX–XI вв. Только эта техника метания огня позволяла выбрасывать раскаленную струю на относительно большое расстояние. Индийцы сжигают монгольское войско на расстоянии, превышающем полет стрелы, что, разумеется, является авторским вымыслом. Гипербола понадобилась сочинителю романа для того, чтобы показать боевое преимущество индийцев перед монгольскими лучниками. Фантастическое оружие индийцев сделало их непобедимыми.

Мы не знаем, как часто византийцы для устрашения врагов камуфлировали огнеметы медными статуями хищных зверей. Несомненно, впечатление, производимое огненной струей, многократно усиливалось тем, что огонь исходил из пасти медных фигур. Подобная картина в глазах человека, незнакомого с этим оружием, воспринималась почти как фантастическая. Таким образом, связь византийских фигур, мечущих огонь, с медными воинами из легендарного повествования о Чингисхане доказана.

Этот сюжет со всей определенностью показывает, как быстро произошла утрата технологии, носившая необратимый характер. Только этим и можно объяснить слова брата Бенедикта о бронзовых фигурах как о новой и неслыханной ранее хитрости. Следует заметить также, что установка огнеметов на спинах лошадей совершенно исключена. Следовательно, в «Романе о Чингисхане» в одной сюжетной плоскости совмещены образы и представления разных эпох и культур.

ГЛАВА II. ОРГАНИЗАЦИЯ ФЛОТОВ РИМСКОЙ ИМПЕРИИ И ВИЗАНТИИ



Ἄρα γὰρ στόλος ἐστὶν ἡ δόξα τῆς Ῥωμανίας.

(*Kekaum.*, 22)¹

1. ПОСТОЯННЫЕ ФЛОТЫ В ПЕРИОД ПРИНЦИПАТА

Морские флоты. Став единоличным правителем римской державы, Октавиан (Август) сосредоточил в своих руках огромные военные силы, в том числе и большое количество первоклассных военных кораблей. Ведь только в результате победы при Акции в его руках оказалось 300 кораблей противника (Plut., Anton., 68). Октавиан воспользовался этими судами для того, чтобы создать постоянно действующие военные эскадры. Базой для первого военного флота (*classis Forojuliensis*), Римской империи стал Форум Юлия². Его главная задача состояла в наблюдении за акваторией Лигурийского (*Генуэзского*) и Галльского (*Лионского*) заливов. Впрочем, этот флот просуществовал очень недолго и прекратил свое существование, как кажется, к 70 г.³, во всяком случае, при Марке Аврелии (161–180 гг.) и Коммодe (180–192 гг.) его уже не было⁴.

Гораздо большее значение приобрели флоты, размещенные в Равенне и Мизене (Suet., Aug., 49). *Равеннский флот*, стоявший напротив иллирийского побережья, должен был обеспечивать безопасность мореплавания в бассейне Адриатического и Ионического морей. Иордан, ссылаясь на Диона Кассия, утверждает, что в Равеннском порту могло стоять до 250 кораблей (Jord., 150). Впрочем, по мнению некоторых современных исследователей, в период принципата Равеннский флот насчитывал около 150 судов⁵.

Большинство служивших в нем моряков были родом из Далмации и Паннонии (Tac., Hist., III, 12). В таблице 1 суммируются имеющиеся в нашем распоряжении эпиграфические данные, показывающие происхождение членов личного состава Равеннского флота.

Таблица 1. Происхождение моряков Равеннского флота*

Происхождение	Количество моряков	Процентное соотношение	Примечания
Паннонцы	7	10,9	49% – выходцы из Иллирика
Далматы	25	39	
Сарды	2	3	6% – островитяне
Корсы	2	3	
Германцы	3	4,5	
Бессы	6	9	
Греки	3	4,5	
Вифинцы	3	4,5	15% – азиаты
Киликийцы	1	1,5	
Сирийцы	6	9	
Египтяне	4	6	
Ливийцы	2	3	

* Составлена по: *Jünemann A. De Legione Romanorum I. Adiutrice. Lipsiae: Typis I. B. Hirschfeldi, MDCCCXCIII. P. 27.*

Мизенский флот осуществлял контроль над западным побережьем Италии, Мессинским проливом и близлежащими островами⁶. В Мизенском флоте служили в основном выходцы из восточных провинций Империи (фракийцы (бессы), греки, азиаты и африканцы). Небезынтересным может показаться факт, что рекруты из Египта, принадлежавшие к эллинизированной прослойке общества, имели право служить во вспомогательных римских войсках; что касается коренных египтян, то их принимали только в Мизенский флот⁷.

Таблица 2. Происхождение моряков Мизенского флота*

Происхождение	Количество моряков	Процентное соотношение	Примечания
Паннонцы	7	3,5	9% – выходцы из Иллирика
Далматы	11	5,5	
Сарды	18	9	10,5% – островитяне
Корсы	3	1,5	
Германцы	1	0,5	
Музиатики	1	0,5	
Бессы	37	18,5	

Происхождение	Количество моряков	Процентное соотношение	Примечания
Греки	7	3,5	
Фригийцы	3	1,5	29,5% – азиатцы
Понтийцы	7	3,5	
Никейцы	4	2	
Вифинцы	5	2,5	
Каппадокийцы	3	1,5	
Памфилы	2	1	
Киликийцы	19	9,5	
Сирийцы	16	8	
Александрийцы	16	8	28% – африканцы
Египтяне	28	14	
Африканцы (ливийцы)	12	6	

* Составлена по: *Jünemann A. De Legione Romanorum I. Adiutrice. Lipsiae: Typis I. B. Hirschfeldi, MDCCCXCIII. P. 27.*

Кроме своих главных баз каждый из двух флотов имел определенное количество стоянок (*stationes*), где находились небольшие эскадры из нескольких кораблей. Оба флота получили статус преторских (*classes praetoriae*), что должно было подчеркивать ту важную роль, которую они играли в оборонительной системе Италии⁸.

Кроме Равеннского и Мизенского флотов существовали так же провинциальные флоты, значение которых было несравненно меньшим. *Александрийский флот (classis Alexandrina)*⁹, собранный Августом из остатков флота Лагидов, должен был обеспечивать полицейский контроль на Ниле. *Сирийский флот (classis Syriaca)*, также, по-видимому, созданный Августом, имевший базу в Селевкии Пиэрии – порте Антиохии, должен был обеспечивать безопасность мореплавания в районе побережья Малой Азии и Сирии–Палестины. *Понтийский флот (classis Pontica)* был образован Нероном в 64 г. взамен небольшой эскадры вассального Понтийского царства, ликвидированного этим императором. Главной базой флота стал Кизик. Кроме того, отдельная эскадра флота стояла в Трапезунде¹⁰. Согласно Иосифу Флавию, общая численность Понтийского флота составляла 40 кораблей (Flav., VJ, II, 16, 4).

При Нероне Понт Эвксинский был практически превращен в римское озеро. В греческих городах, таких как Тира и Ольвия, были размещены римские гарнизоны¹¹, подчинявшиеся наместнику Нижней Мезии, тогда как вассальные цари Боспорского царства следили за племенами сарматов и аланов, кочевавшими на южнорусских равнинах. Римские войска могли свободно передвигаться вдоль всего понтийского побережья¹².

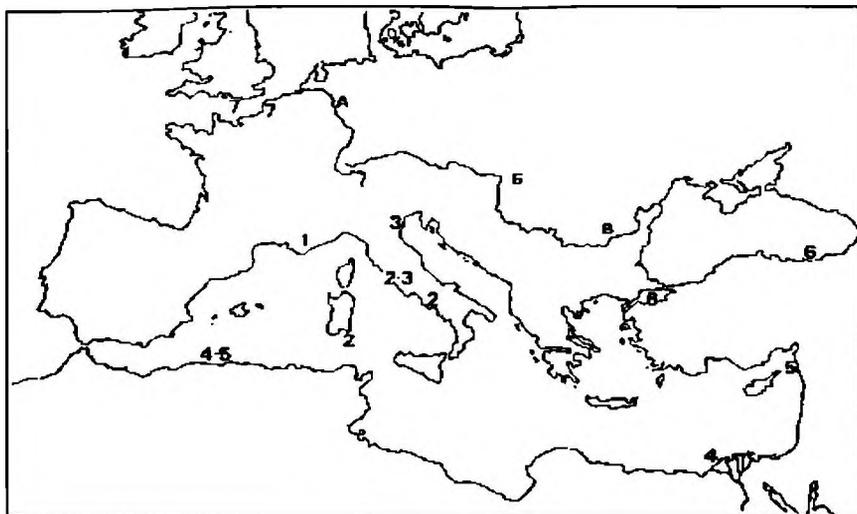
Два небольших флота охраняли африканское побережье. При Марке Аврелии был создан *Ливийский флот* (*classis Libyca*). Однако нам неизвестно ни где была его база, ни когда он прекратил свое существование¹³. Возможно, это был не флот, а всего лишь образованная на короткий промежуток времени эскадра¹⁴. Очевидно, из кораблей Александрийского и Сирийского флотов в Цезарее был сформирован *Мавретанский флот* (*classis Mauretunica*)¹⁵, насчитывавший не более 13 либурн¹⁶. В задачу этого флота входило наблюдение за побережьем Мавретании.

Август и его ближайшие преемники поддерживали существование полицейских служб, утвержденных последними Птолемеями для защиты торговли с Аравией и Индией и для сбора *vectigal Maris Rubris* («налога с Красного моря»). Эти задачи были возложены на *Этуппейский флот* (*classis Etythraica*)¹⁷.

В источниках упоминается также *Карпатский флот* (*classis Carpathica*), однако это был не военный, а транспортный флот (СTh., XIII, 5, 32); кроме того, в Кодексе Феодосия (369 г.) назван *Селевкийский флот* (*classis Seleucena*) (СTh., X, 23, 1). Впрочем, вопреки традиционному мнению, он также представлял собой объединение транспортных кораблей или же судов, предназначенных для обеспечения гражданских нужд.

При Калигуле был учрежден, а при Клавдии получил свою окончательную организацию *Британский флот* (*classis Britannica*). Его главная база находилась на континенте в Гезориаке; флот имел также множество *stationes*, расположенных на побережье самой Британии¹⁸.

Благодаря созданию постоянных морских флотов Август контролировал всю акваторию Средиземного моря, что дало ему возможность вести активную борьбу с пиратами. «Море я сделал спокойным, — заявляет Август, — избавив его от разбойников» (RGDA, 25, 1)¹⁹.



Военные флоты и их базы в период Принципата. Воспроизведено по:
Rougé J. La marine dans l'antiquité. Vendôme, 1975. P. 133

Речные флоты. На Дунае и Рейне, ставшими границами Империи, были образованы речные флоты. *Германский флот* (*classis Germanica*) был самым старым из речных флотов Империи и в течении почти четырех веков нес патрульную службу на Рейне²⁰. Он появился уже при Августе. Вероятно, именно его имеет в виду император, сообщая о достигнутых успехах: «М[ой] флот по Океану от устья Рейна до области, где восходит солнце, вплоть до границ кимвров плавал, куда ни по суше, ни по морю ни один римлянин до этого времени не приходил. И кимвры, и хариды, и семноны, и той же местности другие германские народы через послов просили о дружбе моей и римского народа» (RGDA, 26, 4)²¹. В отличие от более поздней эпохи Рейнский флот периода принципата состоял из достаточно крупных судов, превосходивших своими размерами бирему (Тас., Hist., V, 23).

Когда впервые появился флот на Дунае — в точности неизвестно. Согласно мнению одних исследователей, римские военные корабли несли здесь патрульную службу уже в конце Республики²². Другие полагают, что *Дунайский флот* был создан Августом после завоевания Паннонии и Мёзии²³. Подобная гипотеза кажется вполне правдоподобной, однако приходится признать, что в наших литературных источниках нет никаких свидетельств, которые могли бы послужить для

нее обоснованием²⁴. Первое упоминание о Римском флоте на Дунае мы встречаем у Тацита, рассказывающего о событиях 50 г. (Тас., Анн., XII, 30). Несомненно, что Дунайский флот продолжил свое существование и во II в. Во время Дакийских войн 101–102 гг. и 105–106 гг. его корабли помогали в переправе римских войск на вражеский берег. Изображения военных и грузовых судов, участвовавших в этих масштабных операциях, представлены на рельефах колонны Траяна. Дунайский флот не только обеспечивал оборону границы (*лимеса*), но отвечал также за снабжение армии и в качестве дополнительной задачи должен был служить защитой для коммерческих судов, способствуя тем самым развитию дунайской торговли, которая во времена Принципата велась достаточно интенсивно.

Очень скоро Дунайский флот был разделен на две части, получившие названия *classis Pannonica* (*Паннонский флот*) и *classis Mesica* (*Мёзийский флот*). И тот и другой флот находился под командованием офицера в ранге префекта. Эскадры флотов размещались не только на Дунае, но также на некоторых его притоках²⁵.

2. ВОЕННЫЕ ФЛОТЫ В ПЕРИОД ПОЗДНЕЙ ИМПЕРИИ

Упадок военно-морского флота в период Поздней Империи. Военно-морским силам Империи была уготована странная судьба: на протяжении двух веков государство располагало мощным флотом, в существовании которого, в общем-то, не было особой необходимости, поскольку воцарившийся мир исключал проведение каких-либо активных операций в акватории «внутреннего римского моря»; когда же в III столетии Империи со всех сторон, в том числе и с моря, угрожали бесчисленные враги, оказалось, что о ее морском могуществе сохранились лишь весьма расплывчатые воспоминания.

Очевидно, уже при ближайших предшественниках Александра Севера (222–235 гг.) постоянные центральные и провинциальные флоты, созданные в период правления династии Юлиев-Клавдиев, сильно сократились численно, а некоторые и вовсе прекратили свое существование. Это было обусловлено прежде всего тем, что правительство Империи, уделявшее все внимание обороне сухопутных границ, не считало нужным выделять средства на поддержание боеспособности военно-морских сил ввиду того, что мир на море не нарушался в течение двух веков²⁶. Такая недальновидная политика римского руководства очень скоро привела к самым трагическим последствиям. Последние упоминания о Сирийском флоте встречаются в источниках в конце II в.²⁷ Его исчезновение привело к новому расцвету деятельности пиратов. Одна надпись, сделанная предположительно при Александре Севере, упоминает некоего Саллюстия Виктора, который восстановил мир «на всем море», то есть, по-видимому, непосредственно в водах, омывающих побережье Малой Азии²⁸. Тем не менее мир, столь поспешно провозглашенный, оказался хрупким и ненадежным, а многочисленные экспедиции, следовавшие одна за другой, организованные императорской властью, не смогли покончить с восточным пиратством, особенно с исаврийскими пиратами, весьма поднаторевшими в морском разбое²⁹. Чтобы защитить провинции от пиратов, правитель-

ство поставило оборону береговой полосы под контроль *префекта морского побережья (praefectus orae maritimae)*³⁰.

С 50-х гг. III в. ситуация на Черном море усложняется из-за начавшихся вторжений варваров. Последнее упоминание в источниках о Понтийском флоте относится к временам Каракаллы (211–217 гг.) или Элагабала (218–222 гг.)³¹. Наглядным свидетельством исчезновения Понтийского флота стал тот факт, что народы, не имевшие морских традиций и плавательных средств кроме тех, которые они реквизировали у туземного населения, смогли опустошить Понт, Пропонтиду и Эгеиду вплоть до Греции и Кипра.

Сильное негативное влияние на обстановку на Черном море оказал постепенный уход римлян из Дакии. Из восточной части равнины Валахии, которую некогда контролировал Рим (хотя официально она и не была присоединена к Империи), римляне ушли к 242 г. Это первое отступление способствовало подрыву римского влияния на северном побережье Черного моря³². В 40-е гг. III в. римляне постепенно оставляют Крым. Римское присутствие в Ольвии засвидетельствовано еще в 248 г. (AE, 1904, 164). Позднее римляне, как кажется, совсем ушли с полуострова. После отступления римлян из Дакии и Крыма боспорские цари волей-неволей должны были сотрудничать с новыми пришельцами — готами. Попав под власть готов, боспорцы предоставили в их распоряжение свои порты и корабли, после чего варвары совершают пиратские рейды в Малую Азию и Эгейское море.

В поисках еще не разграбленных территорий готы начинают хозяйничать в акватории Черного моря с 252 г. Именно тогда они обратили внимание на богатые города Малой Азии. Согласно Зосиму, готы разорили все, начиная от Каппадокии и вплоть до Эфеса и Пессинунта (Zos., I, 28, 1). Император Требониан Галл (251–253 гг.) вынужден был покупать у них мир, пообещав выплачивать им денежное содержание. У Галла практически не было иного выбора, поскольку на Востоке в этом же году началось наступление персов, войска которых захватили город-крепость Дура-Европос и Антиохию (Zos., I, 27, 2)³³.

В 254/255 гг. племена боранов, готов, карпов и уругундов совершили очередное нападение на Иллирик, разграбив который, бораны на боспорских кораблях переправились в Азию и попытались захватить Питиунт, но здесь набеги варваров были отражены стоявшим в городе гарнизоном (Zos., I, 31; 32, 1). Между 255 и 258 гг. они вновь пересекли Понт и на этот раз захватили города Питиунт и Трапезунд (Zos., I, 33).

В 259 г. их рейд повторили готы (Zos., I, 34–35). Во время этого вторжения в Азию они захватили и разграбили Халкедон, Никею, Хиос, Апамею и Прусы. В 258 г. готы вновь двинулись в направлении Малой Азии. В 259 г. бораны совершили поход против Пития и Трапезунда. В 259–260 гг. готы в очередной раз опустошили Грецию и Азию³⁴.

В 266/267 гг. у Понта в морском сражении готы были побеждены полководцами Клеодамом и Афинсем, которым император Галлиен (258–263 гг.) доверил оборону Византия. В следующем году готы проникли во Фракию. Но здесь они были побеждены полководцем Венерианом, при этом сам Венериан пал в бою (SHA, Gall., 13, 7). Одержанная победа не стабилизировала положения. Готы вновь пересекли Боспор, опустошили Кизик, разграбили Анатолию, а затем вторглись в Грецию. Их атаки были отражены только афинянами, которыми командовал Дексипп (SHA, Gall., 13, 8; 9). Ситуация в акватории Понта Эвксинского стабилизировалась только в 275–280 гг., когда победы, одержанные римлянами над готами, позволили боспорским царям вновь установить дружеские отношения с Империей.

Готы и другие варварские племена, действовавшие в акватории Черного моря и опустошавшие богатые малоазийские провинции, были не единственной морской угрозой для Империи. В 260 г. франки, совершив разбойничий рейд, прошли в Галлию и обосновались в Таррагоне на северо-востоке Испании. Отсюда в течение двенадцати лет они, используя захваченные римские суда, совершали грабительские набеги вплоть до берегов Африки (Oros., VII, 41, 2). Никаких римских морских сил, способных дать им отпор, в этом регионе к этому времени уже давно не существовало³⁵: в III столетии в источниках нет упоминаний ни об одном из африканских флотов³⁶. В правление Проба (276–282 гг.) часть франков, поселенных во Фракии, захватила римские корабли, с помощью которых они варвары опустошили всю Грецию, высадились в Сицилии и напали на Сиракузы, перебив множество жителей; далес они достигли Карфагена и попытались захватить город, но были остановлены римским гарнизоном и лишь затем через Гибралтар вернулись к себе на родину, не встретив на пути какого-либо римского флота (Zos., I, 71, 2; Pan. Lat., VIII (V), 18).

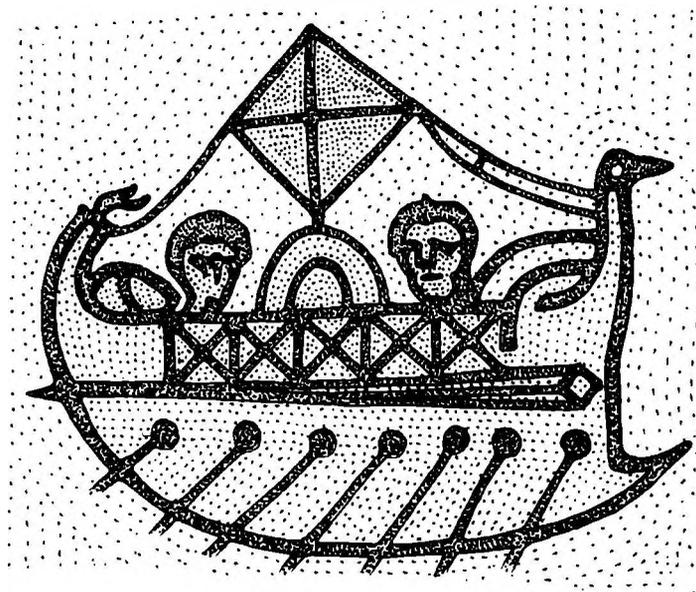
В это же время прекращает, очевидно, свое существование и Эретрейский флот, а вместе с ним исчезает и вся оборонительная система Красного моря.

Ситуация, сложившаяся вокруг Британского флота, заметно отличается от ситуации со средиземноморскими флотами и эскадрами. Известно, что к концу III в. Британский флот продолжал свое существование и был использован для борьбы с саксонскими и франкскими пиратами³⁷. Караузий (287–293 гг.), провозглашенный императором в Британии, сделал флот опорой своей власти. Недаром античные авторы наградили узурпатора прозвищем «архипират»³⁸. Караузий имел хорошие морские базы не только на острове, но и на континенте, где его войсками был захвачен важнейший на атлантическом побережье город-порт Гезориак³⁹. Монеты с изображениями военных кораблей, выпущенные узурпатором, свидетельствуют о больших усилиях, направленных им на укрепление морского могущества Британии.

Для того чтобы сломить власть британских узурпаторов, тетрархам пришлось создать в противовес их военно-морским силам свой собственный флот. Это стало возможным после того, как оказался отвоеван Гезориак⁴⁰. Однако морская битва между правящим тогда в Британии Алектром (293–296 гг.) и Констанцием Хлором (цезарь — в 293–305 гг., август — в 305–306 гг.) не состоялась: туман помог кораблям Констанция избежать встречи с неприятелем и благополучно переправить на остров римские войска.

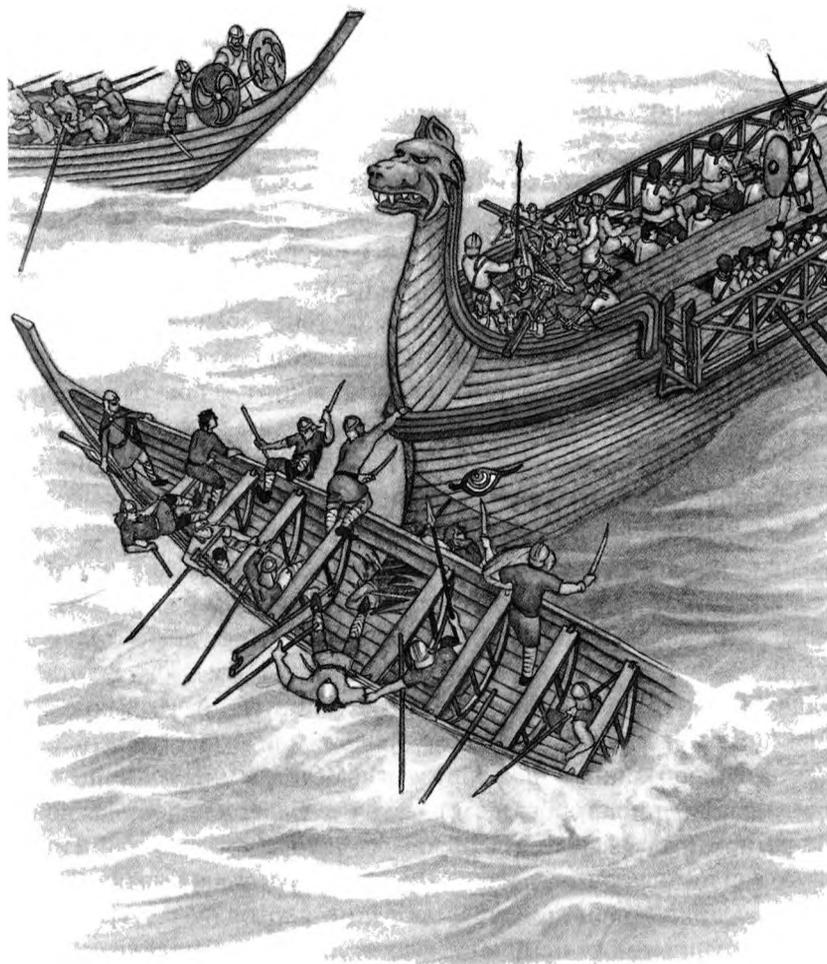
Мы не знаем, что стало дальше с флотом, созданным Караузием. Возможно, он был разделен на несколько небольших эскадр, которые были размещены в различных портах Ла-Манша и Северного моря. В любом случае после этих событий Британский флот так же, как и другие морские флоты Империи, переживает период упадка. Еще в 343 г. Констант (337–350 гг.) использовал его, чтобы переправиться со своей армией на остров для отражения набегов северных варваров (Амт., XX, 1, 1; СTh., XI, 16, 3). С той же целью Британский флот был использован в 360 г. магистром армии Лупицином (Амт., XX, 1, 3). Позднее, в 368 г., Феодосий Старший вновь воспользовался кораблями флота для перевозки войск обычным маршрутом из Бононии (Будон-сюр-мер) в Рутуп (Ричборо) (Амт., XXVII, 8, 6). Однако в *Notitia dignitatum* нет никаких упоминаний об этом флоте. Существует гипотеза, что во второй половине IV в. Британский флот был разделен на несколько частей. Одной из них был *Сикамбрский флот* (*classis Sambrica in loco Quartensi sive Hortensi*) (ND, Ос., XXXVIII, 8), другой — *отряд барочников Тигрисиенсов*, находившийся в Арбеие (*Numerus barcariorum Tigrisiensium*) (ND,

Ос., XL, 22) и, наконец, флот Андеретианов (*classis Anderetianorum*), дислоцированный в Паризиях (ND, Ос., XLII, 23)¹¹.



Корабль III–IV вв. Британия.
Прорисовка И. В. Кирсанова

Classis Samburgica, как представляется, действительно ведет свое происхождение от Британского флота. Относительно *numerus barcariorum* полной уверенности нет. Эта небольшая флотилия защищала, по всей видимости, западное побережье Британии от ирландских пиратов и курсировала между Арбеией¹² и Ланкастером, охраняя акваторию Итуны (Солузэй-Фер) и препятствуя набегам и высадке пиктов и скоттов, стремившихся атаковать с тыла вал Адриана. Таким образом, эти *баркарии*, принимая во внимание оборону западной части вала, образовывали как бы его продолжение на внутреннем море Итуны. Еще меньше определенности в вопросе происхождения флота Андеретианов. Возможно, он представлял собой не часть расформированного Британского, а остатки Рейнского флота.



Сражение римского корабля с саксонскими пиратами.

Рис. И. В. Кирсанова

Какими бы ни были специфические обстоятельства раздела Британского флота, очевидно, что ко времени составления *Notitia* он пребывал в состоянии, аналогичном тому, в котором провинциальные флоты Средиземноморья были застигнуты готскими набегами в III столетии. Действительно, германский и британский «океаны», попавшие под власть франков и саксов (Амм., XXVII, 8, 5), предопределили судьбу Западного Средиземноморья, оказавшегося под властью вандалов⁴³.

Для многих специалистов молчание *Notitia dignitatum* ставит окончательную точку в истории существования провинциальных морских флотов, часть из которых исчезла уже в третьем столетии, а другая часть — к концу четвертого⁴⁴. Действительно, если мы учтем, что главы этого документа содержат списки воинских сил зачастую вымышленных, то тогда возникает вопрос: почему в них не были внесены реально существовавшие силы, притом столь значимые?

Некоторые пытаются опровергнуть эту точку зрения, приводя в качестве доказательств эпиграфические данные. Однако после проведения тщательных исследований, результаты которых были обобщены К. Куртуа, было признано, что эпиграфические источники не могут считаться неопровержимыми свидетельствами существования провинциальных флотов или просто флотилий, выделенных из состава центральных италийских флотов, поскольку моряки, которым были посвящены обнаруженные посмертные надписи, могли умереть как в родной стране, так и в любом другом месте. Таким образом, надпись, касавшаяся моряка, не может служить несомненным доказательством того, что в месте ее обнаружения была стоянка военного флота. Ни в одном литературном источнике нет указаний на то, что какие-то из провинциальных римских флотов продолжали существовать в конце IV в. Информация в некоторых пассажах Аммиана Марцеллина и Зосима, особенно второго, которая, как казалось, свидетельствовала об обратном, была решительно опровергнута К. Куртуа. Вегеций пишет только о флотах прошлого и о центральных флотах и ничего не знает об организации провинциальных морских флотов (Veg., IV, 31).

Единственные морские флоты, существование которых не вызывает сомнений в IV и V вв., хотя и уменьшившиеся до ничтожных размеров, были центральные, преторские флоты — Равеннский и Мизенский. Известно, что, несмотря на свою беспомощность в годы кризиса, Мизенский флот не исчез к концу III в. При тетрархии он продолжил свое

существование и был реорганизован Диоклетианом (283–305 гг.)⁴⁵. Позднее он перешел под власть Максенция и принял участие в войне против Константина. Не исчез в III–IV вв. и Равеннский флот. В 410 г. Гонорий (395–423 гг.) намеревался воспользоваться его кораблями, чтобы бежать из Равенны в Константинополь (Zos., VI, 8, 2). Согласно данным *Notitia*, в начале V в. существовал также еще *Венетский флот* (*classis Venetum*) (ND, Ос., XLII, 4), который был, возможно, эскадрой Мизенского флота⁴⁶. *Notitia* — единственный источник, в котором сохранилось упоминание о Венетском флоте. Больше нам ничего о нем не известно. Реальные силы всех этих трех флотов были, по-видимому, совсем незначительными⁴⁷.

Предполагается, что римские военно-морские силы были восстановлены во времена правления Диоклетиана. В качестве доказательства можно привести свидетельство Иоанна Лидийца, сообщающего, что в правление этого императора во флоте служили 45 562 человека (Ioh. Lyd., *De mens.*, I, 27). Впрочем, в действительности у нас нет никаких аргументов, позволяющих утверждать, что во времена Диоклетиана были восстановлены постоянные флоты Ранней Империи. Повышенное внимание к Британскому флоту было обусловлено специфичностью политической ситуации, и у нас нет свидетельств того, что после свержения власти британских узурпаторов Британский флот сохранил свой прежний статус.

Стратегия морской обороны во времена Поздней Империи базировалась на принципах, совершенно отличных от тех, которые были заложены Августом. Если во времена Принципата Рим заботился о безопасности морей, используя для этого преторские и провинциальные флоты, то в поздний период, напротив, оставшись практически без флота, он должен был сосредоточить все свое внимание на защите прибрежных территорий.

Согласно мнению некоторых исследователей, в позднеримскую эпоху у Империи не было более постоянных военно-морских флотов⁴⁸. Подобная гипотеза хотя и представляется несколько категоричной, однако вполне согласуется с данными наших источников. И если мы можем найти какие-то свидетельства существования центральных флотов в Италии, то на Востоке, даже в Константинополе, ни о каких эскадрах мы не слышим. Вместо постоянных в случае необходимости создавались флоты, предназначенные для проведения конкретных операций. Так, готовясь к борьбе с Лицинием (308–324 гг.), Констан-

тип I (306–337 гг.) приказал заложить гавань в Фессалонике, где было построено более 200 кораблей (Zos., II, 22, 1). Египтяне, финикийцы, киприоты, карийцы и другие народы, населявшие восточные провинции Империи, собрали для его противника более 300 кораблей (Zos., II, 22, 2). После морской победы над Лицинием (324 г.) Константин использовал свои суда для переправы армии в Азию (Excerpta Val., 5, 28). Что случилось с его флотом потом? Никаких упоминаний о кораблях, стоявших в гавани Константинополя, в источниках нет вплоть до 400 г., когда столице Восточной Империи угрожали из Азии готы Гайны. Согласно Евнапию, для отражения нападения варваров магистр Флавитта приказал построить новые корабли (Eupar., fr. 81). После победы над готами в Константинополе был поставлен мраморный монумент в виде корабля¹⁹, и на этом, как кажется, история флота Флавитты оказалась законченной.

Наконец, возникновение морской державы вандалов — наглядное свидетельство отсутствия у римлян какой-либо реальной силы на море: ни одна провинциальная или центральная эскадра не воспрепятствовала переселению варваров в Африку, равным образом не было предпринято никаких попыток пресечь их повторяющиеся набеги на Италию. Когда же император Майориан (457–461 гг.) принял решение идти походом против Гейзериха, он должен был строить новый флот. Та же самая политика импровизированного строительства флота продолжалась и позднее, при Льве I (457–474 гг.), готовившем новый поход против вандалского Карфагена (Procop., BV, I, 6, 1–2).

Позднеримская система обороны береговой линии. «Уже давно море для нас спокойно, — пишет Вегеций, — а с варварскими племенами мы воюем только на суше» (Veg., IV, 31). Подобное утверждение для автора конца IV — начала V вв. слишком оптимистично, поскольку побережья Галлии и Британии страдали от непрекращавшихся набегов франкских и саксонских пиратов, а на просторах Средиземного моря пиратские флотилии нападали на купеческие суда и препятствовали развитию морской торговли (Lib., Or., XXV, 40).

Конечно же, правительство Империи не могло совершенно не обращать внимания на угрозу, исходящую со стороны моря. Впрочем, никто из императоров не помышлял о том, чтобы вести с противником морскую войну на том же уровне, что и войну сухопутную. Защита против нападений с моря базировалась либо на отсутствии у потенциального

противника сильного флота, либо на создании в прибрежной полосе особых укрепленных зон. Чтобы понять морскую политику Поздней Империи, нужно в действительности исходить из того элементарного предположения, что после знаменитых битв республиканского периода и морских предприятий, совершенных в первые десятилетия Принципата в Германии и Британии, имели место лишь редкие и кратковременные эпизоды военных действий на море, при этом связанные не с отражением нападков внешнего врага, а с борьбой претендентов на высшую власть. Поэтому во время того же кризиса III в. никогда не было морских походов, имевших целью предотвращение разбойничьих набегов варварских флотилий; единственными операциями на море были те, которые велись против британских узурпаторов. Последнее крупное морское сражение, которое велось таким же образом, как и в республиканский период, состоялось в 324 г., опять же — между претендентами на императорский титул.

После опустошительных морских рейдов готов и других варваров в III столетии вплоть до появления флота Гейзериха (428–477 гг.) Империи не приходилось сталкиваться с враждебной морской силой, достойной такого названия. Это объясняется несколькими причинами. Во-первых, варвары не могли контролировать море, поскольку были не в состоянии поддерживать какое-либо продолжительное время существование своих флотов⁵⁰. Во-вторых, представителей народов, совершенно не знакомых с морским делом было нелегко научить тактическим приемам ведения морского боя. Поэтому пройдет много времени, прежде чем варварские адмиралы смогут маневрировать в открытом море и вести правильные сражения. В IV в. и первой половине V в. самое большое, что они были в состоянии совершить, это произвести более или менее масштабные пиратские нападения на прибрежные территории, но не могло быть и речи о проведении ими полноценных морских операций.

Успехи на море вандалов не должны казаться чем-то из ряда вон выходящим и не укладываемым в предложенную схему. Их морские силы — это всего лишь результат разумного использования Гейзерихом знаний и морских традиций африканских народов, а также имевшихся под рукой природных ресурсов (лесов и шахт)⁵¹.

Слабое знакомство варваров с навыками морского дела давало возможность римлянам в период Поздней Империи защищаться от нападений с моря посредством организации наземной обороны. При-

ятие подобного решения было вполне естественно, если учесть, что Римский военно-морской флот находился в полном упадке и почти прекратил существование ко времени составления *Notitia*⁵².

Римская наземная оборона против нападений с моря была организована различными способами в зависимости от локальной ситуации. На атлантическом побережье мы находим Армориканский (ND., Ос., XXXVII) и Белгский (ND., Ос., XXXVIII) *военные округа (tractus)*. На *саксонском побережье (litus sacsonicum)* (ND., Ос., XXVIII) также два флота — Сикамбрский и Арбейский. Поскольку, как мы увидим, другие прибрежные зоны Империи не имели специфической организации в виде военных округов, необходимо найти объяснение существованию их в Галлии и Британии. Прежде всего эти два региона были открыты нападениям такого врага как саксы — наиболее сильного из всех на море вплоть до момента появления морской державы вандалов; затем мы должны принять во внимание, что армия, защищавшая Галлию, была не слишком многочисленной, а грозящая стране опасность, напротив, очень серьезной, в виду того что рейнская граница представляла собой фронт очень большой протяженности. Этот факт вынуждал римское командование держать основные силы галльской армии на Рейне (в Треверах и Аргенторате). Таким образом, приходится признать, что если бы атлантическое побережье не было адекватно защищено, то не только оно подверглось бы опустошительным нападениям пиратов, но возникла бы угроза проникновения неприятеля во внутренние области Галлии. Чтобы предотвратить подобную опасность, и была создана оборонительная линия вдоль морского побережья, соединявшая многочисленные опорные пункты⁵³.

Что касается Британии, то необходимо помнить, что уже в IV столетии воинские силы на острове были сильно сокращены, к тому же их внимание было сосредоточено на отражении более опасного противника с севера. Поэтому здесь так же, как и в Галлии, нужно было создать береговую группировку для отражения вражеских ударов с моря. Когда в конце IV — начале V вв. оборона северной границы была, как предполагается, предоставлена федератам, Стилихон смог перебросить по крайней мере часть римских войск на юг, усилив оборону прибрежной зоны (*litus*).

Военная организация галльского и британского побережий позволила защитить внутренние области обоих регионов от неприятельских

набегов, однако она не обеспечивала коммуникации между островом и континентом. Для этого должны были существовать два флота — галльский и британский. Но если одна определенно существовавшая сила, которой был Сикамбрский флот, могла в какой-то степени сыграть ту роль, которую прежде играл Британский флот, то мы не знаем определенно, что мог предпринять в открытом море *numerus barbariorum Tigrisiensium*, размещенный в Арбейе, на северо-западной оконечности римской обороны⁵⁴.

Торговые пути в Черном море были защищены от нападений местных пиратов обычными гарнизонами. От пиратов-варваров, напротив, так как их собственная территория находилась за пределами римской власти, защищались таким же образом, как и на Британском море, то есть прибегая к традиционной политике использования небольших отрядов, дислоцированных в береговой зоне. Побережье от устья Дуная до Боспора должна была контролировать флотилия, находившаяся в распоряжении дукса Скифии (ND, Or., XXXIX, 35). Впрочем, это был весьма слабый заслон от нападений морского противника. Тем не менее, в отличие от Галлии и Британии, здесь не было обустроено военных округов, поскольку задачу защиты этой территории обеспечивала размещенная поблизости армия магистра Фракии (*magister militum per Thracias*) (ND, Or., VIII)⁵⁵.

На участке побережья от Боспора до Трапезунда также не было создан военный округ, потому что близость гор к морю мало благоприятствовала пиратским набегам. Дукс Армении защищал с одним легионом, стоящим в Трапезунде, как прежнюю стоянку Понтийского флота, так и пограничное побережье.

Если политика обороны суши против набегов с моря давала положительные результаты, то она не могла оказать существенной поддержки морской торговле. Если еще во времена Юлиана (361–363 гг.) связь между Британией и Галлией обеспечивали три флота, размещенных на Нижнем Рейне, Сомме и в Арбейе, и торговые отношения между островом и континентом не прерывались, несмотря на активность франкских и саксонских пиратов, то отсутствие каких-либо существенных военно-морских сил на Средиземном море самым негативным образом сказывалось на морской торговле. То же самое касается и торговой деятельности на Черном море. Исчезновение Понтийского флота и морских баз в Крыму лишило черноморскую торговлю необходимых средств защиты, которую, конечно же, не

могла обеспечить небольшая эскадра дукса Скифии. Аналогичная ситуация сложилась и на Красном море, где ведущие торговые дела с Аравией и Индией купцы вынуждены были сами защищать свои корабли от нападения пиратов.

Рейнский флот. Старый Германский флот периода Принципата был, очевидно, уничтожен во времена кризиса, потрясшего Империю в III столетии. Автор жизнеописания Боноза (280/281 гг.) утверждает, что «римские лусорини» были сожжены на Рейне германцами (SHA, Bon., 15, 1)⁵⁶. Однако несомненно, что флот был очень быстро восстановлен, поскольку, учитывая протяженность германской границы, постоянно находившейся под ударами варваров, речные флотилии должны были иметь очень важное значение в оборонительной системе римской Галлии. Кроме патрулирования Рейна и поддержки в случае необходимости сухопутных войск флот обеспечивал защиту достаточно оживленной местной речной торговли, не говоря уже о безопасности поставок для пограничной армии. Поэтому не будет слишком смелым предположить, что после сожжения германцами римских кораблей, расправившись с узурпатором Бонозом, Проб (276–282 гг.) восстановил в каком-то виде Рейнский флот.

Определенно, что в период тетрархии укреплению границ уделялось самое пристальное внимание. Это касалось также речных флотов и связанной с их существованием инфраструктуры. Археологически засвидетельствовано строительство при Диоклетиане укрепленных пристаней на левом берегу Дуная. По аналогии можно допустить, что такие же работы велись и на Рейне. К началу IV в. Рейнский флот пребывал в цветущем состоянии (Pan. Lat., XII (XI), 3, 2)⁵⁷. Однако во время войны Магненция с Констанцием II (350–353 гг.) вся оборонительная структура германской границы была разрушена, и флот пришел в полное расстройство. Известно, что когда Юлиан прибыл в Галлию (357 г.), он смог собрать всего 40 судов (Amm., XVIII, 2, 12).

В течение первых двух лет своей деятельности Юлиан увеличил численность флота до 200 кораблей, а затем всего за 10 месяцев выстроил еще 400 (Jul., Ad Ath., 280a). Впрочем, неизвестно, какую часть этого флота составляли военные корабли, а какую — грузовые для перевозки хлеба. Согласно Зосиму, Юлиан построил в общей сложности 800 транспортных судов (Zos., III, 5, 2).

Последним известным нам императором, державшим флот на Рейне, был Валентиниан I (364–375 гг.) (Simmach., Laud. in Valent.,

II, §28)⁵⁸. После 375 г. в источниках нет более никаких сведений о флоте на Рейне. Нет упоминания о рейнских флотилиях и в *Notitia dignitatum*. Данное обстоятельство свидетельствует, что начавшийся при Грациане (375–383 гг.) период распада римской военной системы на западе Империи привел к тому, что лишенный попечения правительства флот прекратил свое существование.

Отсутствие Рейнского флота сильно контрастирует с многочисленными эскадрами, которые, согласно *Notitia*, патрулировали Дунай. Поэтому сам собой возникает вопрос: почему на двух фронтах равной значимости мы наблюдаем столь различную политику правительства Империи по отношению к флоту? Стараясь разрешить эту проблему, исследователи выдвигают несколько гипотез. Согласно одной из них, отряд *Milites Anderetianorum* (солдам андеретянонов) (ND, Ос., XLI, 17), находившийся в подчинении у дукса Могонциака, был в действительности флотилией, выделенной из состава *classis Anderetianorum* (флота андеретянонов) (ND, Ос., XLII, 23), размещенного в провинции Лугдунская Сенония. Однако подобное предположение, основанное только на сходстве названий подразделений, не может быть признано убедительным.

По другой теории, поскольку *Notitia* часто называет не сами подразделения, а только их командиров, возможно, что рейнские эскадры не попали в списки, потому что не образовывали самостоятельных воинских формирований. Но, опять же, возникает вопрос: почему на Дунае мы находим 15 *classes*, то есть по крайней мере 15 самостоятельных флотилий, и ни одной — на Рейне? Предполагается, что некоторые из префектов, подчиненных дуксу Могонциака, могли командовать не только одной когортой, но и одной вспомогательной флотилией, тем более что многие города дуката были расположены на Рейне. В *Notitia* действительно есть пример совмещения сухопутного и флотского командования в руках одного офицера (ND, Ос., XXXIX, 35), но в этом единственном случае не может быть никакой двусмысленности ввиду того, что в списке названы как сухопутное, так и речное подразделения, находившиеся под командой префекта. В соответствии с третьей гипотезой, сведения о значительной части Рейнского флота, размещенной по нижнему течению реки, были утрачены вместе с соответствующей страницей *Notitia*⁵⁹.

В Германии Второй, согласно *Notitia*, не было никакой римской военной организации. Сторонники существования Рейнского флота

в конце IV — начале V вв. полагают, что речные флотилии по-прежнему оставались как на Нижнем, так и на Верхнем Рейне, как это было во времена Юлиана. Однако *Notitia* не говорит о них, потому что Германия Вторая, согласно федеративному договору, была передана франкам, которые были размещены здесь Стилихоном и должны были взять на себя защиту этого участка границы. Поэтому всякая римская военная организация в этом регионе упразднялась. Но новые поселенцы неизбежно должны были получить в свое распоряжение все стационарные сооружения, принадлежавшие флоту на Нижнем Рейне. Вместе с портами и арсеналами франкам, очевидно, были переданы также и остававшиеся военные суда. Ничто не мешает предположить, что франки, которые были достаточно хорошо знакомы с судоходством, продолжали совершать военные операции, используя римские флотилии. И если Гейзерих смог создать мощный вандалский флот, то почему франки при участии римских специалистов не могли сохранить флот в Нижней Германии?

Что касается утраченной главы, посвященной Германии Первой, то, как предполагается, вместе с пограничными силами, приблизительно эквивалентным силам дукса Могонциака, в ней могли быть перечислены несколько флотских префектур (*praefecturae classis*) подобно тому, как мы находим три подобные префектуры, подчиненные дуксу Паннонии Второй (ND, Ос., XXXII, 50–52) и три — у дукса Паннонии Первой (ND, Ос., XXXIV, 28, 42, 43).

Молчание же письменных источников, как считают сторонники гипотезы существования Рейнского флота, не может свидетельствовать об исчезновении последнего. В качестве доказательства этого положения приводится тот факт, что центральные и провинциальные морские флоты в римской историографии постреспубликанского периода упоминаются лишь случайно, во времена внутренних кризисов Империи. Поэтому молчание, окружающее Римский императорский флот, можно объяснить традиционным невниманием римлян к военному кораблестроению.

На наш взгляд, гипотеза, согласно которой Рейнский флот продолжал существовать на момент составления *Notitia dignitatum*, не имеет под собой веских оснований и построена лишь на умозрительных заключениях. Отметим сразу, что молчание источников, конечно же, еще не служит неопровержимым доказательством, однако порой оно может быть весьма красноречиво. Достаточно вспомнить Веге-

ция, упоминающего о военных кораблях (*лусориях*), которые в его время несли на Дунае ежедневную сторожевую службу (Veg., IV, 46). Естественным покажется вопрос: почему автор, писавший в Западной Империи, говорит о Дунае, совершенно забыв о Рейне? Почему в Кодексе Феодосия нет ни одного императорского эдикта IV–V вв., говорящего о восстановлении или поддержании Рейнского флота, подобного эдиктам, направленным на поддержание флота на Дунае?

К тому же дискуссионным остается вопрос о том, когда прекратила свое существование римская военная организация в Германии Второй, другими словами, кто передал оборону этой провинции франкским федератам. По мнению А. Пиганьоля, это было сделано не Стихионом, а Грацианом⁶⁰. Характерно, что именно при Грациане пропадают всякие упоминания о Рейнском флоте.

Могли ли франки сохранить инфраструктуру, необходимую для дальнейшего существования сторожевых флотилий? Это представляется маловероятным. Одно дело — совершать на пиратских челноках набеги на прибрежные селения, другое — нести ежедневную патрульную службу, заботиться об арсеналах и поддерживать корабли в постоянной боевой готовности. Франки были не только непривычны к деятельности подобного рода, но вряд ли испытывали в ней какую-либо необходимость. И опять же, если мы сравним ситуацию с поселением на придунайских территориях готских федератов (382 г.) и предполагаемым поселением франков в Германии Второй, то увидим, что Дунайский флот не только не прекратил своего существования в результате произошедших потрясений, но, напротив, был усилен и стал играть даже более значимую роль, чем прежде. В аналогичной ситуации судьба Рейнского флота сложилась, вероятно, совершенно иначе: передав защиту важнейшего участка рейнской границы федератам, римское правительство предпочло совершенно отказаться от традиционных принципов организации обороны границы, что и послужило финальной точкой в истории Рейнского флота.

Дунайский флот. Бурные события периода кризиса III в. должны были самым негативным образом отразиться на состоянии дунайских флотов. Судя по тому, с какой легкостью варвары пересекали в это время Дунай, можно предположить, что если дунайские флоты и не прекратили своего существования, то уменьшились настолько, что не представляли уже реальной силы, способной защищать римский лимес.

С приходом к власти Диоклетиана правительство начинает уделять самое пристальное внимание укреплению границ и, следовательно, прилагает усилия для воссоздания речных флотов. Деятельность Диоклетиана на этом направлении засвидетельствована археологически: ко времени его правления относится строительство множества укрепленных пристаней, представлявших собой четырехугольник, три стороны которого были окружены стенами, а одна открывалась на реку⁶¹.

Возможно, уже при Диоклетиане либо при Константине I (306–337 гг.) Паннонский флот был реорганизован во флот Савии, а Мёзийский флот – в Истрийский (*classis Histrica*). Флот Савии был разделен на 4 эскадры, из которых две, первая и вторая Паннонские (*prima* и *secunda Pannonica*), находились в провинции Паннония Первая, а две другие – первая Флавиева Августова и вторая Флавиева (*prima Flavia Augusta* и *secunda Flavia*) – размещались в Паннонии Второй. Истрийский флот представлен несколькими флотилиями в Паннонии Первой, Валерии, Паннонии Второй, Мёзии и Дакии Прибрежной⁶².

Командование дунайскими флотами вплоть до эпохи Диоклетиана, как кажется, по-прежнему оставалось в руках двух префектов. В конце III – начале IV вв. структура военного командования меняется: теперь каждой из флотилий командовал один префект. Однако, несмотря на это, командование все еще сохраняло унитарный характер⁶³.

По мнению некоторых исследователей, эта военная организация просуществовала почти до конца IV в. и рухнула под ударами варваров⁶⁴. Взамен нее была создана новая система обороны дунайского лимеса, в которой не было центрального командования, а каждый из префектов флотилий действовал самостоятельно. Впрочем, система, сложившаяся при Диоклетиане и Константине, не обязательно должна была рухнуть, продемонстрировав свою несостоятельность в новых политических условиях. Ее изменение могло происходить постепенно.

Давление варваров, ощущавшееся в различных оперативных секторах, порой сильно удаленных один от другого, приводило к тому, что центральное командование зачастую оказывалось не в состоянии оперативно реагировать на угрозы, исходящие одновременно из различных мест. Логичным выходом из подобной ситуации было бы предоставление командующим флотилиями оперативной автономии. Именно это состояние и зафиксировано в *Notitia dignitatum*, где мы

находим 15 независимых командиров речных флотов и эскадр, которые в совокупности представляли собой наиболее мощную речную группировку древности. Согласно расчетам Р. Гроссе, во времена Валентиниана I только Мёзийский и Скифский флоты, сведения об организации которых сохранились в *Notitia*, должны были насчитывать 100 и 125 кораблей соответственно⁶⁵.

Пятнадцать автономных флотов были распределены по всему Дунаю и его крупнейшим притокам (Драве и Саве). Эти флоты были объединены в две важные флотские группировки: в норико-паннонскую и паннонско-дакийскую. Действительно, в Норике-Паннонии Первой мы находим три флота: один — со стоянкой в Лавриаке (ND, Ос., XXXIV, 43), другой, разделенный на 2 эскадры, — в Арлапе и в Комагене (ND, Ос., XXXIV, 42), а последний флот — в Карнуге (ND, Ос., XXXIV, 28). Более того, *Notitia* перечисляет 5 легионов *солдат либурнариев (militum Liburnianorum)*, из которых три стояли в Норике (ND, Ос., XXXIV, 37; 40; 41) и два — в Паннонии (ND, Ос., XXXIV, 26; 27). Не совсем понятно, каково происхождение этих подразделений. Некоторые исследователи полагают, что они состояли из моряков, служивших ранее на либурнах, а затем переведенных в разряд сухопутных войск⁶⁶. Не исключено также, что эти солдаты были кем-то вроде экипатов, специально обученных сражаться на кораблях⁶⁷.

Вторая флотская группировка, еще более важная, образовывала две оборонительные линии: *передовую* и *резервную*. Передовая линия состояла из 6 флотов (*classes*), или эскадр. Первый флот — Истрийский (*classis Histrica*) — находился во Флоренции⁶⁸ (ND, Ос., XXXIII, 58) на Дунае; второй, также называвшийся *classis Histrica*, имел стоянку в Мурсе (ND, Ос., XXXII, 52), на Драве, в нескольких километрах от ее впадения в Дунай. Неизвестно, почему эта вторая эскадра Истрийского флота оказалась на Драве⁶⁹. Эту аномалию пытаются объяснить тем фактом, что в южной зоне Паннонской равнины, болотистой и часто затопляемой рекой, было невозможно построить порт непосредственно на Дунае⁷⁰. Впрочем, подобное объяснение выглядит не очень убедительно, особенно если принять во внимание то обстоятельство, что база во Флоренции находилась в тех же условиях и вдобавок поблизости от самых больших постоянно заболоченных зон Дуная⁷¹. Четыре оставшихся флота были дислоцированы в Марге (ND, Ос., XLI, 39) и Виминаке (ND, Ос., XLI, 38), в Мёзии Первой, в Эгете (ND, Ос., XLII, 42) и Ратирии (ND, Ос., XLII, 43), в Дакии Прибрежной.

Четыре флота — *Первый Флавиев Августов (classis primae Flaviae Augustae)* в Сирмии (ND, Ос., XXXXII, 50), *Второй Флавиев Августов (classis secundae Flaviae)* в Грайе (ND, Ос., XXXXII, 51), *Первый Паннонский (classis primae Pannonicae)* в Сервиции (ND, Ос., XXXXII, 55) и *Второй Паннонский (secundae Pannonicae)* в Сисции (ND, Ос., XXXXII, 56) — образовывали резервный фронт, который выстраивался вдоль Савы.

Эта мощная флотская группировка была прикрыта с флангов двумя другими эскадрами, размещенными для защиты оконечного течения Дуная: *naves amnicae*⁷² в Трансмариске (ND, Ор., XL, 36), в Мёзии Второй и *classis musculorum*⁷³ в Инплатейпегиях (ND, Ор., XXXIX, 35) в Скифии⁷⁴.

Таким образом, из 15 флотов 10 находились на участке Флоренция–Сиска–Ратиария, три были размещены в Норике–Паннонии Первой и два — в Мёзии Второй–Скифии. Недостаточная концентрация флотских сил на флангах была компенсирована присутствием среди войск, находящихся в подчинении у дукса Паннонии Первой и Норика Прибрежного, пяти отрядов либурнариев, в то время как в распоряжении у дукса Мёзии Второй был отряд *флотских солдат (milites tertii nauclarii)* (ND, Ор., XL, 22) вместе со *Вторым Геркулевым легионом скифских мускулов (II Herculea musculorum Scythicorum)* (ND, Ор., XXXIX, 35). Таким образом, в то время как Норик и север Паннонии располагали усилением из пяти отрядов эпибатов, в Нижней Мёзии и Скифии их было четыре.

Три подразделения *nauclarii* и подразделение *muscularii* (в Скифии), как и 5 подразделений *liburnarii* с запада Дуная, возможно, должны были либо усиливать, в соответствии с обстоятельствами, обычные контингенты флотских эпибатов, либо действовать во время проведения боевых операций на реквизируемых у рыбаков судах. Римляне действительно часто использовали реквизируемые на месте рыбацьи лодки, прибегая при этом к различным военным хитростям⁷⁵. Так, в 358 г. Констанций II посадил на несколько туземных лодок отряд легковооруженных воинов, чтобы по ту сторону реки уничтожить оставшихся в живых сарматов. Те, обманутые формой местных лодок (*gentiles lembos*) и знакомым способом гребли (*nota remigia*), поверили, что перед ними их соплеменники, и поэтому были легко побеждены (Amm., XVII, 13, 16–18).

В общей сложности оборона Дуная обеспечивалась центральным корпусом, состоявшим из десяти флотов и трех флотов на флангах, а так-

же пяти отдельных подразделений эпибатов на верхнем течении и двух флотов и четырех подразделений эпибатов на нижнем течении реки.

Нетрудно объяснить соображения, по которым было произведено объединение 10 эскадр из 15 на участках Флоренция–Ратиария и Сиска–Сирмий: с территорий прилегающих к ним областей открывались пути с одной стороны в Восточную Фракию и, следовательно, на Константинополь, а с другой – вдоль рек Дравы и Савы вплоть до Северной Италии. Таким образом объясняется существование мощного оперативного фронта на Центральном и Южном Дунае, свидетельство о котором сохранила *Notitia*⁷⁶.

Насколько мы можем судить, опираясь на данные наших литературных источников, вплоть до 70-х гг. IV в. дунайские флоты участвовали в военных действиях лишь эпизодически. Так, известно, что в 361 г. во время своего похода против Констанция II Юлиан перевез на кораблях по Дунаю 3000 своих солдат (Zos., III, 10, 2). Думается, что во время войны с готами (367–369 гг.) Валент (364–378 гг.) также использовал корабли дунайских флотилий для переправы своих войск на вражеский берег.

Восстание готов (375–382 гг.) привело к уничтожению всей римской оборонительной системы на Дунае. Комит Марцеллин, сообщая о событиях 427 г., пишет, что все области Паннонии после пятидесятилетнего перерыва, во время которого ими владели гунны, вновь стали римскими провинциями (Magc., а. 427)⁷⁷. Хотя Марцеллин и не совсем точен в этом вопросе, однако сам факт утраты римлянами на какое-то время Паннонии и сопредельных провинций, оказавшихся в самом эпицентре варварских нашествий, захлестнувших Империю в конце IV в., очевидно, не является вымыслом автора. В 387 г. Паннония все еще оставалась под властью Рима, однако положение там было столь тяжелым, что правительство Валентиниана II (375–392 гг.) обратилось за помощью к узурпатору Магну Максиму (Zos., IV, 42, 5). Впрочем, окончательно стабилизировать ситуацию так и не удалось. А. Пиганьоль отмечает, что самые поздние клады монет, обнаруженные в Паннонии, датируются 388 г. На основании этого он приходит к выводу, что восстание варваров-федератов полностью уничтожило римскую цивилизацию в этой провинции, и она была на какое-то время утрачена Империей⁷⁸.

Итогом всех этих катаклизмов было разорение целого ряда балканских провинций и полная дезорганизация всей римской обороны

тельной системы на Дунае. В 395 г. варварами, перешедшими Дунай, были разрушены главный город Паннонии Первой Карнунт, а также Виндобона⁷⁹. В 401 г. был разрушен Лаврник, являвшийся главным городом провинции Норик Прибрежный⁸⁰.

Трудно сказать, в каком состоянии пребывали в этот период дунайские флоты. Но определенно римляне очень долго предпринимали все усилия, чтобы восстановить структуру дунайского лимеса. В какой-то степени эта задача была выполнена уже к 383 г., и когда остготы попытались вторгнуться на римскую территорию, то они были разбиты магистром пехоты Фракии Промотом, использовавшим не только сухопутные войска, но и речной флот. В 386 г. варвары повторили свою попытку, однако Промот встретил своими кораблями их челноки, переправлявшиеся ночью через реку, и все их потопил (Zos., IV, 35, 1; 39, 1–3; Claud., IV Cons., v. 619–637).

Особенно заметны были усилия константинопольского правительства, направленные на поддержание боеспособности дунайских флотов, в самом начале V в. Один закон Феодосия II (408–450 гг.) от 412 г., адресованный Константу, магистру Фракии, содержит самую настоящую программу строительства и постепенной реконструкции флота Мёзийского и Скифского лимесов (CTh., VII, 17): «...Построить 90 новых и прибавить к ним 10 отремонтированных старых лусорий для мизийского лимеса, — требует указ, — 110 новых добавить к восстановленным 15 старым для скифского, каковой простерт широко и далеко, при этом мы предписываем, чтобы каждый год проявлялась забота о ремонте четырех старых *юдикиарий* и десяти *аграриенс* на мизийском лимесе, на скифском же лимесе в настоящем усилиями дукса и его людей должны быть построены и полностью оснащены пять новых *юдикиарий* и двенадцать *аграриенс*, чтобы за счет этого пополнения через семь лет благодаря твоему величию и через приложенное тобой старание произошло обновление всего числа кораблей. Посему должно, чтобы забота была приложена в отношении и их починки и сооружения» (CTh., VII, 17, 1)⁸¹. Предполагавшееся постоянное обновление флотов через каждые 7 лет должно было обеспечивать более эффективное патрулирование региона, соседствовавшего с Константинополем, угроза для которого со стороны задунайских варваров была настолько высока, что город был обнесен новой стеной, строительство которой было завершено лишь в 413 г.

Оборонительная система дунайской границы начала стремительно разрушаться в 20-е гг. V столетия. Это было связано с поселением на

территории балканских провинций гуннов. Уже в 423 г. правительство Западной империи уступило гуннам северную часть Паннонии, и пограничной римской областью на северо-востоке стал Норик. Восточная империя сохраняла контроль над участком Дуная от Сингидона (Белград) до Савы⁸². В 441 г. хрупкий мир между Империей и гуннами был нарушен. Атила овладел Рециарией — главным городом Дакии Прибрежной. В 442 г. гуннские отряды наводнили всю Фракию⁸³. После заключения мира с Атилой император Феодосий II издал указ, требовавший от пограничных римских командиров проявить должную заботу о своих войсках. В числе прочего император предписывал *магистру оффиций* ежемесячно докладывать ему о состоянии пограничных войск и сторожевых флотов (Nov. Theod., XXIV).

Мир с гуннами продержался до 447 г. Гунны вновь вторглись во Фракию, разбили на берегах реки Уад римскую армию и овладели городом Маркианополем⁸⁴. Затем, захватив и разрушив Наисс, Атила двинулся на Константинополь. Взяв на своем пути все крупные города, гунны нанесли римлянам второе поражение у Херсонеса Фракийского. Новый мирный договор был заключен в том же 447 г. На следующий год переговоры между сторонами продолжились⁸⁵. Атила считал, что все придунайские земли, простиравшиеся в длину от Пеонии до Нов Фракийских, а в ширину на 5 дней пути, принадлежали ему по праву завоевания, а граница между его владениями и Империей должна была проходить по городу Наиссу (Prisc., fr. 7).

Таким образом, к 448 г. значительная часть Дуная находилась уже под контролем гуннов. Поэтому когда римские послы отправились ко двору гуннского царя, то на противоположный берег их переправляли варвары-перевозчики на «челноках-однодеревках» (Prisc., fr. 8). Ни о каких римских кораблях на Дунае мы больше не слышим. Несомненно, что тяжелая политическая ситуация, сложившаяся в регионе, не позволила константинопольскому правительству уделять должное внимание дунайской границе. Флоты, быстро лишившиеся своих баз, прекратили существование и, судя по всему, уже никогда не восстанавливались. Именно этим можно объяснить тот факт, что раздел Кодекса Феодосия *de lusoriis Danubii* («о лусориях на Дунае») (CTh., VII, 17) не был повторен в Кодексе Юстиниана⁸⁶.

Флотилии на внутренних реках. Весьма важным представляется тот факт, что кроме нескольких дунайских флотов *Notitia* упоминает флотилии на внутренних реках. Исследователи пытаются объяснить

их размещение вдали от границ особыми задачами, которые были на них возложены. Три флотилии находились на территории Галлии. Предполагается, что период экономического расцвета, который переживали галльские провинции во времена правления Валентиниана I, в значительной степени способствовал развитию речной навигации, дополнявшей сухопутный трафик. Объем перемещения товаров по рекам в Галлии был большим, чем где бы то ни было на западе Империи, и уступал только речному товарообороту в Египте.

У частных торговых корпораций (*liburnarii, navicularii, scapharii, barcarii*), корпораций общественных перевозок, таких как *навикулярии антоны* (корабельщики, доставлявшие продовольствие), и корпораций грузового транспорта (очень близких к *навикуляриям Нила* и римским *аттиси* (речникам)), были самые настоящие флоты⁸⁷. Чтобы обеспечивать всем этим корпорациям безопасность перевозок грузов по рекам, и были флоты на внутренних реках. Если начинать с юга, то это был *Родаунский флот (classis Rhodani)* (ND, Ос., XLII, 14) с местом пребывания в Виенне или Арелате. В тесной связи с этим флотом находилась *префектура солдат-мускулариев (praefectura militum musculariorum)*, базировавшаяся в Массилии (ND, Ос., XLII, 16). *Апарский флот (classis Ararica)* (ND, Ос., XLII, 21) в Кабаллодуне защищал Апар (совр. Саону). *Флот андеретианов (classis Anderetianorum)* (ND, Ос., XLII, 23) в Паризиях охранял Секвану (Сену) и ее ближайшие притоки.

Какой бы убедительной ни казалась на первый взгляд эта теория, согласиться с ней довольно трудно. Действительно, учитывая сложности доставок грузов сухим путем, наиболее рентабельным и безопасным средством транспортировки стали речные перевозки. Однако не нужно переоценивать масштабы расцвета внутренней навигации и объемы речного трафика. Воспользоваться всеми преимуществами речных грузоперевозок римлянам не позволяли прежде всего трудности технического характера. Поскольку техника применения шлюзов была неизвестна римлянам, то они не смогли организовать в широком масштабе искусственную связь естественных речных путей. Все, что им удалось осуществить, это прокопать каналы (*fossae*) скромных пропорций, настолько скромных, что у ни у кого никогда не зародилось мысли соединить Мозу с Араром (Саоной), и тем более никто не решился соединить Рейн с Роданом, то есть Средиземное море с океаном. В конечном итоге рудиментное состояние античной гидравлической техники заставило римлян, несмотря на все трудности и неудобства,

по-прежнему уделять свое основное внимание наземным перевозкам. В этом направлении римляне приложили огромные усилия, снабдив страны, лежащие вокруг Средиземного моря, сетью дорог, никогда прежде не виданной⁸⁸.

Относительно экономического расцвета Галлии можно заметить, что действительно энергичные меры, предпринятые императором Валентинианом I по укреплению рейнской границы, обеспечили на некоторое время спокойствие западным провинциям Империи. По словам Зосима, Валентиниану удалось добиться того, что в течение девяти лет варвары не отваживались переходить Рейн (Zos., IV, 12, 1; ср. Амт., XXX, 7, 6). Авсоний, давая описание Мозельского края (370 г.), пишет, что Рейн стал для Галлии надежной границей, которую не решаются переступить франки и хамавы (Aus., Mos., v. 434, 435). Мирное состояние способствовало экономическому расцвету, особенно галльских провинций. Об этом мы можем судить по произведениям того же Авсония, относящимся к данному времени. Весь Мозельский край превратился в процветающую страну, покрытую полями и виноградниками (Aus., Mos., v. 23–74; 152–165). Такое же положение, очевидно, сохранялось здесь в первые годы Грацианова правления. По крайней мере, эпиграфические данные свидетельствуют, что это время представлялось его подданным благополучным и спокойным⁸⁹.

Однако период экономического расцвета оказался весьма кратковременным. Уже к началу 80-х гг. IV в. Галлия переживает общий экономический упадок⁹⁰. Учитывая это обстоятельство, мы должны допустить, что внутренние флотилии были созданы в конце правления Валентиниана (ок. 370 г.) и, просуществовав немногим более 10 лет, оказались, тем не менее, внесены в списки *Notitia*. Такое объяснение представляется нам маловероятным.

Согласно другой гипотезе, все эскадры на внутренних реках имели важное военное значение и должны были не столько охранять купеческие товары, сколько отражать нападение внешних врагов. Присутствие «внутренних» флотилий в Галлии было, с одной стороны, следствием стратегической важности данного региона, а с другой объяснялось новой концепцией обороны, выработанной, как предполагается, в период кризиса III в. В эпоху Принципата на границах велось планомерное фортификационное строительство, и вся Империя к началу III столетия была обнесена кольцом укреплений, образовавших *лимесы*⁹¹. Однако когда повторяющиеся вторжения германцев

на западе совпали с наступлением персов на востоке и восстаниями африканских племен (особенно в 254 и 262 гг.), сеть пограничных фортификационных сооружений, которая еще недавно виделась весьма надежной, оказалась не в состоянии сдержать стремительный поток вражеского нашествия. Прорывы лимесов приобрели периодический характер. Попытки их восстановления и укрепления не давали ощутимых результатов⁹². Поэтому линейная система обороны была заменена оборонительной системой обороны, состоящей из нескольких эшелонов. Роль таких внутренних рубежей и должны были выполнять флоты, размещенные на реках Галлии⁹³. В этом случае задачей флота андеретианов могла быть борьба с проникновением саксонских пиратов в среднее и верхнее течение Сены. Солдаты-мускулярии из Массилии контролировали участок Саоны вплоть до Средиземного моря. Поэтому в случае прорыва рейнской границы, пройдя через дукаты Могонциака и Секваники, варвары нашли бы в Кабаллодуне и Массилии внушительные флотские силы, которые, как предполагается, должны были остановить их дальнейшее продвижение. А самые важные речные силы были сосредоточены на оси Родан–Саона уже в период правления Константина⁹⁴.

Гипотеза об эшелонированной обороне, в системе которой стратегически важная роль возлагается на небольшие флотилии, находящиеся в глубине римской территории, зачастую на значительном удалении от границы, выглядит довольно несостоятельной. Во-первых, она приобретает смысл только в том случае, если мы примем как не вызывающий сомнения тезис о существовании в то же самое время Рейнского флота: действительно, было бы странно отражать нападение противника на внутренних реках, не попытавшись воспрепятствовать его переправе через Рейн. Во-вторых, мы не должны переоценивать возможности речных флотилий. Конечно же, неудачная попытка варваров переправиться через Дунай, описанная Зосимом, показывает, что речной флот мог сыграть решающую роль в отражении неприятельского нашествия. Однако если разбирать конкретно этот эпизод, римское командование было заранее проинформировано о готовящемся почном нападении варваров. Поэтому оно смогло принять все необходимые меры и, по сути, устроить для них о чем не догадывавшегося врага самую настоящую засаду. Другими словами, варвары были уничтожены не потому, что на Дунае был сильный Римский флот, а потому, что своевременное донесение разведки заставило римлян собрать свои корабли в нужное

время и в нужном месте. Таким образом, варвары имели все шансы переправиться через Дунай, если бы их план не был раскрыт и флот, каким бы большим он ни был, не помешал бы им это сделать. Так, гревтуинги в 375 г., заметив, что римские корабли на Дунае находились в бездействии, сколотили наспех лодки и переправились на римский берег (Амт., XXXI, 5, 3).

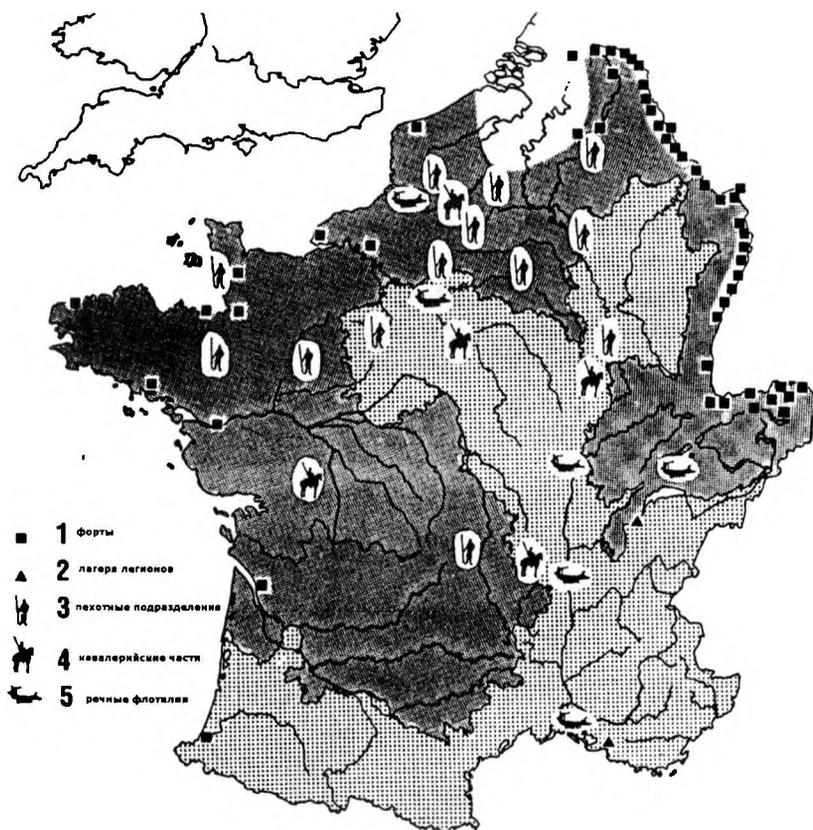


Схема обороны Галлии согласно Notitia dignitatum

Вспомним также, какие большие усилия приложил Юлиан для восстановления сил Рейнского флота. Однако набег германцев на

Галлию, последовавшие после смерти императора, показали, что, несмотря на все его старания, граница по-прежнему не была надежно закрыта. Учитывая это обстоятельство, можем ли мы утверждать, что небольшие флотилии на внутренних реках могли оказать какое-нибудь эффективное сопротивление противнику, для которого не стали помехой даже эскадры Рейнского флота (если допустить, конечно, что таковые существовали)?

Предполагается, что внутренние флотилии были всего лишь простым элементом лимеса, которые, патрулируя свои реки, были обязаны препятствовать проникновению в глубь римской территории небольших групп неприятеля и пресекать попытки локальных вторжений⁹⁵. Такие нападения, совершавшиеся, как правило, ради грабежей, происходили достаточно часто, поскольку, как нам известно, варвары весьма умело форсировали даже очень крупные реки. Они могли переправляться вплавь (Амм., XXV, 6, 14)⁹⁶, на стволах поваленных деревьев, на плотках, на барках, отнятых у рыбаков, а иной раз — на судах, построенных по случаю (Амм., XVI, 12, 58; XXXI, 5, 3).

Таким образом, как нам представляется, было практически невозможно воспрепятствовать переправам варваров (особенно если речь идет о каких-то небольших грабительских отрядах) через галльские реки. Даже если мы предположим, что по их водам постоянно курсировали римские корабли, это ничего не меняло: дождавшись ухода патрулей, германцы всегда могли без особых усилий достичь противоположного берега. Для того, чтобы помешать им, нужны были конкретные данные разведки о месте и времени их переправы. Здесь можно вспомнить об одном столкновении с франками, описанном Аммианом. В 357 г. магистр конницы Север, двигаясь в Ремы (Реймс), неожиданно для себя столкнулся с отрядом из 600 франков, опустошавшим территории, оставленные без защиты⁹⁷. Варвары заняли два заброшенных римских укрепления на реке Мозе, после чего были осаждены римлянами. Пока шла осада, на помощь своим соплеменникам выступили более крупные силы франков (Амм., XVII, 2). Характерно, что Рейнский флот никаким образом не смог помешать варварам проникнуть на римскую территорию, хотя, несомненно, корабли у римлян в это время были не только на Рейне, но и на Мозе (Амм., XVII, 2, 3). Последние Юлиан использовал для того, чтобы ломать на реке лед и не дать осажденным сбежать под покровом ночи. Эти события происходили в Германии Второй, где не было тех

внутренних речных флотилий, данные о которых приводит *Notitia*. Но они показывают, насколько ограниченными были возможности речных флотов, когда дело касалось отражения набегов неприятеля. В большинстве случаев основную задачу должны были выполнять сухопутные войска. На корабли же возлагались узкоспециальные задачи вспомогательного характера.

Предположив, что ко времени составления *Notitia dignitatum* Рейнский флот уже прекратил существование, мы должны найти объяснение присутствию флотилий внутри Галлии. Действительно, зачем нужно было, отказавшись от содержания флота на главной пограничной реке, сохранять небольшие эскадры уже непосредственно на территории провинций? На наш взгляд, флотилии на галльских реках появились только в начале V в., после того как в 406 г. вандалы, аланы и свевы перешли Рейн и проникли в самые отдаленные галльские территории. В этих обстоятельствах появление внутренних эскадр было бы насущной необходимостью: они играли бы практически ту же самую роль, которую ранее играл Рейнский флот.

Озерные флотилии. Озерные флотилии дополняли систему речной обороны Империи. Их было всего три: первую образовывал *отряд барочников* (*numeri barcariorum*) (ND, Ос., XXXV, 32) в Конфлюэнтах, патрулировавший воды Констанциева озера; вторую — *флот барочников* (*classis barcariorum*) (ND, Ос., XLII, 15) в Эбрудуне, контролировавший либо озеро Нёшатель, находящееся в одноименном швейцарском кантоне, либо Женевское озеро; третью — *Комский флот* (*classis Comensis*) в провинции Лигурия, базой которого был город Ком (ND, Ос., XLII, 9). Задачей этого флота было патрулирование озера Комо, находящегося в 40 км от Медиолана (Милана).

Относительно стратегических задач озерных флотилий мнения расходятся. Предполагается, что флотилия Констанциева озера могла быть составной частью Рейнского флота⁹⁸ и отвечала за оборону Гельветского плоскогорья между Альпами и Юрой. Комский флот (*classis Comensis*), вероятно, должен был служить защитой коммуникаций между Миланом и Августой Винделиков, имевшей такое же значение для ретийского лимеса, как Колония Агриппина и Магонциак для рейнского. Снабжение войск всем необходимым — вооружением, обмундированием, одеждой, утварью — могло осуществляться через озеро Комо, а потом — по дороге в Винделикию. Более того, Комский флот образовывал аванпост, созданный для того, чтобы преградить

варварам проход на Медиолан, который в IV столетии стал политическим и военным центром Италии.

Что касается флота барочников в Эбрудуне, то о его назначении говорить еще труднее, поскольку мы не можем однозначно ответить на вопрос, где находился этот город. Некоторые исследователи идентифицируют его с современным Ивердоном на озере Нёшатель, другие — с Ивуаром или Вилльнёвом на Женевском озере. Тексты и топономастика заставляют нас склоняться к первой интерпретации, но стратегическая необходимость и здравый смысл побуждают отдать предпочтение второй⁹⁹. Действительно, противник, двигавшийся с верхнерейнского участка границы, чтобы достичь Италии, должен было преодолеть препятствие в виде Альп, но если он имел намерение проникнуть в Галлию, то перед ним открывалось две дороги: одна вела на Гельветское плоскогорье, а другая — через долину Ду (*Doubs*). Первое направление возможного движения неприятеля шло через Вогезы и Юру; здесь его встречал Апарский флот (*classis Ararica*), размещенный в Кабиллоне на Саоне. Второе направление было заблокировано Лиманским озером, которое находится между Юрой и Альпами. Стоявший на озере флот должен был выполнять задачу, аналогичную той, что выполнял флот в Кабиллоне, перекрывая на той же широте путь вторгнувшемуся неприятелю. Если бы флотилия находилась на озере Нёшатель, у подножья Юры — у края большого дефиле Гельветского плато, то она не могла бы в случае военной необходимости действовать сколько-нибудь эффективно. Эти наблюдения заставляют исследователей связывать Эбрудун с Женевским озером, идентифицируя его с Ивуаром или с Вилльнёвом¹⁰⁰.

Был ли постоянный Римский флот на Евфрате? По мнению ряда исследователей, уже со времен Принципата на Евфрате существовал постоянный Римский военный флот, подобный флотам на Рейне и Дунае¹⁰¹. Одним из оснований для гипотезы о Евфратском флоте служит сообщение Аммиана Марцеллина о Наармальхе, или «Царском канале», прорытом по приказу Траяна, а потом и Септимия Севера, с тем чтобы обеспечить проход судов из Евфрата в Тигр (Аmm., XXIV, 6, 1)¹⁰². Вместе с тем ни надписи, ни тексты не содержат никакой информации о римских патрульных кораблях на Евфрате¹⁰³. Те сведения, которые можно найти в литературных источниках, сообщают о флотах, построенных специально для участия в каком-то конкретном предприятии. Так, например, Корбулон поставил на Евфрате большие

корабли, соединенные цепями и балками, чтобы сделать из них мост (Тас., Анн., XV, 9; ср. Dio, LXVIII, 26, 1–2). Хорошо известен поход Юлиана, когда был построен флот, состоявший, согласно Аммиану, из 1000 грузовых кораблей, 50 боевых и 50, предназначенных для возведения понтонных мостов (Амм., XXIII, 3, 9; 5, 6; XXIV, 1, 4). Зосим утверждает, что всего было сделано 600 деревянных судов, 500 судов, имевших кожаную обшивку, 50 военных кораблей и множество понтонных (Zos., III, 13, 2); наконец, Магн и Малала доводят общее количество кораблей Юлиана до 1250 (Magn., FHG, IV, 5; Malal., XIII, 21). Однако речь в данном случае идет о флоте, построенном ради похода 363 г., во время которого, к тому же, весь этот флот был уничтожен по приказу самого Юлиана (Амм., XXIV, 7, 4).

Таким образом, учитывая все вышесказанное, большинство ученых склоняется к мысли, что ни во времена Принципата, ни тем более в период Поздней Империи патрульные римские эскадры никогда не ходили по Евфрату¹⁰⁴.

Итак, мы не имеем никаких исторических свидетельств, которые могли бы доказывать присутствие на Евфрате постоянного Римского флота¹⁰⁵. Вместе с тем, как считают некоторые специалисты, флот, созданный Юлианом, предполагает наличие на Евфрате каких-либо судостроительных верфей и корабельных стоянок¹⁰⁶. Исследователи предполагают, что одной из возможных баз строительства флота была находившаяся в Эдессе мастерская по изготовлению щитов и оружия (*fabrica scutaria et armamentaria*) (ND, Ор., XV, 23). Предполагается, что слово *armamentaria* (склады снаряжения, оружия) имело самое широкое значение и могло обозначать в том числе и корабельные арсеналы. Характерно, что в списках *Notitia* нигде не упоминается о корабельном снаряжении (*navalia, armamenta navium*). Отсутствие подобных элементов инфраструктуры особенно странно для областей дунайского лимеса, которые должны были снабжать всем необходимым дунайскую флотскую группировку. Поэтому исследователи допускают возможность того, что в одной и той же оружейной мастерской могли производить самую разнообразную продукцию, начиная от обычных щитов и заканчивая небольшими патрульными кораблями, такими как лусории. Однако совсем не обязательно, чтобы в Эдессе находилось что-то, подобное верфям или корабельным базам; как те, так и другие, пусть даже в зачаточном состоянии, должны были располагаться вдоль берега Евфрата, в про-

тивном случае было бы очень трудно с технической точки зрения объяснить появление огромного флота Юлиана. При желании можно допустить, что по приказу императора были отремонтированы старые *navalia*, находившиеся в заброшенном состоянии, а также возведены новые — в количестве, достаточном для быстрого строительства флота в 1000 судов¹⁰⁷.

Впрочем, феномену евфратской армады Юлиана можно найти и другое, более правдоподобное и простое, на наш взгляд, объяснение. По большому счету, военных кораблей в составе его флота насчитывалось всего около 100. Вряд ли среди них были те, что превышали своими размерами классическую пентеконтеру. Поэтому построить их могли команды опытных рабочих, никогда ранее не занимавшихся строительством военных кораблей. Таким образом, при определенной затрате времени и ресурсов основная часть флота могла быть создана в любом достаточно крупном портовом городе, имевшем собственные верфи для строительства торговых и грузовых судов. В частности, Малала передает, что корабли Юлиана были построены в Самосате (Malal., XIII, 21). Это не исключает возможности того, что и в других городах на Евфрате строились какие-то суда. К тому же, как нам представляется, большая часть грузовых кораблей была не построена, а попросту реквизирована в процессе подготовки к военной кампании.

Грузовой и транспортный военный флот в период Поздней Империи. Одна из особенностей оборонительной структуры Империи определялась тем, что территории, которые надлежало защищать, были размещены вокруг Средиземного моря. Поэтому часть коммуникаций неизбежно проходила по водным путям. Связи между Галлией и Британией, Балканским полуостровом и Анатолией, а тем более Италией, Галлией, Испанией и Африкой осуществлялись почти исключительно по морю. Развитие морских путей сообщения стимулировалось также и экономическими причинами: при Антонинах происходит специализация сельского хозяйства, которая привела к тому, что потребности в некоторых видах сельскохозяйственных продуктов стали обеспечиваться за счет импорта¹⁰⁸.

Но, как уже отмечалось выше, в античном мире из-за низких мореходных качеств судов, в том числе и военных, навигация была сопряжена с постоянным риском. Поэтому корабли ходили по определенным

маршрутам почти исключительно в светлое время суток и в хорошую погоду, следуя, насколько это было возможно, вдоль берега, с тем чтобы держаться поближе к возможному убежищу. Зимой море, в общем, было небезопасно. Во время сезона бурь корабли оставались припвартованными и только в крайних случаях отваживались выходить в плавание. Шесть недель, пока дули пассатные ветры, между Римом и Александрией не было прямой связи (в смысле с востока на запад); если можно было добраться до столицы, то только медленно совершая каботажные переходы от порта до порта вдоль азиатского берега, используя каждый благоприятный ветер (Tac., Hist., II, 98; IV, 81). Кроме того, пассатные ветры были противны тем, кто плыл от Александрии, и благоприятны плывущим из Италии на восток (Caes., BG, III, 107). В общем, Средиземное море, через которое проходила совокупность римского трафика, пользовалось недоброй славой из-за своих неожиданных бурь (Suet., Claud., 17, 2; Tac., Hist., III, 43).

Для пассажирского транспорта не было ни путей, ни фиксированных служб, и часто, продвигаясь от порта к порту, нужно было пересаживаться и делать долгие остановки из-за штормов. Императоры измышляли многочисленные меры попечения, чтобы поощрить навигацию и сделать ее менее рискованной; но насколько бы огромными ни были издержки и какого бы внушительного развития морской торговли ни удавалось добиться, она всегда имела второстепенный характер. Это объясняет отчасти слабый интерес римлян к навигации: они показывали себя настолько мало склонными к ней, что, находясь столько лет в Британии, никогда не чувствовали необходимости пересечь море, чтобы обосноваться в Ирландии, которая также могла быть удержана силами одного легиона и нескольких вспомогательных подразделений (Tac., Agric., 24).

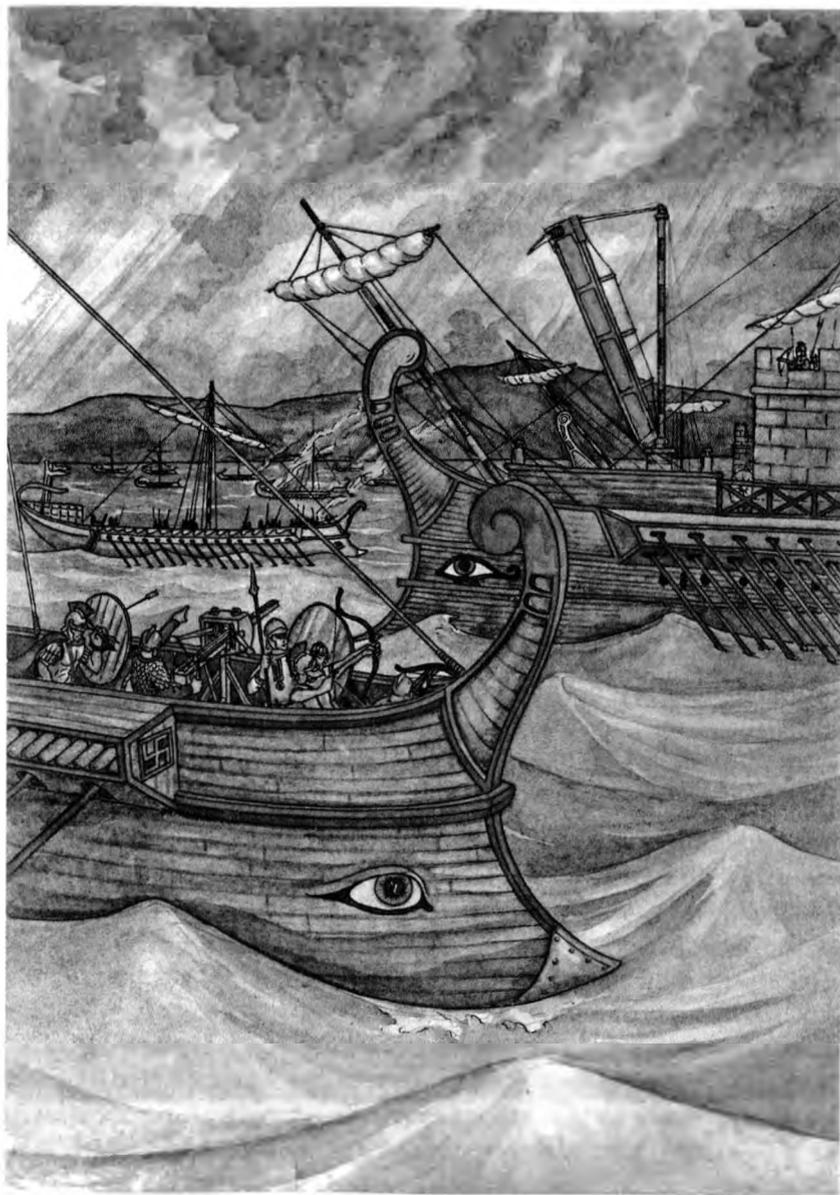
Плавание в открытом море всегда представлялось римлянам делом рискованным, трудным и небезопасным. Для того, чтобы добраться из Рима до Массилии, по приблизительным подсчетам, нужны были 4 дня, столько же — чтобы достичь Карфагена, 6 дней — до Таррагоны, 10 — до Гадеса, 20 — до Александрии и 24 — до Византия¹⁰⁹. Часто, ввиду различных обстоятельств, продолжительность морских путешествий могла возрастать в разы.

Специальные корабли для перевозки войск у римлян были уже во времена Поздней Республики. Впрочем, государство всегда сохраняло за собой право в случае необходимости реквизировать у

владельцев грузовые суда и использовать их для различных военных нужд¹¹⁰. В период кризиса III в. и позднее, в IV–V вв., часто приходилось отправлять по морю войска на самые различные и отдаленные театры военных действий. С упадком центральных и периферийных эскадр и тем более — с ухудшением общего состояния морского флота, размеры которого постоянно уменьшались, для осуществления подобных перевозок необходимо было большое количество грузовых кораблей (*naves onerariae*). Эти неизбежные требования логистики, как кажется, дошли до того, что в IV и V вв. проводилось постоянное изъятие частных кораблей, поэтому *навикулярии* были объединены в государственные корпорации с настоящими административными уставами¹¹¹.

Для неизбежных перемещений по открытому морю использовался транспортный флот, состоявший из караванов транспортных судов, эскортируемых судами военными. Однако приняв во внимание, что главные воинские силы Империи были дислоцированы на берегах трех больших пограничных рек, а также чтобы избежать опасностей плавания по морю, перемещения больших масс войск предпочитали совершать по возможности сухим путем. Только тогда, когда экспедиционные войска были собраны в Риме, а также в Южной Италии, для того, чтобы достичь Сирии или южной части Балканского полуострова, использовали морской путь. Так, в случае с первой парфянской войной Септимий Север отправился из Рима в Брундисий, где снялся с якоря в конце лета и в начале осени отплыл к Сирии (SHA, Sev., 15, 1). Стилихон в 397 г. послал по морю армию в Грецию, чтобы положить конец набегам Алариха (Claud., IV Cons., v.461 sq.), и тем же путем прибыли с Востока в 409 г. жалкие подкрепления на помощь Гонорию, запертому в Равенне (Zos., VI, 8, 2).

Согласно наблюдениям исследователей, римляне пользовались морскими путями только в тех случаях, когда им нужно было достичь областей, добраться до которых сухим путем не представлялось возможным, или когда наземные коммуникации явным образом были хуже морских¹¹². Так, многочисленные перевозки грузов и войск, осуществлявшиеся между Галлией и Британией, относятся к неизбежным; то же самое можно сказать об экспедициях между Европой и Азией.



Морское сражение флотов Константина и Лициния.
Рис. И. В. Кирсанова

Вместе с тем необходимо учесть, что с точки зрения стратегической обороны географическая конфигурация территории Империи была непростой из-за Средиземного моря, которое разделяло ее на два больших полуэллипса (евро-азиатский и афро-азиатский)¹³. Понятно, что уже один этот факт требовал наличия у римлян большого транспортного флота, чтобы их войска имели возможность в случае необходимости своевременно достигать противоположащих берегов. В самом деле, если бы африканские военные мятежи не были подавляемы из раза в раз, то ни о каком единстве Империи не пришлось бы говорить. При этом понятно, что войска в Африку должны были перебрасываться не из Испании, у которой не было сильного гарнизона, а из Италии или Галлии.

По мнению некоторых исследователей, в распоряжении правительства должно было находиться несколько сотен транспортных кораблей¹⁴. В качестве примера того, каким мог быть морской флот в IV столетии, можно, опять-таки, вспомнить о войне Константина I с Лицинием. По Зосиму, Константин в 322 г. собрал армию из 120 000 пехотинцев и 10 000 всадников и посадил их на корабли своего флота, состоявшего из 2000 транспортных судов и 200 боевых кораблей. Если мы предположим, что солдат перевозили как транспортные, так и военные корабли, то получим, что на каждом корабле было до 58 человек. Однако нам известно, что военные корабли Константина представляли собой триаконтеры, которые вряд ли были приспособлены для перевозки людей, поэтому логично будет допустить, что только транспортные корабли принимали на борт солдат, и в этом случае на каждом корабле было по 65 человек. Далее Зосим передает, что во время кораблекрушения флот Лициния потерял 130 кораблей вместе с их командами и 5000 солдат (Zos., II, 24, 2). Таким образом получается, что на каждом корабле Лициния находилось по 38–39 человек, не считая экипажа. Какого типа были эти корабли, Зосим не сообщает. Однако он передает, что они были посланы для того, чтобы забрать часть войск из осажденного Византия. Очевидно, этот приказ был выполнен, поскольку пехотинцы, оставшиеся в городе, испугавшись сил Константина, сами сели на имевшиеся у них корабли и отплыли в Элеонт (Zos., II, 24, 3).

Таким образом, мы можем сделать вывод, что посланные Лицинием корабли (в значительной части) были грузовыми. Если мы допустим,

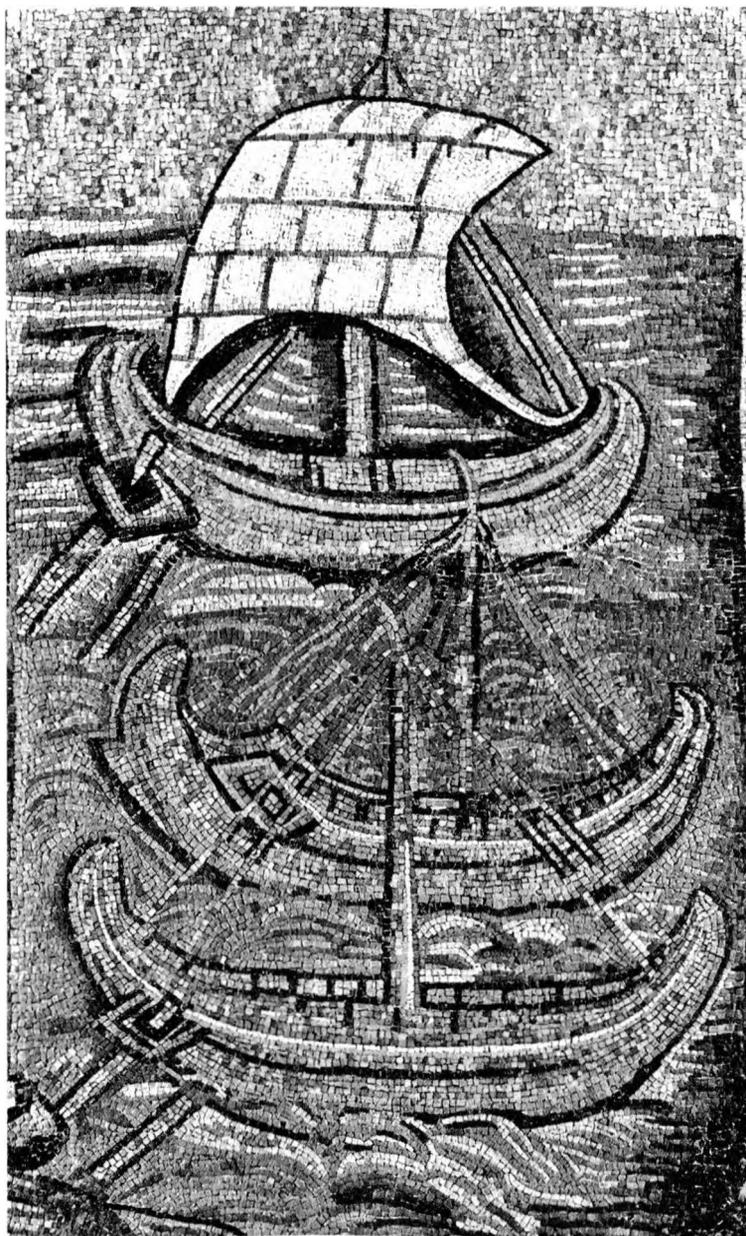
что на каждом корабле вместе с экипажем была группа приблизительно в 60 солдат, то получается, что на кораблях Лициния находилось около 7800 человек. Принимая во внимание тот факт, что навигация осуществлялась главным образом вдоль побережья, потеря 5000 человек на первый взгляд кажется очень большой, но если учесть, что флот был захвачен бурей возле скалистого побережья (Zos., II, 24, 2), то станет понятно, насколько трудным делом в данной ситуации было спасение утопающих.

Организация военно-морского флота Восточной Империи в VI — первой половине VII вв. Возникновение морской державы вандалов и непрекращающиеся набеги Гейзериха поставили константинопольское правительство перед необходимостью не только создания своего собственного флота, но и поддержания его в постоянной боеготовности. Местом пребывания нового флота стала гавань Золотой Пор¹¹⁵.

Нам ничего не известно об организации восточно-римского флота в этот период, структуре военно-морского командования и системе обеспечения флота личным составом¹¹⁶. Можно только отметить, что в 515 г. дромоны находились под началом *префекта претория* Марина, использовавшего для борьбы с флотом восставшего Виталиана зажигательную смесь, очевидно, некий аналог «греческого огня», изобретение которого относят к 675 г.¹¹⁷

Регулярный флот продолжил свое существование при ближайших преемниках Юстиниана I (527–565 гг.) и стал основой для военно-морских сил Восточной Империи. Впрочем, из-за отсутствия какой-либо серьезной военно-морской угрозы до конца VI в. флот был еще относительно небольшим. Возможно, кроме эскадры, находившейся в Константинополе, была создана вторая небольшая флотилия, местом нахождения которой стала Равенна¹¹⁸. Дополнительные флотилии могли также размещаться в крупных морских и коммерческих центрах Империи: в Александрии — для конвоирования поставок зерна в столицу и в Карфагене — для контроля над североафриканским побережьем.

Юстиниан разместил войска и корабли в некоторых более отдаленных форпостах Империи — в Септуме, Херсонесе в Крыму и в Айле в заливе Акаба¹¹⁹. Давние морские традиции и развитая инфраструктура в этих районах упростили содержание флота.



Гавань в Классе. Мозаика базилики Св. Аполлинара (VI в.).
Равенна (La copie dei Mosaici antichi di Ravenna).
Коллекция копий древних мозаик Равенны. Ravenna, 2008

При проведении крупных военно-морских экспедиций состав флота пополнялся внушительным числом торговых судов; большинство транспортных кораблей, скорее всего, как и раньше, представляли собой реквизируемые суда, возможно, из флота, который обычно поставлял зерно в Константинополь.

Эта организация флота Восточной Римской империи сохранялась неизменной вплоть до появления на море нового противника — Арабского халифата.

3. ОРГАНИЗАЦИЯ И СОСТАВ ВИЗАНТИЙСКОГО ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА В VII–X вв.

Создание флота Карависианов. Появление арабской угрозы на суше и на море потребовало от византийского правительства осуществления ряда военно-административных реформ. Эти реформы начались во второй половине VII в. и в своей совокупности получили название *фемного строя*. Новая организация придала Империи особый вид и стала символизировать ее вступление в средневековую эпоху.

Радикальная трансформация политической жизни и административного и военного устройства Империи совершилась в один день. Византии понадобилось довольно длительное время, чтобы смириться с утратой своих восточных провинций. К тому же первые пиратские рейды арабского флота против малоазийского побережья, Кипра, Родоса и Крита¹²⁰ еще не подрывали морского могущества Византии, которая благодаря своим базам в Западном Средиземноморье продолжала контролировать морские пути к Константинополю. Пока морские набеги арабов носили локальный характер и имели своей целью только грабеж отдельных территорий, они, похоже, не вызывали большого волнения в Константинополе, где главным образом были обеспокоены успехами сухопутных арабских войск. Византия не проявляла особой заботы о безопасности своего морского побережья вплоть до того момента, когда арабы вполне освоили морское дело и стали в нем опасными соперниками византийцев. И это со всей очевидностью показала морская победа, одержанная мусульманами при Фенике. Активность арабских флотов, почти ежегодно отправлявшихся из Египта (Александрия) и из Сирии (Триполи), еще до конца VII в. нарушила коммерческую деятельность византийцев, влияя таким образом на благополучие большинства процветавших до тех пор приморских городов. Эта активность представляла постоянную угрозу для населения островов и побережья и прежде всего — для

жителей побережья Эгейского моря, не обладавших соответствующей оборонительной системой¹²¹.

Византийский флот, размещенный на базах, еще остававшихся под властью Империи, вполне мог помешать арабским морским предприятиям. И действительно, из-за противодействия византийского флота арабы все еще не могли утвердиться в Восточном Средиземноморье¹²². Византийский флот мог даже помешать большим экспедициям мусульман против Константинополя или осуществлять из своих провинциальных баз контроль за главными морскими торговыми артериями. Однако он оказывался малоэффективным против действий арабских пиратов, которые довольствовались тем, что проводили стремительные вылазки с целью опустошения территорий, грабежа и похищения пленников. Потребность в постоянно действующих эскадрах легких кораблей, патрулировавших прибрежные воды и морские сообщения, а также защищавших население от пиратов, становилась для Империи как никогда актуальной. Эта необходимость и привела к появлению в структуре византийских военно-морских сил нового важного элемента.

Источники последней четверти VII в. свидетельствуют, что наряду с эскадрами, которые постоянно базировались в больших средиземноморских портах, вели наблюдение за транснациональными морскими путями и находились под командованием эпархов, архонтов или префектов этих стратегических регионов, существовал также *флот быстрого реагирования*, который состоял из различных видов быстроходных кораблей (*ταχυπόδια*), прежде всего таких как дромоны, хеландии и галеи (Theoph., 385; Niceph., §50). Его задачей было наблюдение за Восточным Средиземноморьем, и более конкретно — за морскими путями, ведущими к столице. Этот флот получил название *Карависианы* (*καρავισιάνοι*). Карависианы были первым постоянным военно-морским флотом Византийской империи, сформированным для противостояния мусульманской экспансии на море.

Попытаемся проследить за его возникновением и его историей. Причем сразу же оговоримся, что сведения из источников, которыми мы обладаем, слишком фрагментарны, чтобы позволить нарисовать достаточно полную картину существования данной военно-морской структуры. Хотя Византия преимущественно была морской империей¹²³, она никогда до тех пор не содержала регулярного военного флота и довольствовалась тем, что имела некоторое количество во-

енных кораблей в больших портовых городах¹²⁴. Как уже отмечалось выше, в случае морских экспедиций (как, например, во время войны с вандалами) проводилась мобилизация торгового флота, а в арсеналах, прежде всего в Константинополе и в Александрии, строились более или менее значительные эскадры, которые участвовали в проведении конкретных военных операций, по окончании которых, как правило, происходил роспуск собравшихся флотилий. Содержание постоянного флота было делом весьма дорогостоящим и поэтому никогда не признавалось необходимым. Иначе говоря, вплоть до конца VI в. Византия (Восточная Римская империя) лишь в определенные исторические моменты обладала флотом, и этот флот был исключительно действующим. Отсутствие в византийских структурах V и VI вв. какого-либо упоминания о чисто морском учреждении — наилучшее тому доказательство¹²⁵.

Этот порядок вещей сохранялся и после появления в Средиземном море арабского флота. Даже тогда Империя, которая существовала на основе опыта прошлого, не придавала большого значения первым арабским успехам. Характер морских операций арабов почти не отличался от характера операций вандалов и готов на Западе и аваров и славян на Востоке. Они в прошлом беспокоили Византию, но, тем не менее, не приводили к изменению практики византийской морской войны и не мешали Империи в конечном счете одерживать победу на море и устранять своих многочисленных противников, среди которых некоторым (таким, например, как вандалы) удавалось достичь впечатляющего морского могущества. Захват Александрии в 645 г. византийским флотом, построенным как раз для этой цели, свидетельствует о силе имперского флота. Но достигнутый успех остался без будущего вследствие слабости византийского сухопутного войска, которое оказалось изолированным в захваченной им базе, в то время как внутренняя территория страны находилась в руках арабов¹²⁶.

В начале второй половины VII в. арабы, повсеместно побеждавшие на земле, создавшие свое государство, которое простиралось от пределов Тавра до границ византийского экзархата в Африке, уже полностью сокрушили старую армию Империи. Появление мусульман на море было лишь следствием их побед на суше. Впрочем, амбиции арабов ограничивались тогда только грабежом византийского побережья, и их флот был по большей части средством поддержки сухопутных войск, которые, идя от победы к победе, уже насквозь про-

ходили Малую Азию, все ближе и ближе подходя к Константинополю, а в Африке же решительно продвигались к берегу океана. Победам арабов на земле не могли помешать никакие действия Византийского флота. Таким образом, морская организация предыдущих эпох оставалась действенной до того момента, пока арабская экспансия в Средиземном море и здесь не пробила брешь в византийских позициях. С одной стороны, частота арабских набегов на побережье и острова Восточного Средиземноморья, а с другой — появление арабского флота в константинопольских водах¹²⁷, за которым одна за другой следовали кампании арабских войск в Малой Азии¹²⁸, стали самой ощутимой проблемой для Империи и ее подданных.

Таким образом, задолго до конца VII в. положение Византии настолько ухудшилось, что изменение ее военной организации с целью приведения в готовность подлинной программы обороны оказалось делом, не терпящим отлагательств. Защита малоазийского населения, которому тогда особенно угрожали нападения арабов и которое оставалось единственным ресурсом для комплектования византийской армии, стала первостепенной задачей императорской политики. До конца VII в. чрезвычайные военные меры, совокупность которых создает новую систему обороны, начали применять на Востоке, в то время как в западной части Империи, еще не затронутой арабской экспансией, продолжали существовать прежние военно-административные структуры.

Новая военная организация Византии, в отличие от предыдущей, формировалась исключительно в целях обороны. Она характеризуется окончательным утверждением крупных военных соединений в регионах, которые подвергались опасности нападения мусульман. Территория, которой угрожали арабы в Малой Азии и славяне на Балканах, была разделена на *военные округа*, имевшие собственные воинские силы. Крупные военные командования располагались только в тех провинциях, которым угрожал противник. Солдаты, независимо от места их происхождения и призыва в армию, были постоянно расквартированы в том регионе, на который распространялась власть военачальника, и этому военачальнику они подчинялись. Новая структура, формировавшаяся на данном этапе, представляла собой исключительно военную организацию. Сама реорганизация, вероятно, была начата еще в эпоху правления императора Ираклия (575–641 гг.) во время войны с персами, угрожавшими тогда малоазийским про-

винциям Империи¹²⁹; заканчивается этот процесс только в конце VII в. С начала VIII в. и особенно с приходом к власти династии Исавров военные округа преобразуются в *провинциальные округа*, где объединяются гражданская и военная администрация. Военачальник, имеющий резиденцию в таком регионе, становился его военным правителем, а армия, которая была дислоцирована в нем, набирается уже из местного населения и отвечает за защиту подконтрольной ей территории округа. Это была подлинная система самообороны и самоуправления провинциальных округов, создававшаяся на местах и контролировавшаяся, разумеется, из Константинополя. Только после преобразования военных округов в провинциальную систему провинциального управления, которая известна под названием *фемной*, может считаться окончательно сложившейся. От периода существования военных командований она сохранила лишь название *фем*. Термин «фема», изначально обозначавший военное соединение, а потом военный округ, в котором располагалось это соединение, в конце концов стал пониматься как *провинциальный округ* со своей гражданской и военной администрацией¹³⁰. Во всяком случае, источники, относящиеся к периоду, который нас здесь интересует, а именно — к последней половине VII в., свидетельствуют только о военных командованиях, располагавшихся в наиболее уязвимых регионах, в которых гражданская администрация продолжает обеспечиваться кадрами провинциальной администрации, подготовленными Юстинианом I и ближайшими его преемниками¹³¹.

Наряду с большими военными округами сухопутных войск, создававшимися в Малой Азии и на Балканах, константинопольским правительством до конца VII в. было создано центральное военно-морское командование. Это командование отвечало за оборону побережья, которому угрожал арабский флот, и за наблюдение за морями, где курсировали пиратские флоты мусульман. Таким образом, задачей этого командования становилось обеспечение безопасности Восточного Средиземноморья и в особенности Эгейского моря. Оно возглавляло первый в своем роде морской военный округ Империи, который, по сведениям нарративных источников, носил характерное название *карависианы* (καρავισιάνοι — моряки), или *каравы* (κάραβοι — суда) (Mir. S. Demetr., 1369; Lib. Pont., §131; Mansi, XI, 737)¹³². По примеру других военных округов эту структуру возглавлял стратиг. Как и другие округа, она состояла из *стратиотов-моряков*, набравшихся во всех приморских округах Империи, а не обязательно в тех регионах, которые она защищала.

Трудно определить начало создания командной структуры флота Карависианов. По крайней мере, о ее существовании свидетельствуют источники последней четверти VII и начала VIII вв. Однако более точная датировка возникновения этого флота невозможна. Так, У. Трэдголд полагает, что он был сформирован императором Константином II в период между 650 и 660 гг.¹³³ С. Консентио и Д. Прайер датируют его создание периодом после того, как византийцы потерпели поражение в морском сражении у мыса Финик в 655 г.¹³⁴ В свою очередь Э. Арвейлер и Н. Икономидис считают, что Карависиане были образованы после первой осады Константинополя арабами в 672–678 гг., когда арабские действия на море почти не встретили сопротивления¹³⁵. Первое определенное указание на существование Карависианов относится ко времени осады Фессалоники славянами приблизительно в 680 г., а затем — в письме императора Юстиниана II папе Конону в 687 г.¹³⁶

Поскольку появление Карависианов было обусловлено ситуацией, сложившейся в Восточном Средиземноморье в связи с деятельностью арабских пиратов, то понятно, что они не могли возникнуть ранее постройки первого арабского флота. Иначе говоря, 645 г. обуславливает начальную дату создания командной структуры Карависианов и строительства одноименного флота. Сведения из источников позволяют нам внести определенные уточнения в этот вопрос. В 672 г. арабский флот, который прежде атаковал Кипр, Родос и Крит, проник в Пропонтиду и в течение семи лет осаждал столицу, при этом его почти не беспокоил Византийский флот — в конечном счете арабские корабли были рассеяны в 678 г. благодаря «греческому огню», изобретенному в то же самое время. Это наводит на мысль, что если тогда и существовала регулярная византийская морская структура, созданная на постоянной основе¹³⁸, то она все еще находилась в стадии формирования. Однако чуть позже мы видим флот Карависианов уже в действии.

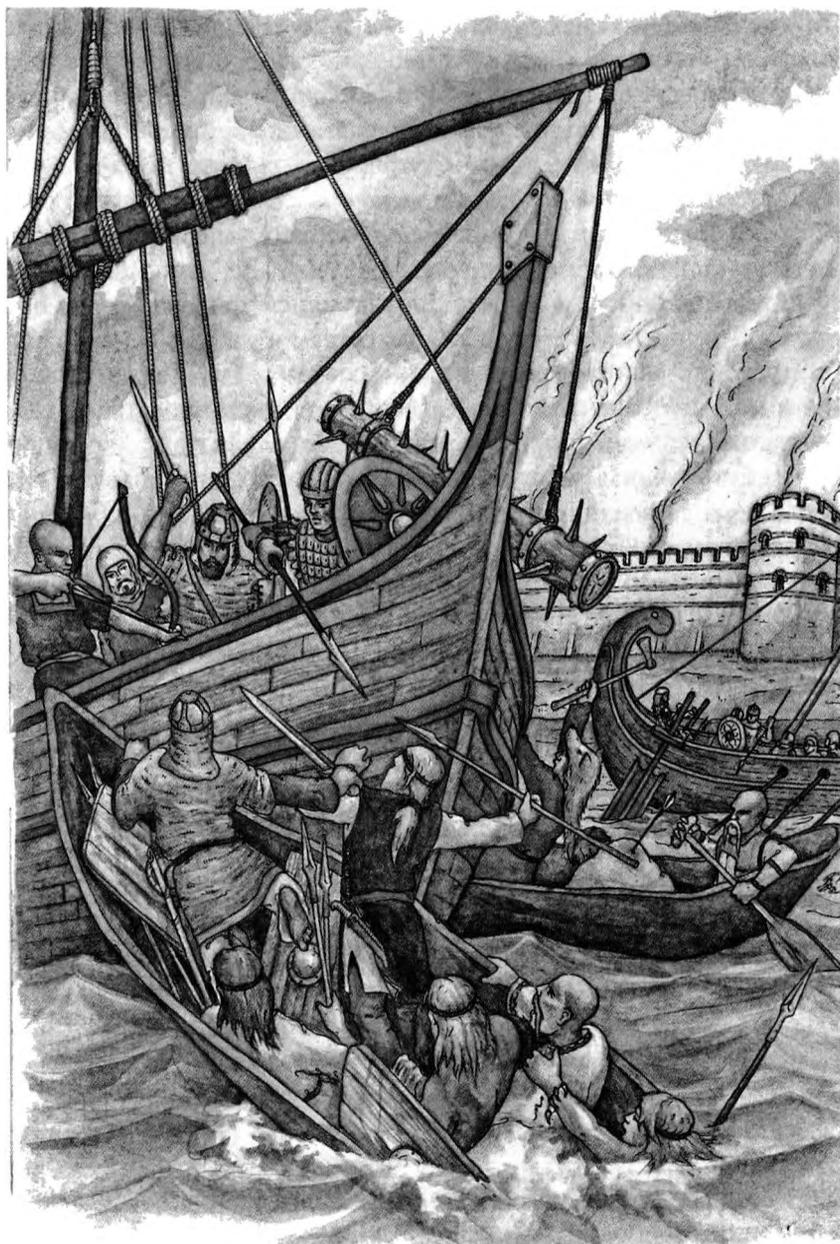
Таким образом, как нам представляется, окончательное создание командной структуры Карависианов происходило в период первой арабской осады Константинополя. Это стало византийской реакцией на угрозу столице, когда арабский флот зимовал в водах Пропонтиды. После морской победы над мусульманами Византийский флот, построенный и снабженный «греческим огнем» (Theoph., а. 6164), не был забыт. Регулярно поддерживаемый и, без сомнения, увеличиваемый преемниками Константина IV (652–685 гг.), императорами Юстини-

аном II (Theoph., а. 6171) и Леонтием (695–698 гг.) (Theoph., а. 6178; Niceph., §41), он образовал ядро Карависианов. Его задача прежде всего заключалась в том, чтобы помешать арабскому флоту осуществлять свои разбойные действия в Эгейском море и предпринять новую осаду Константинополя. Кроме того, он должен был защищать население островов и малоазийского и эгейского побережий — тех регионов, вблизи которых проходил путь арабского флота к Пропонтиде. Малоазийское побережье (Киликия, Ликия, Памфилия, Иония) и Эгейские острова становятся важными базами военно-морского командования, центром которого, вероятно, остается сам Константинополь. Действительно, должность друнгария флота, который станет командующим константинопольским флотом, еще не появилась¹³⁹, и стратиг Карависианов оказался во главе всего регулярного флота Империи.

Таким образом, флот Карависианов с момента своего создания объединял весь действующий флот, которым располагала Византия. Помимо защиты побережья Восточного Средиземноморья, и особенно Эгейского моря, которому угрожали набеги арабского флота, он также был задействован в различных морских операциях, к примеру, защищал Фессалоники, которым угрожало наступление славян и аваров (Mir. S. Demetr., 1369), и даже принимал участие в обороне Африки в 698 г. (Theoph., а. 6178; Niceph., §41)¹⁴⁰. Для усиления флота императоры строили новые корабли и целые флотилии. Так, например, Юстинианом II была построена эскадра для проведения морских операций в районе Херсона¹⁴¹.

Таким образом, с определенной долей вероятности можно предположить, что флот Карависианов был создан, скорее всего, в последней четверти VII в. при императоре Константине IV и последовательно усиливался при его ближайших преемниках, каждый из которых по различным причинам укреплял морскую мощь Византии.

Структура флота Карависианов. Также дискуссионным продолжает оставаться вопрос о том, на основе каких структур возник флот Карависианов. Д. Хэлдон считает, что он был создан из остатков прежней *военной квестуры* (*quaestura exercitus*) — особой воинской группировки, эквивалентной армии под командованием магистра (*magister militum*), но находившейся под началом офицера, имевшего звание *квестора*¹⁴², в то время как, по мнению У. Трэдголда, в основе его находилась позднеримская полевая армия Иллирика¹⁴³. Но все эти предположения до сих пор остаются гипотетическими¹⁴⁴.



Морской бой со славянами во время осады Константинополя аvaraми (626 г.).

Рис. И. В. Кирсанова¹¹⁷

Во всяком случае, из известных нам источников следует, что флот Карависианов находился, как и другие соединения сухопутных войск, под командованием стратига — военачальника, который назывался в соответствии с его должностью *стратигом Каравов*, или *Карависианов* (στρατηγὸς τῶν καράβων, καραβησιάνων) (Mir. S. Demetr., 1269; Lib. Pont., §90), а иногда — *стратигом ромейского флота* (στρατηγὸς τῶν ῥωμαϊκῶν πλοικῶτων), о котором также упоминают византийские источники того времени¹⁴⁵. Стратигу Карависианов, занимавшему исключительно военную должность, подчинялись офицеры — *друнгарии* и *турмархи*, каждый из которых командовал, согласно своему рангу, эскадрами кораблей, входившими в состав флота Карависианов. Эти эскадры обозначались по названиям тех регионов, из которых набирались их экипажи¹⁴⁶. Стратиг Карависианов, командовавший всем действующим флотом, которым располагала Византия, был своего рода ее верховным адмиралом. Он не имел ничего общего со стратигом, находившимся во главе фемы¹⁴⁷. Поэтому часто используемый термин *фема Карависианы*¹⁴⁸ представляется не совсем правильным: литературные источники полностью его игнорируют, и никакая конкретная область не оформилась как провинциальный административный округ, носящий такое название. Подчеркнем, что Карависианы, по нашему мнению, — это термин, который обозначал исключительно флотскую структуру, как на это указывает название, и применялся только к военному флоту. Это был флот, для которого профессиональных моряков набирали во всех приморских провинциях Империи, прежде всего в тех, которые были известны давними морскими традициями населения (малоазийские берега, Эгейские острова и т. д.). Его вооружало правительство Константинополя, которое брало на себя расходы по его содержанию и которому он подчинялся.

Проблема реформирования флота Карависианов. О действиях флота Карависианов мы можем судить по некоторым агиографическим трудам, повествующим, как «сторожевые триеры» (φυλακίδες τριῆρεις) Карависианов устремлялись в погоню за «пиратскими триерами» (πειρατικαὶ τριῆρεις), бороздившими воды Эгейского моря (Vita Petri ep. Arg., 11; Vie s. Triph., 17). Существование подобного флота и отводившая ему роль демонстрируют, что Византия утратила инициативу ведения морской войны в бассейне Восточного Средиземноморья. Карависианы были призваны защищать протяженное побережье от

полупиратских действий арабских флотилий, но они не могли сыграть решающую роль в арабо-византийском противостоянии на море. Наиболее крупная неудача флота Карависианов засвидетельствована во время осады Константинополя в 717 г. Арабский флот проследовал к византийской столице обычным путем из Сирии в Пропонтиду, а затем еще и получил подкрепление из Александрии. Как можно объяснить бездействие Карависианов, продемонстрировавшее их слабость и, без сомнения, ставшую одной из причин их роспуска? Действительно, последнее упоминание о стратегии Карависианов относится к 710 г. (*Lib. Pont.*, §125), когда патрикий Феофил принял на острове Кеа папу Константина, отправлявшегося в Константинополь (*Lib. Pont.*, §90), а первое упоминание о стратегии Кивирреотов — должности, появившейся только после исчезновения стратегии Карависианов, — к 732 г. (*Theoph.*, а. 6224). Рассмотрим этот вопрос, который представляется нам очень важным в истории существования флота Карависианов.

Состояние наших источников, опять же, позволяет лишь осторожно высказать некоторые предположения. Можно, к примеру, допустить, что во время арабского нападения на Константинополь летом 717 г. флот Карависианов, действуя в каком-то другом месте, временно оставил наблюдение за проходом из Эгейского моря к Пропонтиде. К тому же известно, что Византийский флот двумя годами ранее сыграл главную роль в борьбе между Анастасием II (713–717 гг.) и претендовавшим на трон Феодосием. К концу 715 г. Анастасий II, лишенный власти войском Опсикия, которое вступило в столицу, удалился в Фессалонику, не прекращая тем не менее своих усилий, направленных на возвращение власти (*Theoph.*, а. 6207; *Niceph.*, §49; *Paul. Diac.*, *Hist. Langob.*, VI, 36). Вероятно, именно события, которые последовали вслед за смещением Анастасия II, в частности, его пребывание в Фессалонике, помогут дать ответ на интересующий нас вопрос. Согласно одному из имеющихся у нас свидетельств, приблизительно в то же время флот Карависианов находился также в Фессалониках (*Mirac. s. Demetr.*, II, 5). Таким образом, мы можем допустить, что причиной пассивного отношения флота к наступлению арабов на Константинополь могли быть внутренние смуты, следовавшие одна за другой, и поддержка моряками Анастасия II, который, как известно, уделил большое внимание строительству новых кораблей (*Theoph.*, а. 6207; *Niceph.*, §49; *Zon.*, XIV, 22–28; *Paul. Diac.*, *Hist. Langob.*, VI, 36; *Lib. Pont.*, §131; *Zon.*, XIV, 22–28)¹⁴⁹.

Точную датировку роспуска флота Карависианов, как мы отметили выше, установить не представляется возможным. Это обстоятельство позволило выдвинуть две различные точки зрения на вопрос о дате и причине расформирования Карависианов. В соответствии с одной из них, сторонниками которой являются Э. Арвейлер и Д. Прайор, упразднение флота было проведено после второй осады арабами Константинополя (717–718 гг.), приблизительно в 719 г. Оно произошло либо вследствие недостаточной эффективности флота в течение предыдущих лет, либо потому, что флот выступил в поддержку мятежников в борьбе против императора Льва III Исавра (717–741 гг.)¹⁵⁰. Согласно второй гипотезе, которой придерживаются У. Трэдголд и М. Витгоу, это событие произошло приблизительно около 727 г., после еще одного неудачного восстания против Льва III¹⁵¹.

Таким образом, первые попытки создания регулярного флота Империи закончилась неудачей. Карависианы с момента их появления всегда были источником мятежа, направленного против правившего императора (они оказались замешанными в устранении по крайней мере двух императоров в течение пятнадцати лет), потому что были единственной военной силой, которая легко и быстро могла достичь Константинополя. В то же время они оказались неспособными добиться успехов в реализации своей главной задачи — борьбе против мусульманского флота.

Переход к фемному флоту. Как только Лев III разгромил своих внешних и внутренних врагов, он приступил к реформированию военного флота. Он распустил единое командования флота Карависианов и создал несколько независимых друг от друга военно-морских структур. Все они подчинялись Константинополю и были образованы в тех регионах, которым угрожали арабы. В дальнейшем они превратились в морские военные округа со своей провинциальной администрацией. Флотилии теперь комплектовались в значительной степени жителями тех округов, к которым они были привязаны, а сам флот стал называться в источниках фемным флотом (*θεματικὸς στόλος*) (Theoph. cont., II, 27; Genesisios, B, 37). Как в том, что касалось формирования и содержания, так и в вопросах управления фемный флот был независим от командования флота, базировавшегося в Константинополе.

В историографии часто подчеркивалось значение реформирования военно-морского флота Империи, в результате которого у Византии появился региональный флот, подчинявшийся провин-

циальной администрации и действовавший наряду со столичным флотом. Последний теперь назывался императорским. Между тем в связи с фрагментарностью свидетельств источников нельзя определить точную дату проведения этой важной реформы, приписываемой Льву III. Источники, относящиеся к периоду иконоборчества и враждебные этому движению, не склонны распространяться по поводу административной деятельности императоров той эпохи. И все же упоминание Феофаном Исповедником под 732 г. стратига Кивирреотов, первой морской фемы Империи (Theoph., a. 6224), побуждает нас считать временем создания фемного флота именно этот период. Данная реформа была одним из элементов административной и военной деятельности Льва, целью которой была борьба против арабов, постоянно угрожавших Империи осадой Константинополя, вторжениями в Малую Азию, и даже более того — самому существованию ромейской державы¹⁵². Таким образом, именно в VIII столетии, когда происходит становление фемного строя, который постепенно распространяется на всю провинциальную организацию Византии, происходит и формирование фемного флота.

С военной точки зрения фемный флот характеризуется подготовкой системы самообороны тех регионов, которым угрожал противник. С точки зрения управления флотом реформа Льва III представляет собой создание ряда провинциальных флотских структур. Каждый из образованных морских округов, согласно своему значению, находился под управлением стратига, управлявшего морской фемой и командовавшего флотом этой фемы, или друнгария; друнгарии, управлявшие более мелкими морскими округами — *друнгаратами*, подчинялись стратигу, который, как и стратиги сухопутных фем, напрямую утверждался императором.

Морские фемы в отношении принципов управления и организации набора стратиотов-моряков были схожи с другими византийскими фемами. Единственное отличие состояло в том, что их войском был военно-морской флот, который в значительной степени оснащался за счет ресурсов (людских и материальных) фемы¹⁵³.

Важные изменения также имели место вследствие внедрения фемного строя в учреждения различных морских подразделений Империи. Фемные флоты в зависимости от их подчинения и командной структуры могут быть разделены на две категории: 1) флоты морских военных округов (морские фемы, или друнгараты, напрямую за-

висящие от Константинополя), которые теперь мы будем называть фемными флотами, и 2) флоты (менее значительные, чем первые), которые служили военно-морской поддержкой сухопутным фемам, то есть тем военным округам, которые располагали главным образом сухопутными войсками; их мы будем называть провинциальными флотами. Они отличались от фемных флотов тем, что подчинялись непосредственно власти военного наместника, главе сухопутных войск и администрации фемы, в которой они располагались. Их снабжение и содержание не обеспечивались исключительно провинциальными властями, но некоторым образом в этом принимала участие и центральная власть. Действительно, она предоставляла заказ на строительство этих флотов, заботилась об их вооружении и снабжении, а также о наборе экипажей для кораблей, что не обязательно производилось на месте¹⁵⁴. Наконец, она обеспечивала по крайней мере часть их снаряжения. Эти обстоятельства делают провинциальные флоты, принадлежавшие сухопутным фемам, более ограниченными в своих действиях, нежели собственно фемный флот.

В период всего VIII в. региональные, фемные и провинциальные флоты продолжали вести борьбу против арабов. Они собирались для ведения морских походов и защищали области, в которых были дислоцированы. Крупные морские пограничные базы, как и в античный период, продолжали защищаться эскадрами, которые располагались в них постоянно, и подразделениями морской полиции, посылавшимися туда из Константинополя. От фемных властей они не зависели¹⁵⁵.

Таким образом, в организации военно-морских учреждений мы видим те же черты, которые характеризует всю административную политику Византии. Приспосабливая свои институты к новым политическим условиям, Империя сохраняла старые формы управления на местах — там, где их замена не была совершенно необходимой. Византия искала новые формы и при этом, никогда ничего не уничтожая понапрасну, восстанавливала и реформировала свои учреждения, не приводя при этом в расстройство функционирование административного аппарата.

Подводя итог, мы можем отметить, что начиная с VIII в. вследствие утверждения фемного строя Византия обзаводится флотом, состоявшим из следующих различных по своим задачам, составу, снаряжению, вооружению и системе командования морских соединений:

1) центральный императорский флот, который продолжал существовать и, как и прежде, состоял из тяжелых кораблей. Его оснащало, вооружало и содержало правительство Константинополя; в принципе, он был предназначен для организаций дальних морских походов, а в мирное время находился в Константинополе и в стратегических базах пограничного побережья, контролируя межрегиональные морские пути; экипажи кораблей в этом флоте набирались по всей Империи среди профессиональных моряков, а иногда — среди иноземцев, поступавших на византийскую службу (Const., Cerimon., II, 45; Theoph. cont., V, 53–55)¹⁵⁶; этот флот должен был действовать в открытом море, однако он был неспособен защитить протяженную береговую линию, подвергавшуюся атакам арабских пиратов;

2) провинциальный флот, состоявший из легких судов; его флотилии располагались в тех регионах, которым угрожало нападение противника; он подчинялся властям этих областей и вооружался и поддерживался средствами, предоставлявшимися центральной властью; его моряки набирались на местах и в различных пунктах Империи независимо от мест, где они служили; задачей провинциального флота была охрана берегов; он был флотом обороны;

3) фемный флот, состоявший из различных судов (дромоны и легкие корабли), снабженных, как и суда императорского флота, «греческим огнем»; он вооружался и поддерживался провинциями — фемами или независимыми друнгаратами; моряки фемного флота набирались в тех округах, где он размещался; фемный флот отвечал за защиту тех областей, которые его строили и содержали; на него же было возложено проведение военных операций в районах, сопредельных с местом его дислокации; это был флот регионального набора, независимый во всех отношениях от императорского константинопольского флота (Leo, Takt., V.10; XVIII, 141; XIX, 19–24, 66–70, XX, 212; Const., Cerimon., II, 45; Zepos, Jus. I №. 223)¹⁵⁷. Впредь эти морские соединения¹⁵⁸, различающиеся по своему управлению, задачам, составу, вооружению, экипировке и снаряжению, разделяли между собой задачу обороны Империи на море. Они существовали одновременно с VIII до XI вв. Значимость каждого соединения менялась в зависимости от военных и экономических потребностей Империи. Отметим только, что зачастую один флот пополнялся за счет других, и внимание, ко-

торое Византия уделяла то одному, то другому из своих флотов, демонстрирует, помимо необходимости момента, направления императорской политики. Во время перехода к политике экспансии Византия благоприятствовала военному аппарату (сухопутные войска и военно-морской флот), подконтрольному Константинополю. Напротив, вынужденная переходить к обороне, она развивала провинциальные войска, которые сдерживали наступление врагов, в нашем случае — фемный и провинциальный флоты.

4. СТРУКТУРА ВОЕННО-МОРСКИХ СИЛ ВИЗАНТИЙСКОЙ ИМПЕРИИ

Общее развитие военного флота в середине VIII–IX вв. Последние омейядские и первые аббасидские халифы, занятые организацией своей огромной империи и вовлеченные в распри¹⁵⁹, не смогли озабочивать свое правление впечатляющими завоеваниями. Пограничная война шла постоянно, но новая военная организация Византийской империи оказалась достаточно эффективной, чтобы успешно отражать неприятельские вторжения. Арабо-византийское пограничье стабилизировалось¹⁶⁰. Восьмой век стал свидетелем прекращения арабских завоеваний на территории Византии, а Константинополь более никогда не видел арабских армий и флотов под своими стенами.

В период иконоборчества закладываются те основы военной организации Империи в целом и военно-морской структуры и стратегии в частности, которая будет характерна для Византии на протяжении следующих столетий ее существования как при Македонской династии, так и в какой-то мере при Комнинах. Поэтому подробнее рассмотрим общую политику Империи в данный период в ее связи с военно-морской организацией и судьбой византийского флота.

Стараясь остановить мусульманскую экспансию, императоры-иконоборцы вынуждены были изыскивать всяческие средства для поддержки населения внутренних районов Малой Азии (Ликаонии, Фригии, Каппадокии), которые подвергались угрозе арабского вторжения¹⁶¹. Оборона Малой Азии стала основной задачей Исаврийской и Аморийской династий. Она проводилась с помощью новой системы областного устройства — фемного строя, который окончательно утверждается, как мы видели, в течение этого периода.

Административные округа прибрежных районов, в том числе островов, становятся морскими фемами. Флот морских фем или флот провинций, расположенных на островах и на побережье Эгейского моря, комплектовался моряками, которые были в значительной степени местными уроженцами. Интересы жителей этих приморских регионов были чужды населению сельских областей Малой Азии,

образовывавшему основную силу сухопутной армии и откуда родом были сами императоры-воины¹⁶². Поэтому морские провинции стали бастионом иконопочитания, а восстания на флоте были единственной военной реакцией против иконоборческой политики традиционалистов и консерваторов. Флот Киклад и Эллады принял участие в восстании иконопочитателя Космы против императора Льва III Исавра (Theoph., a. 6215, 6218; Lib. Pont., 184–185)¹⁶³, а когда поднялся Фома Славянин, также объявивший себя иконопочитателем, то провинциальный флот в целом оказался на его стороне и принял участие в осаде столицы Империи, находившейся во власти иконоборческого императора из малоазийского района Амория¹⁶⁴.

Не имея поддержки, а вернее, ощутив враждебность провинциального флота, в том числе в Элладе, на Кикладах и в Сицилии, императоры-иконаборцы нашли опору в фемном войске, императорском флоте, экипажи которого состояли из наемников — византийцев и иноземцев (в этот период в основном хазаров), и флоте Кивирреотов. Последний в значительной степени был укомплектован мардаитами, жившими в Атталии¹⁶⁵, командующий которыми назначался самим императором (Const., Adm., §21). Заметим, что это были два подразделения военноморских сил Империи, которые располагали «греческим огнем»¹⁶⁶. Укрепление кадрового состава императорского флота привело к тому, что он оказался способен спасти Константинополь от арабской угрозы и нападения флота иконопочитателей, а также обеспечивал из центра контроль над внешними и отдаленными регионами, которыми управляли архонты, зависящие непосредственно от императора. Но он не мог защитить побережье от арабов; эта задача была возложена на провинциальный флот. Мобилизация флота Киклад и Эллады императорами-иконапочитателями в борьбе против славян и болгар и готовность этих флотов поддержать восстания против императоров-иконаборцев часто лишали защиты береговые территории в акватории Эгейского моря¹⁶⁷. Следствием этого был захват арабами Крита, а затем и победы мусульман в Сицилии и Италии.

После утверждения арабов на Крите Эгейское море, которое в связи с общим упадком морского могущества мусульманского Египта¹⁶⁸ считалось внутренним морем Византии, оказалось открытым для атак критских арабов. Они положили конец благополучию населения приморских районов, вынужденного подчиняться требованиям мусульман¹⁶⁹. Это нанесло сильный удар по византийской морской торговле¹⁷⁰.

Империя увидела угрозу своему благополучию и коммуникациям на территориях запада Средиземного моря, которые оказались в очень тяжелом положении. Задача африканских мусульман, которые уже давно стремились захватить Сицилию, очень облегчалась присутствием флота их единоверцев на Крите и в Эгейском море. Непрерывные арабо-византийские войны в итальянских водах, которые начались с момента завоевания Крита, завершились поселением арабов в Сицилии и на берегах Южной Италии, что привело в расстройство морские границы на западе Империи.

За потерей Сицилии последовала потеря Византией господства на побережье Адриатики. Большие пограничные базы флота, которые обладали самостоятельностью (подчиняясь архонтам), приходят в это время в упадок. На их месте создаются новые военно-морские базы, которые управлялись в соответствии с фемным порядком, как, например, Кефалония¹⁷¹. Флот открытого моря, до сих пор базировавшийся на пограничных линиях и следивший за морскими путями, теряет свое значение¹⁷²; контроль за морскими сообщениями уходит из рук Византии.

Защита новой морской границы на западе, которая теперь проходила через Ионическое море, отныне обеспечивалась фемными и провинциальными флотами, состоявшими из легких кораблей. Система фем, эффективность которой в деле защиты территорий, подвергавшихся вторжениям противника, была доказана на Востоке, теперь распространилась на западные провинции¹⁷³. Несомненно, что именно к этому моменту, периоду правления первых императоров Македонской династии, надо отнести конец византийской морской гегемонии. Этот факт, как раз в связи с потерей Сицилии, констатирует и патриарх Николай Мистик, обвиняя в сложившемся кризисе друнгария флота того времени (Nichol. I patr., Ep. 21). Византийские авторы свидетельствуют, что при Василии I (867–886 гг.) моряки, которые находились в Константинополе (экипажи императорского флота), отвлекались от своей службы и занимались строительством церквей (прежде всего Новой церкви, которая строилась при Василии), в то время как арабы захватывали Сицилию и побережье Италии (Theoph. cont., V, 26; Zon., XVI, 7). Впрочем, эти обвинения по большей части носили поверхностный характер, касаясь лишь частных деталей. Военные действия в Западном Средиземноморье проводились и после потери Крита, а императоры того периода, желая вернуть Крит

и Сицилию, стремились укреплять военно-морские силы Империи и прежде всего — императорский флот¹⁷⁴. Усиление флота Византии как раз было ответной реакцией на утрату контроля над морскими путями.

Таким образом, IX в. становится веком морского господства арабского флота. Мусульманские флотилии Сирии, Египта (который переживет новый расцвет при Фатимидах в X в.), Крита (на котором возникло независимое арабское государство), Африки и мусульманской Испании, а также располагавшиеся на базах Тарса, Киликии, Лаодикии, Александрии, Туниса, Сицилии и на островах в западном бассейне Средиземного моря, контролировали морские пути. Утверждение мусульман в Сицилии и на побережье юга Италии и появление их на берегах Адриатики изменило расклад политических сил на Западе¹⁷⁵. Если потеря Крита нарушила морские коммуникации во внутренних морях Византии, то потеря Сицилии окончательно знаменовала собой конец византийского первенства на море. Контроль над морскими путями больше не был привилегией одной морской державы, и торговля между странами Европы и Востока теперь шла через новых посредников. Морские города Италии, и прежде всего Венеция, воспользовались упадком византийской гегемонии в Западном Средиземноморье. Создается новая экономическая и политическая ситуация, которая формировала основу для создания средиземноморского мира последующих веков.

Заботясь об удержании своих западных провинций и об обеспечении безопасности регионов Эгейского моря, Византия отныне будет направлять свои усилия на борьбу с критскими и сицилийскими арабами. Македонским императорам теперь необходимо было постоянно противостоять пиратским флотам. С одной стороны, они были вынуждены усиливать флот, стоящий в провинциях (флоты береговой охраны), а с другой — периодически организовывать строительство большого императорского флота, который, совершая многократные нападения на арабские флотилии или их базы (в Дамiette, Лаодикии, на Крите и Сицилии), часто одерживал не окончательные, но все же довольно значительные победы. Однако содержание таких эскадр было делом очень накладным для императорской казны, поэтому после завершения военных операций они распускались¹⁷⁶.

Одержанные византийским флотом успехи были лишь временными. Сарацинское пиратство на некоторое время отступило, чтобы возобновить свою деятельность позже, в ничуть не меньших мас-

штабах. Эпоха длительной борьбы за власть над морем началась для Византии в конце периода иконоборчества. Это было время создания больших флотов, с помощью которых Империя надеялась вернуть свое прежнее положение в средиземноморском мире. Вместе с тем на море постоянно происходили столкновения, которые совершались главным образом в территориальных водах Империи. Каждая часть византийского побережья, включая побережье Черного моря (которому начали угрожать русские флотилии)¹⁷⁷, теперь представляла собой пограничный район, подвергавшийся нападениям беспощадного врага. Арабо-византийский конфликт на море продолжался вплоть до великих побед над арабами на восточном побережье, одержанных сухопутными войсками Империи в X столетии¹⁷⁸. Он обусловил изменения, произошедшие в организации и составе византийского флота, которые характеризовали морскую политику первых македонских императоров.

Императорский флот. Если в предыдущий период (VIII в.) крупные военные операции, успешное развитие которых требовало поддержки с моря (прежде всего войны против болгар), приводили к мобилизации флотов различных фем Империи¹⁷⁹, то занятие арабами Крита и их последующие рейды против побережья Эгейского моря сделали непозволительным для Византии лишать прибрежные провинции поддержки местных флотилий. Наоборот, Империя была вынуждена увеличивать и регулярно поддерживать свои региональные флоты¹⁸⁰.

Для крупных экспедиций наступательного или оборонительного характера отныне Империя должна была строить в Константинополе отдельный более или менее значительный флот в зависимости от цели, которой предстояло достичь, и средств, которыми она в данный момент располагала. Этот константинопольский, преимущественно императорский, флот оснащался и управлялся из центра, прежде всего — из ведомства друнгария флота. В его составе были моряки, которых зачастую набирали из иноземцев (руссов или далматов: Const., *Serimon.*, II, 44)¹⁸¹ и которые получали жалованье из государственной казны. Расходы на строительство кораблей также брало на себя государство¹⁸². Суда строились в арсеналах Константинополя (ἑξάρτι[υς]) (*Theoph. cont.*, V, 56; *Cedr.*, II, 529; *Lavra*, № 3)¹⁸³ под наблюдением особой службы корабельных верфей столицы.

В этот период императорский флот действовал возле французских берегов, в водах Корсики и Сардинии (*Liutpr.*, *Antapod.*, V, 9, 16),

в Черном море (Theoph. cont., III, 28 (в Херсоне), III, 29 (в Амастриде против мятежника Феофоба); Const., Adm., §52), на Дунае против болгар (Theoph. cont., VI, 9, 13, 28), в Адриатике, в греческих морях (Ионическом и Эгейском) и в Египте¹⁸⁴. Состоявший из кораблей открытого моря, он мог легко достигнуть наиболее отдаленных берегов. Он везде присутствовал, но, несмотря на свою иногда значительную численность, часто был не в состоянии контролировать ситуацию, которую создавало появление в Понте Эвксинском русских флотилий и усиление арабского флота в Средиземном море, где к сирийскому флоту добавился сильный киликийский флот с главной базой в Тарсе. После захвата мусульманами Крита появляется критский флот, к которому надо прибавить и магрибский (в Тунисе), флот Сицилии и, наконец, арабский флот Египта. Египет, много раз подвергаясь угрозам со стороны византийского флота, был вынужден для своей защиты усиливать военно-морские силы, находившиеся до этого в состоянии упадка¹⁸⁵.

Было бы долго перечислять все более или менее значительные флоты, которые Константинополь построил в период, последовавший за потерей Крита и захватом африканскими мусульманами земель в Сицилии и Италии. Источники этого периода передают детальные сведения о серии морских военных действий (сражения, рейды, заморские экспедиции), которые проходили в Средиземном море и сталкивали Императорский Византийский флот с различными арабскими флотами. Византийские источники подробно знакомят нас с усилиями, предпринимавшимися Византией начиная с императоров Михаила II (820–829 гг.) и Феофила (829–842 гг.) для отвоевания Крита и борьбы за сохранение византийских владений в Италии¹⁸⁶. Западные источники дополняют наши сведения о действиях возле побережья Адриатики¹⁸⁷, а арабские источники ценны описанием действий византийцев против различных арабских баз в Ливии, Киликии, Сирии и главным образом в Египте против Дамьетты¹⁸⁸. Карательные экспедиции или меры защиты, наступательные операции или меры простого устрашения отражают большие усилия, которые императорский флот предпринял в этот момент перед лицом хорошо организованного и контролирующего стратегические пункты на Средиземном море противника. Однако в целом они остались безрезультатным. Увы...

Во время правления Василия I и Льва VI, несмотря на большие флотилии, построенные этими императорами, и людские ресурсы,

которые они мобилизовывали (прежде всего в период экспедиций, организованных Оорифой, Насаром (AS. Aug., III, 489–509; Theoph. cont., V, 62–65; Const., Themat., 98) и Имерием) и которые иногда заканчивались весьма успешно, африканские мусульмане все же завершили завоевание Сицилии. Они обосновались в Италии и стали совершать свои пиратские рейды на северное побережье Адриатики и Ионического моря. Египетские арабы уже оказались способными угрожать самому Константинополю, а критские арабы организовали регулярное получение дани с население Эгейских островов и Пелопоннеса (AS. Febr., II, 1125–1130; Kaminiates, De expugn., §58). При этом их атакам подвергалось и македонское побережье¹⁸⁹, в то время как мусульмане Сирии и Киликии постоянно грабили малоазийский берег и производили нападения даже на Атталию¹⁹⁰. Проникнув в воды Эгейского моря, они грабили греческое побережье, входили в Пропонтиду и угрожали столице Империи¹⁹¹. В конечном счете они осадили Фессалонику, второй по величине византийский город, который хотя и был в ту эпоху особо активным торговым портом, не располагал достаточно значительной военной эскадрой (Kaminiates, De expugn., §25–28). Фессалоника могла полагаться лишь на свои стены.

Подробно сообщая о мерах, принятых для обороны города против флота и войска Льва Триполитанского (Kaminiates, De expugn., §28–38), Камениата ничего не сообщает об отправке флота на помощь осажденным и нигде не упоминает о программе защиты с моря. Императорский флот в то время уклонялся от столкновений на море. Его численность не позволяла предпринимать какие-либо крупные операции против мощных арабских флотов, а базы в провинциях не имели достаточно кораблей, чтобы эффективно защищать побережье или отражать нападения зачастую весьма небольших флотилий мусульманских пиратов. Вспомним хотя бы, что всего 27 критских кораблей оказалось достаточно, чтобы навязывать свой закон в Эгейском море (Theoph. cont., VI, 26) и в самой Пропонтиде, и что Византийский флот под командованием друнгария флота Евстафия или под командованием *логофета* Имерия тщательно уклонялся от встречи с арабскими эскадрами, которые опустошали побережье Эгейского моря и Пропонтиды. Арефа мог иногда говорить о победах Византийского флота возле побережья Аттики и в других местах¹⁹², но все же нет сомнения, что в период правления Василия I и Льва VI Империя потерпела наиболее крупные поражения на море и начала сдавать

свои прибрежные стратегические позиции, хотя предпринимала определенные усилия для того, чтобы поддерживать военный флот.

Нельзя сказать, что в IX столетии военно-морские силы Империи находились в состоянии упадка (напротив, численность Византийского флота по сравнению с предыдущим периодом значительно увеличивается), но, тем не менее, это время стало концом византийской талассократии. Византийский флот, несмотря на свои большие усилия и многочисленные успехи, не смог эффективно противостоять тому положению, которое сложилось в Средиземном море из-за активных действий мусульман.

С IX в. начинается второй период мусульманских пиратских набегов. Он привел к ухудшению ситуации в Восточном Средиземноморье, которое из-за этого в течение века было охвачено смутой. Болгары и русы воспользовались этим положением для того, чтобы организовать серьезное давление на границы Византии. Понтийское побережье, до этого находившееся в стороне от вторжений пиратов, в свою очередь оказалось под угрозой их нападений.

Так как впредь Византия должна была противостоять на море многочисленным и предприимчивым противникам, которые теперь угрожали всем частям ее протяженных морских границ, она разделила свои воинские силы и флот на две части для организации отпора врагам на Понтийском (русы) и Средиземноморском (арабы) побережьях. Лев VI в своей «Тактике» постоянно подчеркивал этот двойной аспект борьбы на море, обращая особое внимание морских стратиггов на различную практику войны на море у двух основных противников (Leo, Naumach., §16). Поэтому в IX и X вв. Империя должна была строить несколько флотов, которые посылались, в частности, против русов. Один из них, к примеру, был подготовлен Романом Лакапином и подробно описан Лиутпрандом Кремонским¹⁹³. Они были меньше по численности, нежели те, которые мобилизовывались на борьбу против арабов, и главным образом были обязаны своим успехам применению «греческого огня», который оказался очень эффективным против маленьких русских лодок-однодеревков (*моноксиллов*)¹⁹⁴.

Отметим в заключение, что Византия, власть которой над морем рухнула после потери Крита и Сицилии, отныне начала обращаться к Востоку и ориентироваться прежде всего на свои сухопутные фемные войска. Победы Империи в этой части были вызваны именно действиями сухопутных сил и позволили ей взять настоящий реванш

над арабскими морскими державами. Этот реванш стал свершившимся фактом после установления византийской власти в Киликии и Сирии и завоевания в 961 г. Крита.

Во второй половине IX — первой половине X вв. Империя вынуждена была терпеть опустошение своего средиземноморского побережья, упадок торговли и обнищание населения прибрежной полосы. Ее престиж первой морской державы оказался поставленным под сомнение немногочисленными арабскими пиратами, утвердившимися на Крите. Константин Багрянородный, который осуществлял редактуру большей части сочинения Продолжателя Феофана, неоднократно и достаточно определенно показывает, до какой степени захват Крита и та ситуация, которая сложилась после этого события, волновали Империю. Сообщая о победах Оорифы над критскими пиратами, возвративших Византии большую часть Эгейских островов, он отмечает: «Что же касается этого острова, то он как бы оставил его нам. Его судьба станет божьей заботой, однако немало он будет заботить и нас, дни и ночи источавших свою душу в мыслях о нем» (Theoph. cont., II, 26). Действительно, Константин Багрянородный был тем императором, которого наши источники называют знатоком в деле судостроения (Theoph. cont., X, 25). И как особенно искушенный в проблемах флота, он по примеру своих предшественников, его деда Василия I и отца Льва VI, приложил большие усилия для строительства флотов, предназначенных исключительно для завоевания Крита. Эти меры поглотили большую часть средств императорской казны (Theoph. cont., X, 25)¹⁹⁵. Хотя флоты не достигли поставленной цели, но их строительство знаменовало новый период морской истории Византии, во время которого Империя, лишившаяся статуса великой морской державы, упрямо продолжала бороться за возвращение своего прежнего положения в средиземноморском мире. С этой целью она не жалела средств на усиление своих наступательного (императорского) и оборонительных (фемных и провинциальных) флотов. Венцом этих усилий стали ее морские победы.

Период, начавшийся с потери первенства Византии на море, в конечном счете закончился завоеванием византийцами Крита и усилением византийского присутствия в Италии¹⁹⁶, что позволило вернуть Империи возможность играть роль арбитра в средиземноморских делах в конце X и начале XI вв.

Фемный флот. Основные сведения о флотах морских фем и провинциальных флотах мы черпаем из трудов Константина Багрянородного «Об управлении Империей», «О фемах» и главным образом, — из интересного приложения к трактату «О церемониях византийского двора». Однако надо иметь в виду, что вся эта информация ограничивается концом IX — первой половиной X вв. Из сообщений Константина о приготовлениях морских экспедиций против мусульман Крита и Южной Италии в начале X в. мы можем довольно подробно представить картину организации византийского флота этого периода. Дополняют ее сведения из других источников, и прежде всего — военных трактатов, тактиконов достоинств, законодательных текстов (среди которых — императорские новеллы) и агиографических, эпиграфических и сфрагистических памятников¹⁹⁷.

Фема Кивирреотов (Κιβυρραιῶται) по-прежнему оставалась самой важной морской фемой Империи. Она получила свое название от города Кибирра, причем не совсем ясно, какой это был город — Кибирра Великая в Карию или Кибирра Малая в Памфилии¹⁹⁸. Впервые соединение Кивирреотов появляется в источниках в связи с экспедицией против Карфагена в 698 г., когда друнгарию Кивирреотов упомянут в качестве командующего войсками из Корикоса. Это был Апсимар, который затем, встав во главе флотского мятежа, был провозглашен императором Тиберием III (698–705 гг.). В то время Кивирреоты были частью более крупной морской структуры — флота Карависианов¹⁹⁹.

После того как Карависианы были расформированы, Кивирреоты были преобразованы в регулярную фему, которой командовал независимый стратиг. Впервые он был засвидетельствован в источниках в 731/732 г.²⁰⁰ До IX в., когда из морских соединений под командованием друнгария были сформированы фемы Эгейского моря и Самоса, фема Кивирреотов была единственной специальной морской фемой Империи²⁰¹.

Фема располагалась на южном побережье Малой Азии (современная Турция) к югу от Милета (который принадлежал к Фракисийской феме) и до арабских пограничных областей в Киликии. Она включала в себя старые римские провинции Кария, Ликия, Памфилия и части Исаврии, а также современный Додеканес²⁰². Географическое положение сделало ее пограничной фемой, противостоящей нападениям

мусульманских флотов Леванта и Египта. Территория фемы, известная своим плодородием, страдала от частых и разрушительных арабских набегов, которые затрагивали в основном сельскую местность, но не укрепленные города и морские базы²⁰³. Фема Кивирреотов играла основную роль в морском аспекте византийско-арабского противостояния²⁰⁴.

Резиденцией стратига фемы была, скорее всего, Атталия²⁰⁵. Стратиг имел годовой оклад в 10 фунтов золотом. Хотя в имперской иерархии чинов он занимал достаточно незначительное положение, но был все же старше любого другого морского командующего: двадцать пятый в Тактиконе Успенского 842/843 г., но только пятьдесят пятый — в Эскуриальском тактиконе 971–975 г. (Const., Cerimon., I, 50; Takt., Usp., 57, 102–104)²⁰⁶.

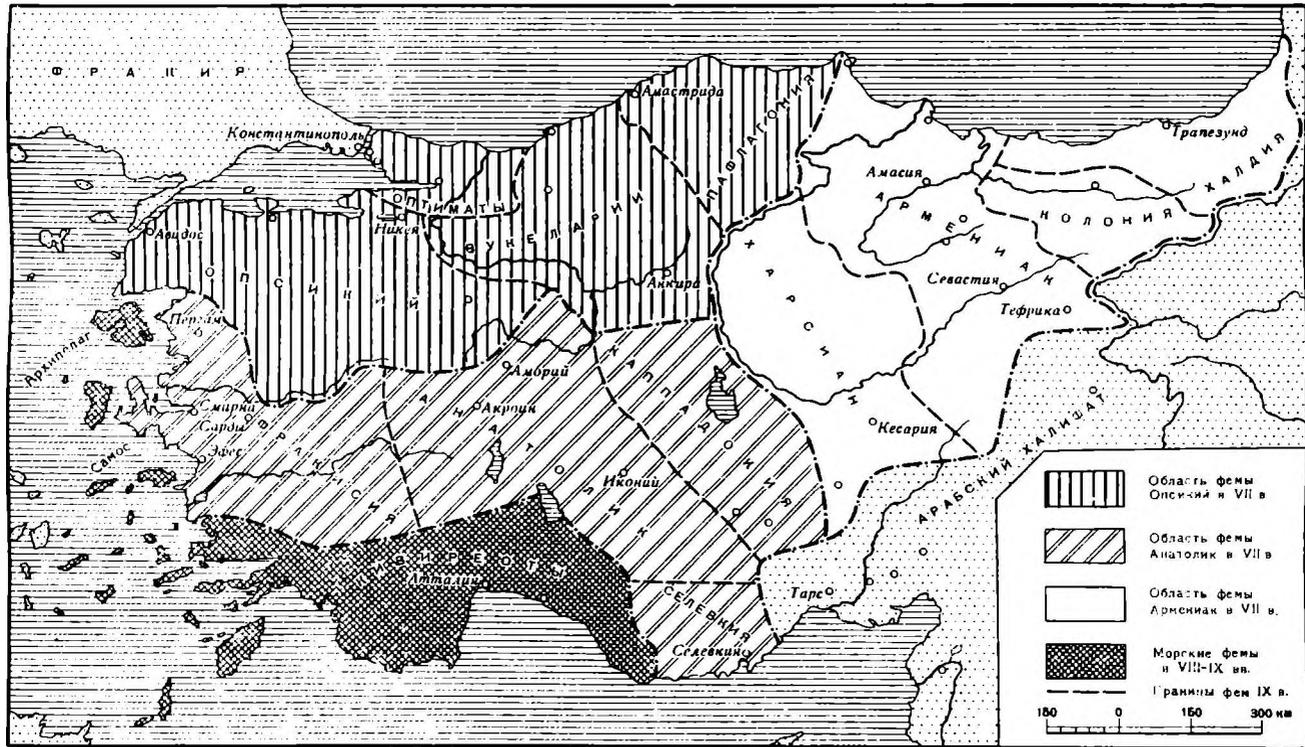
Как и другие фемы, фема Кивирреотов была разделена на *друнги* и *турмы* и обладала полным набором характерных фемных административных должностей. Среди самых важных подчиненных стратигу чиновников был *императорский представитель* (ἐκ προσώπου), находившийся в Силлионе, друнгари Атталии и *Коса* и катепан, который командовал мардаитами фемы в 690 г.²⁰⁷. Эти мардаиты были потомками нескольких тысяч человек, переселенных в 690 г. из областей Ливана императором Юстинианом II (685–695 г. и 705–71 г.). Они давали рекрутов для экипажей флота и служили морскими пехотинцами²⁰⁸. В начале IX в. фемный флот Кивирреотов насчитывал 70 судов; во время критской экспедиции 911 г. фема отправила 31 военный корабль — 15 больших дромонов и 16 средних памфилий — с 6000 гребцов и 760 морскими пехотинцами (Inv. exped., II, 15)²⁰⁹.

Следующей фемой в хронологическом порядке образования была фема Эгейского моря (θέμα τοῦ Αἰγαίου Πελάγους). Она восходила к позднеантичной гражданской провинции островов (*Insulae*), которая охватывала острова юго-восточной и восточной части Эгейского моря вплоть до острова Тенедос. Административное название *Эгейское море* впервые появляется для обозначения округа на печатях некоторых из его *коммеркиариев*²¹⁰ в начале VIII в. Одна печать, датированная 721/722 г., даже содержит обращение к чиновнику, отвечающему за все греческие острова, что, возможно, также подразумевало расширение старой провинции в сторону островов северной и западной части Эгейского моря²¹¹. В военном

отношении Эгейские острова в VII–VIII вв. находились под контролем стратига Карависианов, а позже — фемы Кивирреотов²¹². Однако с конца VIII столетия в Эгейском море появляются две отдельные командные структуры флотов: *друнгарий Эгейского моря*, который, очевидно, управлял его северной половиной, и *друнгарий Двенадцати островов (Додеканес)*, или *друнгарий залива*, отвечавший за южную часть. Последняя структура в конечном счете стала фемой острова Самос, в то время как первая стала фемой Эгейского моря, охватывавшей при этом и острова северной части моря, Дарданеллы и южное побережье Пропонтиды²¹³. Фема Эгейского моря, скорее всего, была создана в 843 г., поскольку ее стратиг еще не отмечен в Тактиконе Успенского 842/843 гг., который все еще называет в своем списке друнгария, но в 843 г. он уже фигурирует как стратиг, действующий на Лесбосе (Takt. Uspr., 46–47).

Фема Эгейского моря была регулярной фемой, разделявшейся на *турмы* и *банды* и была полностью укомплектованной военными, гражданскими и финансовыми чиновниками. Однако в областях Дарданелл и Пропонтиды друнгарий, а позже стратиг Эгейского моря, вероятно, обладал властью совместно с комитом фемы Опсикий, юрисдикции которого эти территории должны были принадлежать. Не исключено, что комит Опсикия сохранял свою власть над гражданской администрацией и местной обороной, а Эгейская фема была ответственна лишь за оснащение кораблей и наборы морских экипажей из этих областей²¹⁴. Эта точка зрения подтверждается тем фактом, что славяне (*σκληβησιάνοι*), проживающие в феме Опсикий, отмечены в X столетии на службе в качестве морских пехотинцев²¹⁵.

По свидетельству императора Константина VII Багрянородного, в начале X в. фема включала в себя острова Лесбос (место пребывания стратига), Лемнос, Имброс и Тенедос, Хиос (позже переданный Самосу), Спорады и Киклады (Const., Cerimon., I, 50). Согласно мнению Э. Арвейлер, Киклады были переданы Эгейской феме, когда военный флот Додеканеса был разбит, а фема острова Самос выделена из нее в конце IX в.²¹⁶ В 911 г. численность военно-морской фемы Эгейского моря составляла 2610 гребцов и 400 морских пехотинцев (Inv. exped., II, 15).



Малоазийские фемы в VII – IX вв. Воспроизведено по: История Византии/под ред. С. Д. Сказкина. Т. 2. С. 35

Первое упоминание о феме Самос (Θέα Σάμου), руководимой отдельным стратигом, содержится в «Клеторологии» Филофея в 899 г. Константин VII Багрянородный отмечает, что «в то время, когда Империя была разделена на фемы», Самос стал местом *фемы моряков* (Θέα τῶν πλοῖζομένων), но значение этого места неясно (Const., Them., XVI)²¹⁷. У. Тридголд считает, что Самос был первым местом размещения флота Карависианов до его расформирования²¹⁸. Вместе с тем данное указание может означать, что командование фемы — часть структур Карависианов, которая была упразднена вместе с последними или с их более поздним, недолговечным преемником. Существование стратига Самоса в VIII столетии засвидетельствовано благодаря печати стратига по имени Феодор²¹⁹. В конце VIII в. южная часть Эгейского моря, как представляется, находилась под юрисдикцией *друнгария Додеканеса*. Затем это командование, очевидно, было реструктурировано в фему Самоса²²⁰, которая включала в свой состав восточные острова Эгейского моря и западное побережье Малой Азии между Адрамитионом и Эфесом. Резиденцией стратига был город Смирна, в то время как подчиненные *турмархи* (вице-адмиралы) имели свои резиденции в Адрамитионе и Эфесе²²¹. В 911 г. вооруженные силы фемы составляли 3980 гребцов и 600 морских пехотинцев, а также флот из 22 боевых кораблей (Inv. Exped., II, 10–14)²²². Материковая часть фемы Самоса находилась в подчинении турмархов Фракисия. Это, а также отсутствие упоминаний о гражданских чиновниках фемы свидетельствует о разделении полномочий. Стратиг Самоса был занят постройкой судов и набором экипажа, а также защитой островов, а побережье материка с городами и населением уже было сферой влияния стратига Фракиссия и его чиновников, которые отвечали за сбор налогов и защиту территории²²³.

Фемы Кивирреотов, Самоса и Эгейского моря были единственными морскими фемами. Упоминание θεατικὰ πλοῖα относится только к их флоту, их часто называют «три флота» (τὰ τρία πλοῖμοἴματα) в противоположность императорскому флоту, «прочим флотам» (λοιπὰ πλοῖα), а также фемам сухопутных войск, которые в своей основе были кавалерийскими (Jus., I, 223)²²⁴. Моряки этих трех фем, как отчетливо свидетельствуют повеллы того периода, оснащались и вооружались на собственные средства (были αὐτόστολοι и αὐτερέται) в противоположность морякам других флотов, которые «оплачива-

лись рогой» (ὑπερῆκουται ῥογαίς), то есть из финансовых средств, предоставлявшихся правительством (Jus., I, 223).

Провинциальный флот. Флот трех морских фем в этот период постоянно базировался на побережье этих фем. Здесь были людские и денежные ресурсы для строительства и снаряжения судов. Иначе говоря, фемный флот, когда он не принимал участие в крупных экспедициях, которые объединяли все флотские подразделения Империи, защищал содержавшее его население. Между тем то обстоятельство, что оборона береговой линии требовала присутствия более или менее значительных флотилий почти на всем византийском побережье, обязывало Константинополь формировать небольшие эскадры из легких кораблей (хеландии, галеи), отвечавших за защиту побережья сухопутных фем. Их экипажи состояли из профессиональных моряков²²⁵, ранее называвшихся *таксатами*, которые набирались во всех регионах Империи (а не только в тех провинции, где они несли свою службу), и реже — из иноземцев. Отметим, что последняя категория наемных моряков главным образом служила в императорском флоте, в котором среди экипажей были русы, фарганы и тулмацы (Const., Cerimon., II, 44; II, 45). Моряки провинциальных флотов содержались, как уже отмечалось, правительством. Иначе говоря, в том, что касается вооружения и оснащения этих флотилий, а также экипировки и жалованья командам, действовал принцип императорского флота. Находясь на службе в фемах, провинциальные эскадры ставились под командование фемных офицеров, турмархов флота, которые в мирное время подчинялись стратигу фемы. Но во время крупных экспедиций, когда объединялся весь Византийский флот, они находились под командованием друнгария флота (Const., Cerimon., II, 45). Иными словами, провинциальные флотилии имели тот же статус, что и сухопутные войска *тагм*, которые размещались в провинциях-фемах. Анализ источников этого периода позволяет уточнить места, где базировались такие провинциальные флотилии в первой половине X в.

Турмарх побережья, который находился в феме Пелопоннес, командовал флотилией из четырех хеландиев (Const., Cerimon., II, 45). Мардаиты, из которых комплектовались экипажи провинциальных флотов, кроме, разумеется, Памфилии, упомянуты в таких фемах как Пелопоннес, Кефалония и Никополь (в Эпире). В таком случае они имели многозначное наименование *мардаитов Запада* (Μαρδαῖται τῆς Δύσεως)²²⁶. У нас есть сведения о строительстве хелан-

дией в Калабрии (Vita s. Neil., 105), что свидетельствует о присутствии там провинциальной эскадры. Наконец, отметим ряд упоминаний кораблей фемы Пафлагония, которые надо связать с морским офицером, известным в IX–X вв., — *катепаном Пафлагонии* (Theoph. cont., III, 28; Const., Adm., §50)²²⁷. Он напрямую назначался императором, без сомнения, по примеру *катепана мардаитов*, который находился в Атталии (Kletorol., 178, 1, 19).

Таким образом, чтобы получить более полную картину военно-морских баз и морских центров Византии в первой половине X в., к списку архонтов прибрежных регионов, располагавших флотилиями дромонов в Элладе (Const., Serimon., II, 44), Хрепу, Диррахии (Const., Serimon., II, 45), Вагенении, Далмации, а также к регионам или базам фемного флота (трех морских тем), надо добавить следующие базы провинциального флота: Амастра, Тенедос, Имброс, Лемнос, Лесбос, Самос, Адрамитт, Смирна, Эфес с военной базой Фигела, Атталия, Силлей, острова Кос и Карпафос, побережье Пелопоннеса (с базами Коринф, Патры, Модон и, вероятно, Монеувасия), Никополь, Кефалония, Регий и т. д. Некоторые из этих военно-морских баз потеряли свое значение в тот момент, когда победы византийских войск и флота над арабами установили новый период морского мира в Восточном Средиземноморье, характеризующий вторую половину X в., а именно — период после правления Никифора Фоки (963–969 гг.).

5. АДМИНИСТРАТИВНЫЕ РЕФОРМЫ И ИЗМЕНЕНИЯ В МОРСКИХ КОМАНДНЫХ СТРУКТУРАХ В X СТОЛЕТИИ

Упадок флота в конце X в. Период со второй половины X в. до конца правления Македонской династии характеризуется значительным территориальным расширением Византии. Победы *доместика* схол Иоанна Куркуаса, в результате которых Византия приобрела значительную часть Малой Армении, открыли эпоху византийских завоеваний на Востоке. Победоносные походы Никифора Фоки против критских, киликийских и сирийских мусульман, успешные действия Иоанна Цимисхия на дунайской и сирийской границе, болгарские войны Василия II и, наконец, аннексия при Константине IX Мономахе Великой Армении, сопровождавшиеся победами, одержанными над арабами Сицилии, расширили границы Империи и восстановили престиж, который некогда имела ромейская держава. Великая экспансия ромеев в конце X и начале XI вв. обеспечила Византии контроль над восточным миром. Эти победы, одержанные прежде всего сухопутными войсками и особенно элитарными тагмами, которые теперь располагались в провинциях, обусловили ту политику, которую Империя стала проводить в отношении своей военной организации. Сухопутные войска Византии, вооружавшиеся и снабжавшиеся непосредственно Константинополем, были войсками наступления. Их численность и значение увеличивались за счет других подразделений, и особенно за счет оборонительных фемных войск и военного флота в целом.

Вместе с тем спокойствие на море и безопасность навигации, которые царили в тот момент в византийских водах, были связаны не с победами византийского флота над флотилиями противников, а с постепенным упадком других морских держав (Киликии, Сирии, и т. д.), разгромленных сухопутной византийской армией. В результате исчезновения достойной конкуренции на море Империя начинает пренебрегать своим флотом, и особенно флотом дромонов, который

мог бы защищать транзитные торговые пути и атаковать предприимчивых противников, но регулярное содержание которого накладывало тяжелое бремя на казну. Византийская власть предпочитала теперь ограничиваться оснащением небольших провинциальных флотилий, численность которых к тому же, вероятно, значительно сокращалась по сравнению с предыдущим периодом. Константинополь постепенно отказывается от тяжелых кораблей, составлявших основу императорского флота. Как показали дальнейшие события, Империя, доверив оборону сухопутным войскам, навсегда упустила случай, который тогда действительно ей представлялся, контролировать транзитную морскую торговлю и добиваться реальной талассократии в акватории Средиземного моря. Достижения в результате военных побед сухопутных войск будут таким образом сведены на нет с появлением на море новых противников, и прежде всего — норманнов, как только иноземные торговые или военные флотилии появятся в византийских морях.

Новая военная политика Византии приняла характер настоящей реформы. Мы легко можем представить себе последствия исчезновения центрального императорского флота для его кадровой структуры. Командующий флотом друнгарий фактически сделался главой морского ведомства, высшим чиновником флота. Региональные архонты из командующих независимыми пограничными морскими округами, стоявших во главе более или менее значительных эскадр, превратились в простых чиновников, возглавлявших портовые города²²⁸. Они становятся *абидиками* — *морскими префектами*, функции которых больше напоминали полицейские, нежели военные. Их число увеличивается, но значение снижается.

Организация военного флота в конце X в. согласно «Тактикону» Икономидиса. Следствием утверждения мира на море была также эволюция региональных (фемных и провинциальных) флотов. Чтобы восстановить картину произошедших изменений, необходимо обратиться к одному из наших главных источников по внутренней организации Империи этого периода, «Тактикону достоинств» из Эскуриальской библиотеки, обнаруженному и проанализированному Н. Икономидисом²²⁹. «Тактикон», который, как доказал Н. Икономидис, был составлен в последней четверти X в., отражает значение, которое приобрели сухопутные войска в византийской военной организации. Особенно это касается тагмных войск с их большими штабами, зачастую размещавшимися теперь в провинциях, однако подчинявшимися военным

властям Константинополя. Такими тагмами командовали *доместики* и *стратопедархи*, а те провинции, где они были расквартированы, находились под управлением *дук* или *катепанов*. Имея высокие военные чины, напрямую подчиняясь Константинополю и пользуясь чрезвычайными полномочиями в гражданской и военной областях на территории, на которой размещались их войска и которая служила базой для проведения крупных военных операций, дуки и катепаны были в тот период своеобразными *стратигами-автократорами*. От их действий зависело не добротное управление тем или иным регионом, а прежде всего расширение границ Византии за счет территорий соседних государств. Их наличие в той или иной точке Империи означало объединение значительных войск, которые, в принципе, должны были вести наступательные действия²³⁰.

Военный же флот Византии представлен в «Тактиконе» в достаточно неприглядном свете. Поскольку друнгарий флота и его топотириты, а также стратиги морских фем, по «Тактикону», обладали достаточно низким рангом, это свидетельствует об уменьшении значения флота и флотских структур в военной организации Империи. Друнгарий флота фигурирует среди должностных лиц константинопольской администрации (гражданских, военных и церковных), из которых все, за исключением городского энарха, который имел более высокий ранг (Psell., Chron., II, 13)²³¹, упомянуты после штабных офицеров и военных чинов византийских фем. Друнгарий, будучи главой морского ведомства и верховным командующим императорским флотом, имел более низкое положение, нежели эконом Великой Церкви (Константинопольского Патриархата), а его офицеры, топотириты флота, фигурируют в конце списка чинов. Они имеют лишь 5-й, начиная с конца списка, ранг (Takt., Oikon., 273). Незначительные чины высших офицеров императорского флота, обозначенные в «Тактиконе», явно указывают на упадок этой морской структуры в конце X в., что подтверждается и другими источниками того периода.

Действительно, после постройки императором Романом II (959–963 гг.) и особенно друнгарием флота Иосифом Врингой значительного флота, предназначенного для завоевания Крита²³², источники больше не говорят о каких-то масштабных усилиях, направленных на строительство центрального императорского флота при Иоанне Цимисхии, а затем при Василии II. Эскадры центрального флота собирались от случая к случаю при непосредственной угрозе вну-

тренним водам Империи и не имели особого значения. В целом вышеназванные императоры так не смогли обеспечить Империи постоянный боевой флот, который находился бы на регулярном содержании. В конечном итоге период правления Никифора Фоки, несмотря на захват Кипра²³³, Иоанна Цимисхия, несмотря на успехи в войне против русов (Leo Diac., Hist., VI, 13, VIII, 3–10)²³⁴, и Василия II, несмотря на достижения в Италии²³⁵, представляет собой малоинтересное для истории императорского флота время. Флот, состоявший из 300 снабженных «греческим огнем» кораблей, отправленный Цимисхием к устью Дуная (Leo Diac., Hist., VIII, 1)²³⁶, и флот, построенный в 989 г. *паракимоменом* Василием Нофом для борьбы с мятежником Вардой Склиром, осуществляли, по словам Иоанна Зонары, талассократию (Zon., XVII, 5)²³⁷ и легко справлялись со своими задачами. Источники не упоминают более ни о каких значительных операциях императорского флота в конце X — начале XI вв. Лишь позже, накануне смерти в 1025 г. императора Василия II, крупный флот снова был отправлен Константинополем для отвоевания у мусульман Сицилии. Этот флот будет находиться на службе у Империи вплоть до середины XI в.

В длинном списке военачальников провинциальных войск «Тактика» Икономидиса поражает довольно скромная роль, которую в это время играли стратиги морских фем, и прежде всего — стратиг Кивирреотов. Он находится на 38-м месте в ряду военных чинов после доместиков, дук-катепанов и многих стратигов фем (Takt., Oikon., 271). Он всегда имел большее значение, чем его коллеги, стратиги Самоса и Эгейского моря, которые занимают здесь соответственно 50-е и 51-е место (Takt., Oikon., 273). Они упомянуты после многочисленных стратигов новосозданных малых фем, управлявших недавно присоединенными к Империи территориями, как, например, стратиги Кипра и Крита, и даже после стратига Кефалонии, но все-таки перед стратигами прибрежных регионов, получивших теперь статус фем²³⁸. В качестве примера отметим Киклады и Черное море, которые теперь образовали *малые стратигии* по примеру тех, которые были созданы главным образом в пограничных районах на Востоке.

Э. Арвейлер отмечает²³⁹, что во второй половине X в. вследствие постепенного отказа от национального фемного войска и создания профессиональной армии, состоящей из иноземных или византийских наемников, содержавшихся византийской казной, функции

стратигов определенно принимают на себя военачальники (катепаны или дуки). Они командовали этими войсками и в военной иерархии того периода занимали более привилегированное положение, нежели стратеги фем. Отметим, что столь же заметные преобразования имели место в командовании и структурах военного флота. Фемный флот, который строился и оснащался на региональном уровне, уступает свое место тем флотилиям, которые вооружались и поддерживались центральной властью, использовавшей для этой цели налоговые поступления с прибрежного населения. Информация, которую по этому поводу дает Ибн Хавкал (Ibn Chawkal, 1. 6, 2)²⁴⁰ и подтверждают византийские источники, и прежде всего Зонара (Zon., XVII, 24)²⁴¹, весьма характерна.

Из трех военно-морских структур, существовавших в предыдущий период, Византия теперь поддерживает на постоянной основе только провинциальный флот из легких кораблей, значение которого было достаточно скромным. Его эскадры размещались в прибрежных фемах, то есть в старых морских фемах. Помимо существовавших ранее фем Кивирреотов, Кефалония, Диррахий, Лонговардия, Самос, Эгейского моря, Эллада, Никополь, Далмация, Пелопоннес, Пафлагония и Херсон, которые прежде располагали либо фемным (Кивирреоты, Самос, Эгейское море), либо провинциальным флотом, «Тактикон» Икономидиса упоминает стратигов Кипра²⁴², Крита²⁴³, Сицилии (теперь реорганизованной), Калаврии²⁴⁴, Понта Эвксинского (Leo Diac., Hist., II, 3), Кикладов²⁴⁵, Босфора²⁴⁶. Эти регионы теперь были возведены в ранги фем. Для полного списка малых прибрежных и островных стратигий добавим сюда Абидос (Cedren., II, 475, 479; Leo Diac., Hist., III, 4; Psell., Ep., V, 423)²⁴⁷, Хиос (Actes de Chios, 551, 579)²⁴⁸, Корфу²⁴⁹, а несколько позже — Рагузу и Навпакт²⁵⁰, которые, согласно другим источникам того же периода, подчинялись стратигам, и Стенон, названный в качестве фемы²⁵¹, если только здесь не идет речь о том же самом округе, что и Босфор «Тактикона» Икономидиса. На самом деле упоминание Босфора без другого уточнения может быть отнесено либо к проливам возле Константинополя, либо к Босфору Киммерийскому, к которому в целом относятся печати, принадлежавшие стратигам или другим должностным лицам округа, названного просто Босфором²⁵². Однако один раз и благодаря упоминанию в той же печати Хрисополя²⁵³ мы можем с полным правом утверждать, что речь идет о проливе Босфор возле Константинополя.

Географическое положение регионов, которые недавно были возведены в ранг фем, заставляет полагать, что в числе своих войск они должны были иметь корабельные флотилии. Впрочем, значение подобных формирований, учитывая малую территорию, на которую распространялась власть стратиггов, не могло быть большим.

Эскадры кораблей береговой обороны защищали побережье от сицилийских и африканских пиратов, время от времени совершавших рейды на византийские территории. Когда безопасность морских вод была обеспечена, они занимались транспортировкой войск, участвовавших в тот момент в отвоевании византийских территорий в Италии. Именно там начиная с XI в. и находился настоящий византийский военный флот.

6. АДМИНИСТРАТИВНЫЕ РЕФОРМЫ СЕРЕДИНЫ XI В. И УПАДОК ВОЕННОГО ФЛОТА ВИЗАНТИИ

Общие черты кризиса и реформирование центральных структур флота. На протяжении большей части XI в. Византийский флот сталкивался лишь с несколькими внешними угрозами. Мусульманская угроза сошла на нет, и отношения между, например, Фатимидами и византийцами были в основном мирными. На протяжении всего этого периода мусульманские источники не упоминают никаких действий фатимидского флота. Кем были мусульманские корсары, которые в 1035 г. напали на Миру и ограбили Киклады, но были в следующем году возле Киклад побеждены флотом феми Кивирреотов, неизвестно (Skylit., Syn. hist., MP. 6–8; Zon., XVII, 10, 14). После этого мусульманские вторжения в Эгейское море полностью прекратились²⁵⁴.

Результатом побед Империи в акваториях восточных морей стало исчезновение флотов противников, которые могли представлять угрозу ее морскому могуществу. Поэтому собственным военно-морским силам византийское правительство стало уделять значительно меньше внимания, чем прежде. Со временем это привело к пренебрежительному отношению как к флоту, так и к флотским структурам. Уже в «Тактиконе» Икономидиса друнгарий императорского флота в Константинополе стоит на 133-м месте после всех стратигов фем, а стратиги Кивирреотов, Самоса и Эгейских островов — на 57-м, 69-м и 70-м местах соответственно²⁵⁵. Это почти наверняка отражало снижение значимости военного флота в составе вооруженных сил Империи по сравнению с предыдущим периодом.

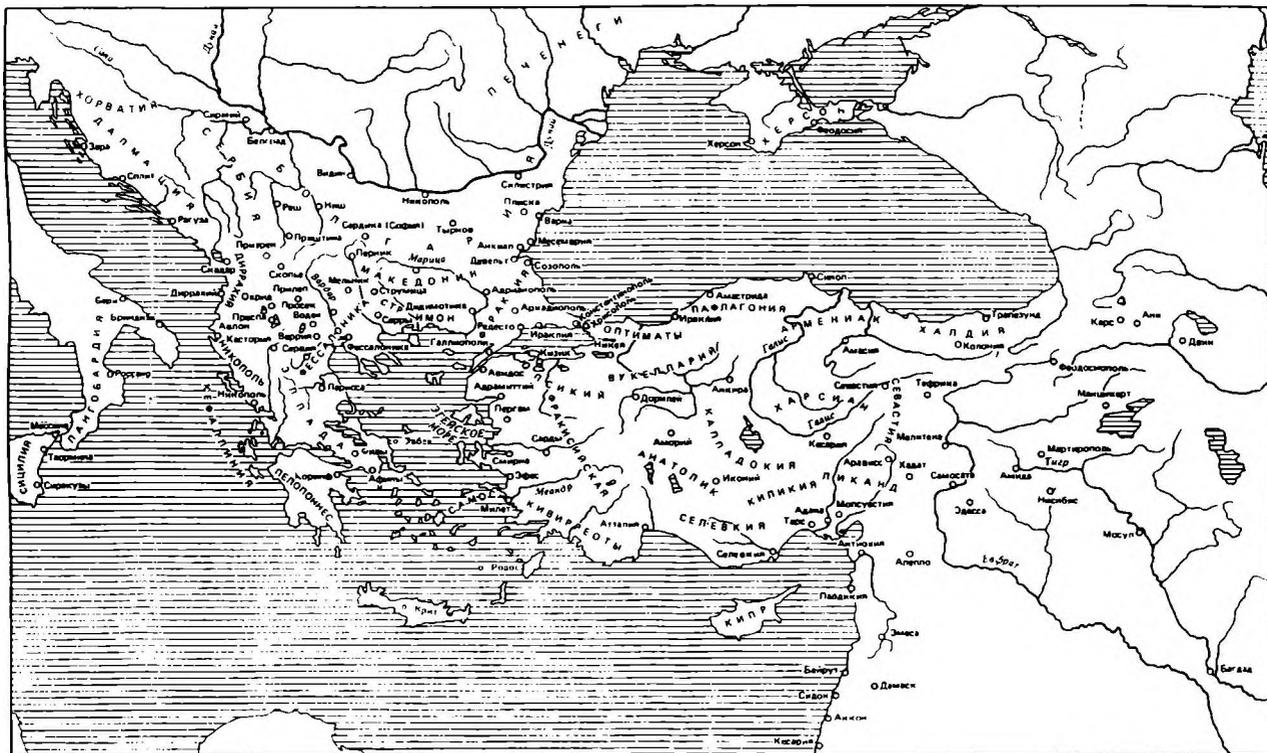
Тяжесть последствий недальновидной военной политики своих предшественников Алексею I Комнину (1081–1118 гг.) пришлось ощутить уже с первых дней своего правления. Когда балканские территории Империи оказались перед угрозой нападения норманнов Роберта Гвискара (1081 г.), то у нового императора не было выбора,

кроме как предоставить Венеции *хрисовуллы*²⁵⁶, по условиям которого в обмен на помощь Венецианского флота в борьбе против норманнов купцам республики даровались обширные торговые привилегии (Alexiad., IV, 1–3, VI, 5). Этот шаг будет иметь для Византии самые тяжелые последствия. По словам Д. Биркенмайера, отсутствие у Византии своего военно-морского флота означало, что Венеция, как только захватчики вторгались в пределы Империи, могла регулярно вымогать экономические привилегии и парировать любые попытки византийцев ограничить ее коммерческую или военно-морскую деятельность²⁵⁷. Поэтому Алексей сразу же задумался о возрождении Византийского флота.

Та важная административная реформа, которая началась сразу после больших византийских завоеваний X в. и главным образом касалась армии²⁵⁸, окончательно дала свои плоды к середине XI в., прежде всего — ко времени правления императора Константина IX Мономаха (1042–1055 гг.). Мы можем приписать именно этому императору наиболее важную часть изменений, которым подверглись структуры, связанные с деятельностью центрального и провинциального правительства, а также с финансированием и набором в византийскую армию.

Результатом проведенных реформ были исчезновение автономного фемного флота и упадок в целом национального флота, а также сухопутной армии²⁵⁹. Единственной формой военного набора стало наемничество. Эта политика знаменовалась также изменением налоговых и экономических способов финансирования войск и реформированием системы налоговых поступлений, которые шли на военные нужды. Таким образом, реформа Константина IX Мономаха, проведенная в тот период, когда Византия находилась на вершине своего военного могущества, была направлена на создание в Империи новой социальной и экономической основы²⁶⁰. Попытаемся обрисовать в общих чертах характерные особенности реформы середины XI в., чтобы лучше понять те изменения, которым подвергся в то время военный аппарат, и более конкретно — флот и военно-морская структура ромейской державы.

Изменения в системе набора сухопутного войска и моряков флота. Накануне проведения реформ Византия окончательно аннексировала Великую Армению, вследствие победоносных кампаний Георгия



Византийская империя во второй половине X в. Воспроизведено по: Константин Багрянородный.
Об управлении Империей. М., 1991

Маниака установила свою власть в Месопотамии и добилась первых значительных успехов в Сицилии. Наконец, Империя покончила с мятежом печенегов, восстановив порядок на дунайской границе, которая, подчиняясь катепану Паристриона-Парадунавия, образовывала тогда значительный военный округ. Обширная византийская территория в тот период находилась под защитой от любой серьезной угрозы. Безопасность царила и на морях, воды которых бороздили торговые флотилии, чему мир и территориальное расширение Империи особенно благоприятствовали²⁶¹. Снабжением армии и флота — тяжелым бременем для государственной казны, теперь считавшимся бесполезным, стали все больше и больше пренебрегать. Военные структуры понемногу приходят в упадок (Psell., Chron., VI, 81; Attaleiat., 79; Zon., XVIII, 4, 5). В этот момент, когда никакая опасность ей не угрожала, Империя изменяет систему военных обязательств, которые выполняло население провинций, и заменяет их на чисто налоговые повинности. Эти налоговые поступления теперь сосредоточиваются в Константинополе и предназначаются, по крайней мере номинально, для снабжения армии. Их сбором занимается центральная власть. Она направляет их на те цели, которые признаются в данный момент полезными и которые могут быть по своей сути совсем не военными.

Фискализация военных обязательств не являлась изобретением этого периода. Однако в прошлом применявшаяся в различных формах, но только в отдельных случаях и в порядке исключения²⁶², она становится теперь обычным делом и распространяется на все виды регулярных и чрезвычайных военных обязанностей. Иначе говоря, люди, записанные в военные каталоги и обязанные проходить действительную службу в армии, отныне могли выполнять эти обязанности посредством периодической выплаты денежного эквивалента, общая сумма которого зависела, без сомнения, от характера службы, зависящей, в свою очередь, от количества земельного имущества набираемых в войско людей²⁶³. Тяжеловооруженные всадники уплачивали самую большую таксу. Затем шли простые всадники, пехотинцы, моряки и приписанные к *службе дрёма* (почты). Термин *стратия* — «военная служба» — теперь употребляется для обозначения регулярного налога с земли²⁶⁴. Откуп от военной службы, в прошлом применявшийся исключительно в индивидуальном порядке (материальная или физическая невозможность быть призванным на военную службу), или в связи с конкретным призывом²⁶⁵, теперь становится

общим установлением. Он применялся в индивидуальном порядке, исходя из желания призывника или на коллективной основе. Тогда, согласно императорскому распоряжению, он затрагивал целый регион и размещенное там войско.

Кекавмен самым живым образом показывает, как флотские чиновники распределяли на службу моряков, внесенных в списки, часто получая более высокие суммы, чем выкупные платежи. Он выступает против фискализации морской службы, которая приводит к распространению коррупции среди флотских чинов, к истощению источника для пополнения войск и становится причиной ослабления морской мощи державы (Кекаум., 101–102)²⁶⁶.

Решение Константина IX Мономаха распустить войска в Ивирии и Месопотамии и заменить военные повинности населения этих стран налоговыми отчислениями вызвало бурную критику и стало рассматриваться как основная причина утраты этих регионов в период наступления сельджуков (Attaliat., 44 ; Кекаум., 18; Zon., XVIII, 27; Cedren., II, 608)²⁶⁷.

Проводя замену военных повинностей на денежные выплаты и оставляя себе управление теми суммами, которые собирались в виде военных налогов, Византийское государство изменило методы набора войск. Как отмечалось выше в соответствии с потребностями Империи теперь основным стал набор профессиональных воинов — как византийских, так и иноземных (Attaliat., 122; Psell., Chron., VI, 36; Кекаум., 94; Cedren., II, 596), получающих жалованье, которое выплачивалось (в тот период раз в месяц) императорской казной (Кекаум., 94)²⁶⁸. Этот упрощенный набор предоставлял Империи качественных солдат, лучше обученных и экипированных, нежели прежние *стратиоты*, которые вносились в военные каталоги (списки) провинций и составляли основу национального «резервного» войска, собиравшегося только в период военных действий и крупных кампаний²⁶⁹.

В XI столетии система набора на военную службу иноземцев, прежде сохранявшаяся для элитных константинопольских частей (императорских тагм) и впоследствии применявшаяся в воинских подразделениях различных этнических частей византийского войска (например армянского корпуса), понемногу становится единственным способом набора воинов в византийские вооруженные силы — как сухопутные, так и морские²⁷⁰. Таким образом, вооруженные силы теперь

полностью зависели только от решения центрального правительства, которое организовывало набор наемников и выплачивало им вознаграждение²⁷¹.

Ведомство друнгария флота и провинциальный флот. Изменения способов финансирования и набора войск привели к значительным переменам — с одной стороны, в сфере компетенции и составе флотского ведомства, а с другой — в функционировании провинциальных военных властей, которые были связаны с организацией и деятельностью провинциального и фемного флотов. Эти трансформации знаменуют собой переходный этап в организации Византийского флота и утверждении новой системы управления военным флотом, которая будет функционировать в течение всего комниновского периода.

Друнгарий флота, наделенный, как все должностные лица центральных ведомств (*секретов*), соответствующими судебными и фискальными полномочиями, возглавлял специальный суд — *секрет друнгария флота* (Jus., IV, 218)²⁷². Он рассматривал дела, связанные с военно-морским флотом и его экипажами. Для контроля за взиманием налогов, предназначенных для флота (фискальные стратии флота и выплаты на строительство кораблей, так называемые *катергоктисии*), он имел в своем ведомстве особое должностное лицо — *протонотария флота*. Последний был налоговым чиновником, который отвечал за управление финансами, собранными для военно-морского флота. Должность появилась именно в этот период (Kekaum., 103)²⁷³. Наконец, при наборе корабельных команд ему помогал *анаграфевс флота* (Kekaum., 73), который фактически был тем же, что и *хартуларий в оффиции* (управлении) центрального флота²⁷⁴. Он находился во главе службы, отвечавшей за набор команд, и контролировал период *набора моряков* (ἐξέλασις πλοῦμων)²⁷⁵. Таким образом, друнгарий флота фактически взял на себя роль министра флота. Он управлял особым бюджетом, вел дела, касавшиеся его подчиненных, военных и чиновников, заботился об оснащении военного флота и, по крайней мере номинально, был его главнокомандующим. Но военный аспект его функций в то время был в значительной мере ослаблен. В подчинении у друнгария флота были компетентные должностные лица (*нотарии, секретики*); к тому же он действовал в тесном контакте с другими секретами, и прежде всего — с финансовым ведомством

(*секрет геникона*), ведомством сухопутных сил (*стратиотикон*) и торгового флота (*секрет параталассита*).

Намного значительнее были последствия реформы Константина IX Мономаха для структур морских фем. Новые способы финансирования и набора армии повлекли за собой усиление контроля со стороны центра и, следовательно, уменьшение полномочий провинциальных властей, от которых впредь не зависело ничего, что касалось набора войск и руководства вооруженными силами. Сбор налогов, выплат и пошлин становится главным занятием администрации фем, в составе которой теперь действует ряд налоговых чиновников различных служб, связанных с центральным аппаратом либо с местной фемной властью²⁷⁶. Они собирали налоги и отправляли все поступления в Константинополь, где центральное правительство использовало их по своему усмотрению.

Стратиг фемы отныне обладал сугубо военной властью, которая к тому же была очень скромной в период крупных военных действий, когда объединенные войска находились под началом военных штабов, во главе которых стояли дуки или катепаны. Сам стратиг фемы оборонял территорию с теми войсками, которые предоставлялись в его распоряжение из центра. По крайней мере он приступал к набору местных войск только для того, чтобы организовать оборону небольших крепостей (Кекаум., 26, 27). Его значение в феме теперь стало гораздо меньшим, нежели значение судьи (κρίτης) — гражданского чиновника (как это показывает его название), который возглавлял административный аппарат провинции²⁷⁷.

Фемный строй, более четырех веков представлявший собой структуру провинциального управления и военной организации Империи, постепенно приходит в упадок. По крайней мере это касается его военного аспекта, который ранее придавал ему своеобразие. Возникнув, когда многочисленные враги угрожали Византии, эта система основывалась на самообороне отдельных регионов. Самооборона обеспечивалась местным войском, которое в целом представляло собой национальные вооруженные силы Византии. Система фем нормально функционировала и в период наступательной активности ромейской державы, и в мирный период, в который она вступила в третьей четверти XI в. Фемная система оказалась востребованной вновь, но в другом качестве, в связи с новой угрозой, вставшей перед Византией в конце того же века. Эти события привели к серьезному повороту в истории институтов и политического развития Империи.

Последствия произошедших для морских структур Византии реформ, тесно связанных с новым развитием провинциального управления, вполне понятны. В результате этого развития практически полностью исчезли фемный и провинциальный флоты. Военные флотилии, которые либо на короткий период отправлялись в провинциальные воды, либо базировались там на постоянной основе, теперь уже не зависели от административного аппарата фем. Они подчинялись центральным структурам (друнгарию флота), а чаще — командным структурам, которые располагались в военных округах — *катепанатах* и *дукатах*. Их экипажи, как уже отмечалось, теперь состояли из профессиональных моряков, иноземных или византийских наемников. Византийские флотилии образовывали *морские тагмы* по примеру мобильных тагм сухопутных войск. Иначе говоря, тот флот, который теперь размещался в различных прибрежных регионах, даже возле тех, которые ранее образовывали морские фемы, был похож на императорский флот и его подразделения предыдущего периода. Он больше не формировал различные морские округа с независимым командованием и набором собственных корабельных команд.

После 1043 г. фема Киверриотов становится исключительно гражданской областью, возглавляемой судьей, а позже — дукой. Большая часть ее территории после 1071 г. была занята турками-сельджуками, но частично возвращена при Алексее I Комнине. Фема была окончательно упразднена Мануилом I Комнином (1143–1180 гг.), а оставшаяся часть ее в Карию была подчинена феме Миласа и Меланудион²⁷⁸.

Фема Эгейских островов сохранилась вплоть до конца X — начала XI вв., затем она начала постепенно разделяться на более мелкие командные структуры. Киклады и Спорады, Хиос и район Абидоса приобрели тогда своих собственных стратиггов, а фема Эгейского моря превратилась в чисто гражданский округ, включавший только побережье Пропонтиды и область вокруг Константинополя²⁷⁹. К концу XI в. остатки старого фемного флота были включены в объединенный имперский флот, базировавшийся в Константинополе и находившийся под командованием мегадуки²⁸⁰. После этого в XII столетии фема Эгейского моря, как кажется, была слита с фемой Опсикий в единый округ, что и было в 1204 г. засвидетельствовано в *Partitio terrarum imperii Romaniae* («Разделе земель Ромейской империи») ²⁸¹. Фема прекратила свое существование после разгрома Византии в результате Четвертого Крестового похода.

Наконец, фема Самос оставалась исключительно военной фемой вплоть до конца XI в., когда ее флот был расформирован, а она была преобразована в обычную фему с гражданскими чиновниками²⁸².

В заключение можно сказать, что в целом византийский флот второй половины XI в. образует военную структуру, подчиненную единому морскому командованию, которое в провинциях было представлено подчинявшимися центральному морскому управлению офицерами. Флот находился под командованием центрального морского ведомства и оснащался непосредственно константинопольским правительством. Оно определяло его численность и дислокацию в зависимости от военных потребностей того времени и, как правило, независимо от места набора корабельных экипажей. Таким образом, история византийского флота во второй половине XI в. становится историей исключительно регулярного флота. Какое-либо различие между морскими формированиями (императорским флотом, флотом морских фем и провинциальным флотом), которое было актуально для более раннего периода, теперь полностью утратило свое значение.

Константинопольская эскадра. Территориальное положение Константинополя, его роль столицы государства, наконец, значение его как порта, учитывая развитие ремесла и торговли для населения города, сделали его важнейшим морским центром Империи, главной базой византийского флота, корабли которого строились главным образом на константинопольских верфях. Логично было бы предположить, что в столичной гавани постоянно находилась многочисленная эскадра. Однако в момент нападения на Константинополь в 1043 г. русского флота ситуация оказалась прямо противоположной²⁸³. Возможно, на это оказала непосредственное влияние внешнеполитическая ситуация, в которой Империя оказалась во второй половине XI в. — как из-за военных поражений на восточных границах, так и из-за провала своей политики в Италии. Постоянные передвижения войск из Константинополя в Малую Азию, о которых часто сообщается во второй половине XI в. (Niceph. Bryen., I, 25; Zon., XVIII, 30; Psell., Chron., VII, 28; Attaleiat., 183, 288), прежде всего во время войн против турок-сельджуков или против восставших тогда мятежников в Азии (Руссель, Криспин, Мелиссин и т. д.), предполагали присутствие в Константинополе и его окрестностях значительного торгового флота, корабли которого использовались в качестве транспортов. Возможно, именно

поэтому тогда не поднимался вопрос о формировании мощной военной эскадры (Theoph., cont., VI, KVII, 27). Последняя в том виде, в каком она существовала, была задействована только для охраны столичного порта, действовавшего в то время особенно активно вследствие развития международной торговли, развернувшейся в XI в. после территориального расширения Византии. Во всяком случае, лишь намного позже, во время правления императора Никифора III Вотаниата (1078–1081 гг.), снова был поставлен вопрос о константинопольском флоте, который участвовал бы в военных действиях.

Михаил Атталиат, особенно расположенный к Никифору III Вотаниату, сообщая о политике этого императора, подчеркивал, что тот постоянно заботился о флоте, назначая туда друнгария (Attaleiat., 271). Речь идет, разумеется, об императорском флоте и о назначении друнгария флота, который продолжал быть главнокомандующим константинопольским центральным флотом, несшим охрану проливов, Пропонтиды и фракийского побережья Черного моря. В самом деле, о существовании в конце XI в. константинопольского флота сообщают некоторые разрозненные сведения. Так, его подразделения, экипажи которых состояли из иноземных, прежде всего русских, наемников, были отправлены из Константинополя, чтобы действовать в водах Пропонтиды возле побережья Фракии (Cedren., II, 730; Attaleiat., 254) и Малой Азии (Zon., XVIII, 56; Attaleiat., 268–269) против войск, поддерживавших мятеж Никифора Вриенния. Таким образом они способствовали успешным действиям войска Никифора Вотаниата, поднявшего мятеж в центре Малой Азии и направлявшегося к побережью Пропонтиды, имея окончательной целью захват столицы.

Открыто поддерживавший мятеж Вотаниата константинопольский флот направился, как говорит Атталиат, к Прениту на малоазийском берегу Пропонтиды и стал напротив Константинополя, чтобы принять мятежника, который готовился пересечь Босфор и с триумфом войти в столицу (Attaleiat., 269–272). Атталиат утверждает, что в результате весь константинопольский флот собрался воедино (Attaleiat., 272)²⁸⁴. Никифор Вриенний упоминает лишь о кораблях, находившихся в личном распоряжении императора (βασιλικὸν δρομώριον) (Niceph. Bryen., III, 22; ср. Skyl., Synt. hist., II, 463). Согласно его версии, получив поддержку среди жителей Малой Азии, узурпатор прибыл в Приенит и послал на разведку верного Борилла, чтобы занять дворец. Борилл стал

ждать вхождения в столичную гавань *императорского дромона*, того самого, уточняет Вриенний, который чуть позже прибыл к Дамалису (напротив Константинополя), где на него и взойсел сам Вотаниат. Очевидно, то, что Атталиат помпезно называет целым флотом, Вриенний квалифицирует как «корабли, находящиеся на личной службе у императора», поскольку термин βασιλικὸν δρομίον или δρόμων (*василевсов (императорский) дромоний*, или *василевсов дромон*) использовался не только в отношении судна, на котором непосредственно находился император, но и всех кораблей императорского конвоя.



Прибытие Константина Мономаха на свадьбу с Зоей.
Миниатюра из «Хроники» Иоанна Скилицы. Прорисовка И. В. Кирсанова

Сообщения о константинопольском флоте и об императорском дромонии дают интересные представления об эволюции и истории императорского флота и прежде всего о его наиболее значительном подразделении — константинопольской эскадре. Будучи самой крупной эскадрой в предыдущие периоды, она отвечала за оборону столицы со стороны моря и за контроль акватории вокруг Константинополя, более конкретно — за прибрежные воды Фракии и Пропонтиды вплоть до Черного моря. Поэтому во главе столичной эскадры часто находились высшие флотские офицеры (Const., Cerimon., II, 44). Большая

численность этого подразделения позволяла его офицерам и экипажам кораблей, которые набирались из профессиональных моряков пролива Босфор (Const., Cerimon., II, 45), играть заметную роль в делах византийской столицы. Они принимали участие в ее официальной (Const., Cerimon., II, 15, 18; Kletorol., 160–161), а также культурной жизни (например в строительстве памятников архитектуры) (Zon., XVI, 31; Theoph. cont., V., 36; Sym. Mag., 704) и даже восстановили благодаря своему вмешательству спокойствие в городе, чем спасли династию, которой угрожали военные мятежи (Zon., XVI, 35; Theoph. cont., V, 46; Cedren., II. 280).

Напротив, императорский дромоний, о создании и истории которого мы знаем из сочинения Константина Багрянородного «Об управлении Империей» (Const., Adm., §51)²⁸⁵, был в то время всего лишь скромным морским формированием, которое служило для организации морских передвижений императора и императрицы и участия в официальных (религиозных и светских) церемониях, процессиях и приемах высоких гостей (Theoph., а. 6267; Const. Narrat., 449). Эта флотилия, состоявшая сначала из небольшого количества скромных лодок (*аграриев*), впоследствии насчитывала в своем составе два дромона и поэтому получила название *императорского дромония*, сменившее старое — *красный аграрий*. Это отличало корабли, находившиеся в личном распоряжении императора, от тех, которыми располагала только императрица (Achmet. Oneiroc., 140–141)²⁸⁶. Действия этого соединения в период всего X в. и начала XI в. ограничивались только перемещениями императора и императорской семьи до малоазийского побережья напротив Константинополя или до Никомидийского залива, то есть до мест развлечений или паломничества в окрестностях летнего дворца Руфинианы на берегу Босфора или на побережье Вифинии (Theoph. cont., VI, RK, 4–5).

Роль и значение императорского дромония изменяются в XI столетии. Преемники великих македонских императоров ввиду неустойчивости собственного положения, вероятно, уготовили новое место для императорского дромония и его экипажей, которые тогда формировались из наемников. Изъятый у продолжавших командовать императорским военным флотом чинов, дромоний управлялся непосредственно императором и в момент политической нестабильности представлял собой мощное военное средство в его руках. Император всегда был заинтересован в том, чтобы увеличить численность своих

кораблей в ущерб эскадрам константинопольского флота, который подчинялся офицерам, неизменно замешанным в политических интригах.

Действительно, источники второй половины XI в. показывают, что роль императорского дромония значительно повышается. Они неоднократно подчеркивают действия его экипажей, их участие в политических и военных событиях, которые происходили в Константинополе. В период нападения русского флота на столицу при Константине IX Мономахе императорский дромоний был единственным вооруженным и оснащенным флотским формированием²⁸⁷. Чуть позже, при Михаиле VI (1056–1057 гг.), его экипажи активно сражались с мятежником Феодосием, который посеял в Константинополе анархию (Cedren., II, 613). Во время правления Михаила VII Дуки (1071–1078 гг.) они срывают планы претендента на престол Никифора Вриенния и способствуют приходу к власти Никифора Вотаниата²⁸⁸. Наконец, при Вотаниате (1078–1071 гг.), храня верность императору, по его приказу они выступают в поддержку Никифора Мелиссина, соперника Алексея Комнина. Лишь хитрость Георгия Палеолога, который был другом и родственником Комнинов, помешала императорскому дромонию привести Мелиссина в Константинополь и возвести его на трон (Alexiad., II, 15–17, 26).

Стоявший во второй половине XI в. в столице флот, на котором служили иноземные наемники и который подчинялся командующему императорским дромонием или друнгарии флота, не располагал какой-либо внушительной силой. Несмотря на деятельность отдельного ведомства друнгария флота, она была лишь иллюзией существования центрального императорского флота после ряда потерь, понесенных им в борьбе за Италию. Представляя собой весьма малочисленное подразделение, столичная флотилия не покидала воды Пропонтиды, точнее — воды вокруг Константинополя. Ее главной задачей стала охрана столичного порта, еще более конкретно — личная служба императору. Это сделало из нее морской эквивалент императорской дворцовой гвардии. Она так же комплектовалась иноземными наемниками (русами и варангами)²⁸⁹ и вмешивалась в политические конфликты, происходившие в то время в столице.

Провинциальные эскадры. Как уже отмечалось, в правление императора Константина IX Мономаха региональный провинциальный флот, который до тех пор подчинялся местным феодальным властям, возглавлявшим как сухопутные, так и морские военные силы их округа,

стал подчиняться только командирам, представлявшим центральную власть. Весь флот был разделен на несколько эскадр, дислоцированных в Константинополе и различных провинциях в соответствии с решениями столичного начальства, которые определялись военной необходимостью.

Провинциальные эскадры подчинялись офицерам в рангах *комита*, *архонта*, *топотирита флота* или *друнгария*. Должность *турмархов флота*, ранее входивших в кадровый состав морских фем, в новых условиях исчезает²⁹⁰. Теперь все морские офицеры состояли на службе в императорском флоте и подчинялись его центральному ведомству. В военное время они находились в распоряжении командующего действующей армией, назначавшегося императором и подчинявшегося ему лично; в мирный период — под началом друнгария флота и его ведомства. Последнее — верховная инстанция, которой подчинялся весь византийский флот и его структурные подразделения, где бы они ни располагались. Мобильные эскадры, постоянно патрулировавшие византийские морские воды и следившие за навигацией, которая в этот период становится особенно активной вследствие роста торговых связей²⁹¹, базировались главным образом в Константинополе и Пропонтиде. Вместе с тем их также можно было встретить возле побережья Южной Италии и в Черном море. Есть сведения об их присутствии на больших островах Восточного Средиземноморья и прежде всего — в Эгейском море, которое благодаря его географическому положению наиболее часто посещали византийские эскадры. Ведь именно через него проходили все международные транспортные артерии, которые соединяли акваторию Черного моря и Константинополь с латинским Востоком и мусульманскими странами Средиземного моря. Кроме того, на островах и прибрежных эгейских территориях продолжали набирать корабельные команды из профессиональных моряков, а население этих территорий отвечало за строительство и содержание военных судов.

Как свидетельствуют источники второй половины XI в., эскадры византийского флота контролировали обширную акваторию византийских территориальных вод. Так, Михаил Пселл утверждает, что они были рассредоточены «по всем частям побережья, одни здесь, другие там, занимаясь охранением их территорий» (Psell., Chron., VI, 10). Кекавмен называет эти флотилии необходимой стражей (Keκααμ., 102)²⁹², а Зонара — стражей регионов (Zon., XVIII, 32).

На кораблях находились профессиональные воины тагм, прежде всего лучники и *контараты*²⁹³, а сами корабли оснащались сифонами с «греческим огнем» (Psell., Chgon., VI, 10)²⁹⁴. Созданный по образу и подобию императорского флота более раннего периода, провинциальный флот состоял из тяжелых кораблей и был флотом открытого моря²⁹⁵. Обладая ударной силой, он мог следить за путями навигации, не ограничиваясь только обороной побережья. Места его нахождения в византийских морях представляли собой настоящую линию морских границ. Крупные базы располагались в пунктах, контролировавших международные пути, и особенно на тех побережьях, возле которых часто появлялись иноземные корабли. Так, остров Кипр, архипелаг Двенадцати островов, прежде всего острова Родос и Кос с Кикладами и Критом, образовывали морскую границу Империи на Востоке²⁹⁶. Диррахий, Корфу, Кефалония и Навпакт контролировали ее западную границу²⁹⁷, а из Месемврии и Анхиала велось наблюдение за Понтийским побережьем, которому угрожали русские флотилии²⁹⁸. Здесь находились базы, формировавшие морскую границу во второй половине XI в. Большая часть их представляла собой действующие торговые порты. Появление в конце XI в. норманнского флота и турецкого флота эмира Чахи приведет к изменению византийских морских границ и баз флота²⁹⁹.

Мы уже отмечали, что мощь византийского флота угасала, когда на море наступал период мира. Ранее этот процесс затрагивал главным образом императорский флот, создававшийся на средства центрального правительства, которое всегда стремилось использовать свои фонды для первостепенных и наиболее насущных задач. Во второй половине XI столетия упадок коснулся всего военного флота Империи³⁰⁰.

В этот период, когда никакая держава еще не могла серьезно соперничать с морским могуществом Византии и когда моря оказались свободными от любых пиратских действий, содержание военного флота считалось больше вопросом престижа и роскоши, чем необходимостью. Наблюдение за территориальными водами Империи и контроль за развивавшейся морской торговлей требовали присутствия в больших портовых городах всего нескольких кораблей, что обеспечивалось архонтами этих городов. Полицейский характер задач был недостаточным основанием для того, чтобы оправдывать в глазах правительства содержание постоянного военного флота. Поэтому

к концу XI в. он, вероятно, почти прекращает свое существование. Кекавмен обвинил флотских начальников в праздности и стяжательстве и, чтобы предотвратить этот порядок вещей, не преминул рекомендовать императору назначать на флот старых командиров, ушедших со службы в сухопутных войсках (Кекаум., 102–103). Этот совет красноречиво говорит о том, какое место тогда отводилось флоту в военной организации Империи.

Становится понятным, почему должность друнгария флота была вакантна (Attaleiat., 271)³⁰¹, и почему, когда к власти пришел Алексей Комнин (1081 г.), византийский флот состоял только из кораблей императорского дромония (Alexiad., II, 5–7, 16)³⁰² и остатков некоторых провинциальных эскадр, прежде всего на Крите и архипелаге Двенадцати островов. Их использовали теперь более для переправки войск, нежели в качестве флота, способного вести военные действия на море (Niceph. Bryen., III, 2–5). Оборона побережья, когда этого требовала ситуация, вероятно, возлагалась тогда на самых могущественных жителей провинций. Они должны были на собственные средства оснащать и вооружать частные флотилии и войска. Примером подобных частных армий служат вооруженные формирования, созданные неким Мавром в Пафлагонии (Attaleiat., 288; Niceph. Bryen., III, 15). Вероятно, это тот же человек, который уже при Алексее Комнине оказался во главе нескольких византийских кораблей, защищавших Диррахий от норманнов³⁰³. Имея, по словам Никифора Вриенния, «большой опыт в морских делах», Мавр, без сомнения, находился во главе своей личной флотилии, о которой было известно, что она эффективно использовалась вместе с его личным войском в борьбе против турок в Пафлагонии еще до восшествия на престол Алексея (Niceph. Bryen., III, 15). Мавр был единственным, кто, по словам Вриенния, мог проводить крупные морские операции.

Нападения норманнов и турецкие вторжения с моря сделают возрождение византийского флота одной из самых актуальных государственных задач.

Морские порты и центры флота в XI столетии. В XI столетии наблюдается упадок некоторых ранее значительных морских византийских баз. Вместе с тем в тот же период Империя создает новые морские опорные пункты. Эти изменения были следствием, во-первых, исчезновения мусульманских пиратских флотилий и наступления мира на море и безопасности торговой навигации³⁰⁴; во-вторых, заво-

сванием Византией Болгарии, Киликии, Сирии, Армении и части Сицилии; наконец, в-третьих, постепенным упадком влияния Византии в Италии, появлением норманнского флота и развитием прибрежных итальянских городов, которые становятся конкурентами и торговыми соперниками ромейской державы. Значение последнего фактора будет ощущаться главным образом в начале XII в., когда развитие Запада примет формы, враждебные Византии.

Базы военного флота, которые располагались в ключевых пунктах на морских путях, как только позволила ситуация, стали превращаться в активные портовые города, в центры внешней торговли. В данный период в таких центрах одновременно существовали таможни и пункты контроля морских путей, то есть наблюдается определенное смещение коммерческих и полицейских функций, ставшее характерным для отдельных должностных лиц морского ведомства, прежде всего для тех, кого центральное ведомство назначало архонтами прибрежных городов. Таким образом, в списке морских центров Византии в этот период могли значиться, помимо военно-морских баз, также большие прибрежные города, которые в источниках фигурируют в качестве баз торгового флота и центров международной торговли. Эти города располагались на морских путях — *статидромах* (Const., Cerimon., II, 45)³⁰⁵. В большинстве таких городов находились *архонты-абидики*, напрямую подчинявшиеся Константинополю. О должностных обязанностях этих лиц лучше всего свидетельствуют полномочия *афинарха*, архонта Афин, которые заключались в контроле за передвижением иноземцев, оказавшихся в Пирее после получения императорского разрешения на движение по морю (βασιλικὸν ὑπόστασις: Vita s. Melet., 32–33). Нет никакого сомнения, что архонты-абидики в XI в., подобно архонтам предыдущего периода, отвечали за безопасность на море и контроль над навигацией. Но их деятельность теперь осуществлялась не только во внешних регионах вдоль морской границы, но в портовых городах Империи, которые посещали иноземные торговые суда. Архонт имел в своем распоряжении некоторое количество кораблей, и они были в состоянии пресекать нарушения правил навигации. С кораблей, входивших в гавань, архонт собирал особую пошлину; она служила своего рода платой за проход и называлась *архонтикон*.

Свидетельства сфрагистики этого периода говорят о существовании архонтов-абидиков в Синопе, Амисе, Авидосе, Панионе, Христуполе

(Кавалле), Фессалонике, также являвшейся местом нахождения таможенного ведомства всего Византийского запада, в Фивах, Афинах, Навплии, Аргосе, на острове Родос, в Стровиле, Смирне, Эфесе, Коринфе, Патрах, Каларисе, Вагенеции и Рёсии на Черном море (возле Матрахи)³⁰⁶. Хотя, учитывая состояшие и характер наших источников, мы допускаем, что этот список неполон, но, тем не менее, он позволяет показать значительное увеличение византийских портовых городов. Они стали пунктами, в которых велась активная международная торговля, а также осуществлялся контроль над важнейшими морскими маршрутами.

С наступлением безопасности морской навигации прибрежные города Эгейского моря, пришедшие в упадок в период развития арабского пиратства, вновь восстанавливают свое значение торгово-ремесленных центров. Базы военного флота, расположенные в стратегически важных пунктах для защиты Эгейского моря, но бесполезные для торговли, напротив, приходят в упадок. После того как Эгейское море вновь стало «византийским озером», сведения о Тенедосе, Имбросе и даже о Лемносе и Авидосе становятся немногочисленными. Фигела же полностью приходит в упадок³⁰⁷, но в то же время новые морские центры появляются по всему малоазиатскому побережью Эгейского моря. Портовые города, возвысившиеся благодаря активизации ремесленной и торговой деятельности, становятся в тот период своеобразными станциями на морских путях. Они располагались по всему маршруту, соединявшему Константинополь с его прибрежными провинциями и воды Империи — с наиболее крупными портовыми городами мусульманского и латинского Средиземноморья и восточного побережья Черного моря. Источники сообщают о направлении наиболее важных морских артерий того периода. Они соединяли: 1) Константинополь с Черным морем, другим «византийским озером», находящимся под контролем Империи; 2) Константинополь с Фессалоникой, вторым по величине портовым городом Империи и морским центром Византийского запада; 3) Константинополь с регионами восточного бассейна Средиземноморья (Киликией, Сирией, которые являлись промежуточными пунктами на торговых путях в Египет, соединяя его с Малой Азией и Черным морем); 4) Константинополь с Западом через Фессалонику и греческое побережье.

После аннексии территорий Грузии и Армении политический центр Черного моря перемещается к восточному его побережью.

В этот период в Трапезунде сходились дороги, которые вели, с одной стороны, из Армении и Персии в Черное море и Константинополь, а с другой — из Киликии и Сирии и частью из Египта и Западной Азии в Черное море и далее — в Константинополь и страны Кавказа³⁰⁸. Таким образом, будучи главным морским центром для Азии, где шла торговля с русскими городами (как и порты Меотиды, Матраха и Россия)³⁰⁹, Трапезунд начинает возвышаться за счет промежуточных баз на побережье Черного моря, таких как Амисос, Синопа и главным образом — Амастра на южном побережье и Херсон — на северном. Последние теперь превращаются в промежуточные пункты на внутренних морских торговых путях.

Располагавшийся на западной части понтийского побережья Девельт, важный портовый город периода Первого Болгарского царства, который контролировал устье Дуная, после аннексии Болгарии теряет свое значение и отдает свои позиции Месемврии и Анхиалу³¹⁰.

Подобные изменения происходили и с морскими центрами Пропонтиды. Ранее она была своеобразным морским коридором, который соединял Константинополь и Черное море с Западом, а теперь становится морскими воротами между Азией и Европой, которые соединяли Малую Азию с Фракией и с болгарскими землями. Таким образом, Авидос, который служил важным пунктом для защиты Константинополя с моря во времена морского могущества мусульман, теряет свое значение и уступает его Лампсаку и Каллиполису. Они становятся морскими центрами, которые расположены на пересечении путей, соединявших Малую Азию с Балканами и Константинополь с Западом. Во внутренней части Пропонтиды наряду с городами, игравшими роль пунктов контроля на пути между обоими проливами, такими как Ираклия³¹¹ и Селимврия, теперь приобретают значение те порты, которые располагались на пути из Константинополя и Малой Азии в Адрианополь, центр балканской торговли. Это такие города как Мадит, Педет и Панион на северном побережье³¹², Артаки и позже Пиги на южном побережье Пропонтиды (ГТ. I. 103, 105, 107–109, 137–139, 199, 216–225, Jus., I, 473; ММ. III. 3–5).³¹³ Кизик же, находившийся в упадке, начиная с X в. исчезает вовсе (Skyl., Synt. Hist., II, 483; Attaleiat., 89)³¹⁴.

На морском пути, который соединял Константинополь с Фессалоникой, приморский город Христуполь, а также располагавшийся в регионе Стримон Амфишоль становятся важными портовыми городами³¹⁵, тогда как Лемнос остается местом промежуточной остановки

для кораблей, которые следовали вдоль македонского побережья и двигались с Запада в Константинополь и Черное море. На греческом побережье возрастает роль фессалийского порта Димитриады, Фив (значительный ремесленный центр) и Афин (Пирей), находившихся на пути, соединявшем Фессалонику с Западом. Наоборот, значение Хрепу (Эвбея), крупной военно-морской базы в предыдущий период, вследствие его географического положения неуклонно понижается. Не будучи морским центром крупного региона, он остался лишь пунктом местной торговли.

На малоазийском побережье Эгейского моря создаются новые торговые порты в противовес старым военно-морским базам, по крайней мере тем, которые не были морскими районными центрами торговли. Находящиеся на западном побережье Малой Азии города Фокея и Стровил³¹⁶ стояли на пересечении путей, связывавших Эгейское море и Запад с Киликией и Сирией, и соперничали по своему значению с крупными центрами, которые существовали в предыдущий период (Эфесом, Смирной, Адрамиттом). В то же время значение больших островов архипелага Додеканес, и прежде всего Родоса и Коса, а также Кипра и Крита, контролировавших пути в Восточное Средиземноморье, возрастает по сравнению с островами, находившимися у западного побережья Малой Азии: Хиосом, Лесбосом и Самосом. Они продолжали оставаться лишь промежуточными остановками на главных торговых путях. Атталия же, игравшая роль крупного торгового центра на пути в Киликию, Сирию, а затем в Египет³¹⁷, возможно, потеряла свое исключительное значение, в качестве базы военного флота во время господства мусульман на море.

Промежуточные станции (города на северном побережье Черного моря, большое число городов западного побережья Малой Азии и главным образом города на побережье Памфилии и Исаврии) стали центрами региональной торговли и местных флотилий, в то время как Лаодикия и Тарс теперь были наиболее важными морскими центрами Восточного Средиземноморья, соединяющими Египет и Азию с Западом и Константинополем.

Итальянская политика Византии и ситуация, сложившаяся в результате появления норманнского флота в Западном Средиземноморье, определили судьбу расположенных на Ионическом море и побережье Адриатики баз византийского флота. Так, Кефалония, главный остановочный пункт на пути, соединявшем Византию с ее

итальянскими владениями, в тот момент, когда претензии Империи на Сицилию и Южную Италию были оставлены, стала второстепенным портом. А главной базой сделался остров Корфу. Он контролировал путь, соединявший далматинское побережье и морские порты византийской Западной Болгарии с побережьем Пеллопоннеса, Восточным Средиземноморьем и Константинополем.

Северное и южное направление западных морей Империи (Ионическое море, побережье Адриатики) теперь приобретает большее значение, чем прежнее направление «восток–запад», существовавшее в период византийской Италии. Рагуза, Колонья, Вагенция, Диррахий были главными выходами к морю для Империи в Западном Средиземноморье. Навпакт, находившийся на пересечении путей из Коринфского залива или побережья Пеллопоннеса на Запад, превращается в более важный порт, чем Никополь и другие промежуточные остановки на эпирском побережье. Заметим, что значение Навпакта и Патр в этот период объясняется, главным образом, одним примечательным фактом в истории средневековой морской торговли: утверждением пути с Запада на Восток вдоль побережья Пеллопоннеса, а не только через Коринфский залив.

По нашему мнению, возрастание роли этого морского пути объясняется двумя причинами. Во-первых, после завоевания Крита, Киликии и Сирии и исчезновения мусульманских пиратов это было кратчайшее расстояние между Западом и восточным бассейном Средиземного моря (Сирия, Египет). Во-вторых, увеличение грузоподъемности торговых кораблей привело к трудности их прохода по первому пути, даже если их целью и были Константинополь, и порты Черного моря. Суда больше не могли транспортировать грузы по обычному маршруту — через Коринфский перешеек в Эгейское море³¹⁸. Таким образом, портовые города юго-восточного побережья Пеллопоннеса, такие как Модон, Корон, Монемвасия и Навплия, начинают играть большую роль, нежели Коринф, понемногу превращавшийся в порт местного значения.

Остается вопрос: были ли торговые портовые города в XI–XII вв. в то же самое время и базами военного флота? В первой половине XI в. в них находились подразделения флота, а базы, расположенные на пограничных прибрежных территориях, иногда превращались в крупные военно-морские центры. И все же не забудем, что в период установления мира на море и утверждения безопасности навигации

Империя стала пренебрегать военно-морской структурой, оставив без внимания свой военный флот и почти не занимаясь утверждением действительной талассократии³¹⁹. Последствия такой политики проявились достаточно скоро, пагубно повлияв на благополучие и безопасность Византии.

7. РЕФОРМЫ ОРГАНИЗАЦИИ ФЛОТА ПРИ КОМНИНАХ

Ситуация на флоте в конце XI в. и административные реформы. Кризис Византии, вызванный вторжениями турок-сельджуков и войнами с норманнами и печенегами, привел в полное расстройство административный аппарат ромейской державы. Будучи неспособным обеспечивать правильное функционирование механизма управления территорией, государство лишилось своих доходов (поступления налоговых средств, значительной части национального дохода, которые более невозможно было собирать) и тем самым оказалось не в состоянии незамедлительно, насколько это было необходимо, собрать армию, способную отразить внешнюю угрозу. Дабы предотвратить это опасное положение, помимо исключительных мер (конфискации, союзы с иноземцами и т. д.). Алексей I приступил к полному реформированию административной системы государственного управления, которое привело к радикальной трансформации всех византийских учреждений. Эта реформа представляла собой целый ряд военных, правовых, экономических и финансовых мер, проведение которых, начатое Алексеем и продолженное его преемниками, позволило приобрести Византийской империи тот вид, который она будет сохранять до своего конца³²⁰.

Некоторые аспекты реформы Алексея и его преемников, которые нас интересуют, на первый взгляд кажутся чуждыми флоту и морским структурам. Однако процесс реформирования управленческих структур, происходивший в тот момент, преследовал прежде всего военную цель — восстановление обороноспособности государства.

Проведенная в середине XI в. реформа, ставшая в значительной степени делом рук императора Константина IX Мономаха, как мы указывали, была вызвана заботой о приспособлении административного аппарата к нуждам Империи, которая в тот момент находилась на вершине политического могущества³²¹. Задуманная в момент максимального территориального расширения и проведенная в период относительного мира, реформа Мономаха в целом усиливала

гражданскую власть за счет военной, и особенно — за счет военных структур, располагавшихся в фемах. Напротив, административные меры, принимаемые Алексеем I в момент, когда решался вопрос уже о самом существовании Империи, были вызваны стремлением защитить византийскую территорию и укрепить императорскую власть в стране, атакуемой врагами и подвергавшейся угрозе распада. В наиболее опасный период внешних войн, к которым добавились внутренние распри³²², происходит усиление военных структур за счет гражданского аппарата. Военные вновь начали играть в провинции роль основных ответственных наместников, которым подчинялись одновременно кадровый состав войска и гражданская администрация округа. Исчезновение судей, в результате реформы Константина Мономаха стоявших во главе гражданской, налоговой и судебной администрации в провинциях, очень хорошо показывает то направление, которое реформа Комнинов придала развитию провинциального аппарата. При Алексее I дука, или катепан, становится главным должностным лицом, стоящим во главе округа. Ему подчинялась гражданская и военная администрация этого округа³²³. С этой точки зрения внутренняя политика, и более конкретно — политика провинциального управления, создававшегося при Алексее, по своему духу приближается к системе управления, существовавшей при Льве III и Исаврах. Таким образом, реформа Алексея Комнина развивалась в направлении, противоположном тому, по которому шла реформа Мономаха.

Характерными чертами проведенной Алексеем реформы стали контроль, осуществляемый центральной властью над провинциальным аппаратом (концентрация власти в Константинополе становится теперь полной), а также объединение военного командования в рамках соответствующих «штабов» и утверждение наемничества как главенствующего принципа военного набора. Эти аспекты военной политики Алексея обусловили налоговый и земельный порядок, утвердившийся при Комнинах. Его главной целью было обеспечить Империю сильной армией вне зависимости от экономических затруднений, вызванных опустошением территории и отсутствием денег в казне вследствие постоянных войн.

Структура военного флота Византии в XII в. Моряки византийского флота (солдаты морских тагм или члены корабельных команд) несли службу в различных подразделениях и в разных регионах независимо от мест их происхождения или набора. Они служили под ко-

мандованием офицеров сухопутных войск или военного флота — в зависимости от необходимости (в случае сражений на море или военных действий на суше в прибрежных регионах), или под командованием чужеземных морских офицеров, подчинявшихся центральному военно-морскому штабу, который был создан при Алексее I и во главе которого находился *великий дука флота*, чей ранг соответствовал рангу *великого доместика* сухопутных войск³²⁴. Эскадры византийского флота подчинялись военному наместнику (дуке или катепану) того региона, где они были дислоцированы. Будучи командующим сухопутными войсками, он отвечал за снабжение и оснащение этих эскадр перед великим дукой и его службами.

Впервые великий дука флота, так же, как и великий доместик, упоминается в источниках при Алексее. Очевидно, и сама должность была создана этим императором. Дядя Алексея I Иоанн Дука был первым великим дукой флота³²⁵. Место, которое занимал великий дука в иерархии, и его роль в военных походах того времени свидетельствуют о новых тенденциях в системе управления византийскими вооруженными силами, то есть о независимом положении морских структур в целом, а не только флота по отношению к верховному командованию сухопутных войск.

Создание должности великого дуки флота и его полномочия демонстрируют важную роль, которую военный флот Империи должен был играть в событиях XII в., и в то же самое время показывают характер и состав самого флота, который был необходим для осуществления военных задач той эпохи. Он был прежде всего наступательным родом войск и не избегал морских сражений, чего не случалось прежде. Кроме того, он был флотом открытого моря, построенным на верфях столицы, которые лучше всего были приспособлены для строительства больших кораблей³²⁶. Иначе говоря, он был похож на императорский флот предыдущих периодов, но, в отличие от последнего, был единственным флотом Империи и, следовательно, содержался на регулярной основе. Великий дука, который теперь принял на себя высшее морское командование, заменил на этом посту друнгария флота, командовавшего константинопольским императорским флотом.

Великий дука располагал большим морским штабом. Напрямую ему подчинялись *талассократоры*³²⁷ и *второй друнгарий флота*. В провинциях его полномочия были делегированы, с одной стороны, коман-

дующим морскими подразделениями (*дукам, друнгариям, комитам*), а с другой — офицерам и чиновникам, отвечавшим за хозяйственное обеспечение. Они назывались служащими флота (*Actes de Lavra, № 51*) и были связаны с архонтами, стоявшими во главе приморских городов. Но задачами архонтов всегда были наблюдение за территориальными водами Империи и патрулирование, что напрямую подчиняло их центральному правительству. Они получали свои полномочия непосредственно от императора, как это демонстрирует письмо Алексея I к афинарху (*Vita s. Melet., 32*). Хотя для выполнения своих задач они располагали небольшой эскадрой, эта роль больше связывала их со службой *логофета дрома* — главы ведомства внешних дел, нежели со службами великого дуки, который, вероятно, довольствовался тем, что предоставлял им военные корабли.

Появление должности великого дуки и подчиненных ему служб повлекло за собой уменьшение полномочий друнгария флота и его оффиция. При Алексее I друнгарий флота превращается в простого командира константинопольской эскадры, которая, как отмечалось, теперь представляла собой флотилию, находившуюся в личном распоряжении императора и его семьи, известную более как императорский дромоний. Друнгарий следовал за императором, который из Адрианополя возвращался в Константинополь или Херсонес (во Фракии), организовывал перевозку материалов для строительства приморских крепостей, а в качестве главы морской гвардии в отсутствие императора брал на себя охрану столицы (*Alexiad., VI, 10–12, 34; IX, 26, 27*). В начале правления Алексея I друнгарием флота стал внук Евстафий Киминиан (*Alexiad., Index*), а затем — самый младший брат императора Никифор Комнин (*Zon., XVIII, 66; Alexiad., III, 11*). Никифор был последним известным нам человеком, занимавшим этот пост.

Источники комниновского времени не упоминают более о друнгарии флота после того, как в качестве командующего флотом в морском ведомстве его сменил великий дука флота. Друнгарием, или великим друнгарием, без каких-либо уточнений³²⁸, засвидетельствованных потом, был лишь *друнгарий виглы*, который возглавлял высший суд Империи. Среди сведений об офицерских кадрах военного флота продолжают встречаться также упоминания и о находившихся под командованием великого дуки друнгариях. Это были офицеры среднего ранга, которые, как и комиты флота, находились во главе различных морских подразделений. Офицеры того же ранга прежде несли

службу только в императорском флоте, либо в византийском флоте в целом, в период существования единого морского командования, то есть в VIII столетии — до создания морских фем и региональных флотов. Сведения о великом друнгарии флота можно встретить впоследствии в источниках, описывающих период правления Ласкарисов и Палеологов, но по своему рангу он будет находиться ниже великого дуки (ММ., IV, 254–255).

Успехи сельджуков на Востоке и вторжения норманнов и печенегов на Западе полностью расшатали провинциальную администрацию Империи, а система управления Малой Азией была окончательно ликвидирована. Ко времени прихода к власти Алексея I ни один административный округ, никакая фемная власть во главе с судьей не могли уже функционировать в нормальном режиме. По мере того как Алексей восстанавливал порядок на Западе, отражая нападения захватчиков, и утверждал свою власть на прибрежных территориях Малой Азии, отбрасывая турецкие отряды внутрь малоазийских земель, он восстанавливал в освобожденных или вновь завоеванных областях примитивный административный аппарат, находившийся под контролем военачальников, действовавших в этих областях. Таким образом, провинциальная администрация Алексея I отвечала экстраординарным потребностям и была недолговечной. В истории провинциального управления она знаменовала собой переходный этап, который привел к учреждению нового принципа провинциального управления и созданию новых фем. Их функционирование стало возможным лишь тогда, когда целостность византийской территории была восстановлена. Учреждение этой системы было закончено лишь при ближайших преемниках Алексея I³²⁹.

При Алексее Империя была разделена на ряд военных округов, охватывающих ограниченные, зачастую отдельные регионы с крупным городским центром во главе. По названию этого города военачальник, возглавлявший военный округ (дука, катепан, иногда стратиг или *фрурон*), назывался военачальником того или иного города (центра региона)³³⁰. Эти новые военные округа, которые можно сравнивать с малыми стратигиями или фемами предыдущего периода, не имели ничего общего с большими фемами XI в.³³¹ Термин *фема* в источниках периода правления Алексея и его преемников становится чисто территориальным термином. Он обозначает провинцию³³², регион, как слово *фемный* обозначает провинциала, противопоставляя его жителю

Константинополя³³³. В качестве специального обозначения слово *фема* иногда использовалось в налоговом языке. В таком случае оно обозначало небольшой налоговый округ со своим *акростихом* и собственным земельным кадастром (*Actes de Lavra*, № 47, 48)³³⁴.

Географическое положение прибрежных регионов и историческая ситуация требовали наличия у них более или менее крупных флотских подразделений. В самом деле, о присутствии в их водах флота источники того периода сообщают часто. Несомненно, при Алексее на их территории были созданы базы военного флота. Некоторые из них служили пунктами наблюдения за транзитными путями навигации, поэтому требовали постоянного присутствия значительных эскадр. Среди таких, например, были Диррахий и Кипр. В период правления Алексея из-за активных связей Византии с латинским Западом во времена норманнских вторжений и крестовых походов они, бесспорно, были основными базами византийского флота. Добавим к этому приморские города-порты, подчинявшиеся архонтам, например, Афины (Пирей), Стровил, Росия и, без сомнения, Синопа³³⁵, и те, которые упоминаются в источниках как пункты сосредоточения флотов — Ираклия в Пропонтиде (*Idrisi*, 298)³³⁶, Кила и Мадит в Херсонесе, Хорон на Пелопоннесе, Авлон и Химара на побережье Эпира, а также места, куда заходили эскадры флота. К последним относились Киклады, Додеканес и прежде всего побережье Родоса, на котором продолжал существовать, как позволяет заключать письмо Италика, известный арсенал Карпафос, сирийское побережье с центром в Триполи, побережье Суды, порт Антиохии³³⁷.

Таким образом, мы можем иметь более или менее точное представление о радиусе действий больших флотов, построенных при Алексее, и понять, какую роль играли при нем морские структуры Империи. Мобильные эскадры флота эффективно осуществляли контроль за восточной частью Средиземного моря от финикийского побережья до Адриатики, используя в качестве мест сосредоточения крупные морские базы. Менее значительные подразделения, подчинявшиеся архонтам, следили за важными действующими портами Эгейского моря, а также контролировали ситуацию на Черном море, которое все еще оставалось изолированным, а спокойствие в его водах постоянно нарушалось сельджуками или византийскими мятежниками³³⁸. Только в период правления преемников Алексея понтийское побережье, которое снова стало византийским, будет привлекать внимание

морских держав того периода в качестве места пересечения дорог из внутренней части Азии³³⁹.

В завершение можно отметить, что византийская военная организация в период правления Алексея во многом была схожа с армией эпохи императора Юстиниана I. Сухопутные войска и военный флот XII в. управлялись и формировались по принципам, которые были характерны для ранневизантийской эпохи, до создания фемной системы и национальной армии. Лишь некоторые способы финансирования вооруженных сил в XII столетии отличались от тех, которые существовали в VI–VII вв. Впрочем, это не касалось способов оплаты военной службы (жалованья). В XII столетии воины получали регулярные *роги* и ежемесячно или ежегодно предоставляемые *ситересии* (денежные субсидии), выплачиваемые из императорской казны. Различия касались лишь способов получения необходимых на военные расходы средств.

Принципы набора во флот и его финансирование в XII в. К началу правления Алексея I Византия располагала лишь несколькими тагмами, которые защищали столицу с суши и с моря и размещались в западных провинциях³⁴⁰. Основные подразделения восточных войск были уничтожены в период сельджукских вторжений и мятежей в Малой Азии, а войска западных округов скомпрометировали себя в ходе мятежа Никифора Вриенния. «Восточные армии, — сообщает Анна Комнина, — были тогда рассеяны то тут, то там вследствие расширения турецкого завоевания... армии Запада перешли в ряды Вриенния» (Alexiad., I, 7).

Алексей начал с того, что собрал войска нескольких тагм, располагавшихся в Константинополе и его окрестностях, прежде всего *бессмертных*, *хоматинцев* и иноземные подразделения (варягов, англо-саксов и др.) императорской гвардии; в дополнение к старым подразделениям он создал новые тагмы, известные по большей части по этническим названиям или по названиям местности, из которой происходили служившие в них солдаты³⁴¹. Источники того периода упоминают тагмы куманов, влахов, кельтов, фракийских турок, албанцев, франков, русов, кулпингов, немцев, абасгов³⁴². Многие уроженцы западных земель (кельгты, франки, англты и т. д.) служили в императорском флоте. Наряду с византийскими моряками и русами, которых источники часто называют скифами (Alexiad., XIV, 8), они входили в состав морских тагм византийского флота.

Армия при Алексее I состояла только из профессиональных военных. Это была тагмная армия, которая набиралась в соответствии с системой найма в самой Империи или среди союзников-иноземцев. Войско, набравшееся на основе повинности и несшее локальную службу, то есть национальное войско Византии, практически окончательно исчезло³⁴³. Способ набора войска, который существовал при Константине IX и его преемниках, оставался действующим³⁴⁴. Византийская армия, которая до тех пор разделялась на восточную и западную, возглавлявшиеся соответственно *доместиком Востока* и *доместиком Запада*, теперь имела появившееся в этот период единое центральное командование, во главе которого стоял *великий доместик*³⁴⁵. Доместики Востока и Запада исчезли³⁴⁶. Они появятся вновь позже как доместики, или *стратопедархи войск* Востока и Запада, но будут подчиняться великому доместику, должность которого сохранится до конца существования Империи и который, занимая высший военный пост, возглавлял все войска Империи³⁴⁷. Его должность была более высокой, чем должность великого дуки флота, в период военных действий зачастую находившегося под его началом³⁴⁸.

Организация военного флота при Алексее I, как и прежде, копировала организацию сухопутных войск. В состав корабельных команд набирали наемников — как византийских, так и иноземных. Источники часто упоминают в этот период участие в операциях флота латинян и скифов (русов) (Alexiad., XII, 6; XI, 9). Экипажи образовывали морские тагмы, своеобразное действующее морское войско, которое могло вести боевые действия и на земле. В то же время большая часть корабельных экипажей состояла из византийцев по происхождению, жителей островов Киклады и прибрежных регионов Малой Азии и Греции (Alexiad., X, 13–14). Они славились своими давними морскими традициями и до тех пор служили на торговых кораблях. Но поскольку торговый флот переживал кризис, вызванный появлением в Восточном Средиземноморье турецкого, египетского флота и в особенности флотов западных морских держав (MM., VI, 81; 89; 91; Vita s. Christod., 83; A1b., Aach., §III, 14)³⁴⁹, моряки стали нести службу на кораблях усилившегося тогда военного флота.

Чтобы найти деньги, необходимые для содержания армии и флота, Алексей I принял экстраординарные меры, которые предоставили ему необходимые средства для сиюминутной организации войска и строительства флота. Конфискация церковных и монастырских сокровищ

в Константинополе, захват имущества политических противников, порча монеты, наконец, использование личного состояния супруги — наглядные примеры политики, проводившейся в начальный период правления Алексея³⁵⁰.

Организация боеспособной армии и регулярного военного флота требовала, однако, долгосрочной и здоровой экономической основы, поэтому Алексею I пришлось выработать финансовую программу, способную покрывать военные расходы. По примеру императоров предшествующих периодов, за исключением иконоборцев, он прибег к налоговым мерам³⁵¹. Прежде всего он обложил налогом земельную собственность и сделал это несколькими способами. Он ввел налог взамен постоянной военной службы, и это стало характеризовать его сельскохозяйственную политику. Для создания флота он, в частности, установил налог, который был назван налогом на флот (*морская стратия*)³⁵² и взимался с земельной собственности прибрежного населения независимо от статуса ее владельца (церковные имения от него не были освобождены). Это был именно регулярный налог, а не чрезвычайная пошлина³⁵³. Он, конечно же, не отменял различные пособия и добавочные сборы, которые взимались почти исключительно в деньгах и шли на строительство кораблей, на вооружение и на набор экипажей, на снабжение морского корпуса офицеров, которые несли службу в провинциях, наконец, на снабжение воинов морских и других тагм продуктами питания (ММ., V, 137, 144; ММ., VI, 27, 47; Actes de Lavra, № 48; Jus., I, 111; 377; 383; 428; ММ., IV, 17–18; 21; 249; 250; 251; 252–253). Очевидно, что налог на флот создавал постоянный доход, который шел на строительство кораблей и на выплаты их командам³⁵⁴.

Военная прония. Длительные и многократные экспедиции Алексея и его непосредственных преемников, и прежде всего далекие походы Мануила I (1143–1180 гг.) поглощали большую часть ресурсов византийской казны (Choniat., Hist., IV, 113; 127; V, 265–267)³⁵⁵. Опустошение императорской казны, которое, по мере того как военные потребности увеличивались, только усиливалось, заставило Алексея и его преемников, продолжавших политику восстановления и расширения границ Империи, искать новые ресурсы для финансирования своей военной активности.

Уже Алексей I, желая вознаградить или одарить некоторых знатных персон среди военных чинов и представителей государственного аппарата, которые были в значительной степени члена-

ми его окружения и его собственной семьи, пожаловал им квоту налоговых поступлений из более или менее крупных регионов³⁵⁶. Этот способ поощрения получил название *прония*, или *икономия*. Прония напрямую поступала награжденному лицу (*прониату*) от налогоплательщиков, которые жили и платили налоги в тех регионах, которые были ему предоставлены. То, что при Алексее было актом императорского благоволения (пронией в первоначальном смысле этого слова), особой милостью, дававшейся только в исключительных случаях, при его преемниках, прежде всего при Мануиле I, становится формой содержания не только высших военных и придворных чинов Империи, но также и регулярных офицеров сухопутных войск и флота, которые теперь назывались *стратиотами Империи*³⁵⁷. Служившие в сухопутных или морских тагмах стратиоты записывались в военные списки (Kinnam., I, 8; V, 259) согласно своему рангу, и в качестве регулярного жалованья получали пожалование налоговых квот с возделываемых земель (более или менее значительной площади, во всяком случае, достаточной для того, чтобы получать с нее определенную сумму в качестве стратиотского жалования), расположенных в различных селах (Kosmos, 52, 71). Проживающие в них земледельцы или собственники земельных наделов платили налоги таким стратиотам, а сами земли приобретали особый статус военных имуществ (*стратий*) (Jus., I, 382; 383). Таковыми они вписывались в военные земельные кадастры, которые издавались в пользу бенефициариев, имевших пожалование квоты налогов (*стратиотские практики*) (MM., IV, 318).

Император через свои военные ведомства, представленные в провинциях великим domestikом, великим дукой и дуками либо катепанами военных округов, участвовал в распределении военных проний. Впредь они представляли своего рода условную собственность в той мере, в какой она была завязана на военную службу ее получателя. Поскольку военная прония не была наследственной, то он мог забрать ее, пожаловать другим людям, не обязательно принадлежащим к военному сословию (земля, которая облагалась налогами в казну, прекращала в таком случае быть военной), или возвратить ее налоговому ведомству. Способ предоставления налоговых квот, собираемых с пахотных земель, если получателями являлись стратиоты, стал называться *стратиотской пронией*³⁵⁸, или более точно и конкретно: *дарение париков* (Jus., I, 377; Choniat., Hist., VI, 272)³⁵⁹.

Военная прония придала византийской армии новый вид, сделала ее провинциальной. Она подчинялась фемным дукам. Получившие военные пронии стратиоты несли службу в тех регионах, где находились земли, с которых они получали прониарный доход. При этом они принимали участие в крупных походах, которые могли проходить на самых удаленных театрах военных действий. Стратиоты-прониары не обязательно происходили из тех мест, где находились выделенные им земли. Таким образом, провинциальная армия окончательно потеряла какой-либо шанс вновь превратиться в национальную, связанную с местными интересами, каковой была региональная армия в первый период существования фемного строя. Это было главным различием между армией VIII–X вв., и той, которая возникла в комниновский период.

Военная прония понемногу становилась единственной формой содержания регулярных войск Империи³⁶⁰. Поскольку впредь она применялась в качестве института для содержания византийских вооруженных сил в целом, то мы не будем рассматривать военную пронию в качестве особого института для финансирования военного флота. Отметим лишь, что помимо пронии этого типа (пожалования квоты поземельного налога) кадровый состав флота, вероятно, пользовался специфическими *морскими прониями*: правами на получение части портовых сборов, ловли рыбы и т. д. Такие пронии часто упоминаются в источниках того периода (ММ., IV, 54; 239; 241; 242–244; VI, 166)³⁶¹.

Изменения в структурах управления флотом в середине XII в. Иоанн II и Мануил I Комнины были преимущественно императорами, постоянно ведущими военные действия и лично возглавлявшими важнейшие кампании (каждый из них во главе своих армий много раз пересекал территорию Империи от Дуная до Сирии), мало занимались проблемами внутреннего управления и гражданскими делами, которые были поручены, как и прежде, компетентным службам, располагавшимся в Константинополе, — различным правительственным секретам, которые играли роль административных отделов, и императорской канцелярии³⁶².

Сухопутные войска и военный флот продолжали подчиняться соответствующим штабам, причем сухопутные войска — ведомству великого доместика, а флот — великого дуки. Однако главы этих штабов исполняли свои высокие обязанности, связанные с их должностью, только в военное время, и в отсутствие императора были

командующими действующей армией. В мирное время сухопутные силы и военный флот, рассредоточенные по территории Империи, подчинялись наместникам провинций — дукам, возглавлявшим теперь гражданскую и военную администрацию округов, на которые была разделена Империя³⁶³. Дуки прямо назначались императором в провинции-фемы на определенный срок³⁶⁴.

Подразделения флота, базировавшиеся, как и сухопутные войска, в таких новых фемах, подчинялись дуке фемы, который в свою очередь напрямую подчинялся императору. Таким образом, провинциальные подразделения флота больше не подчинялись великому дуке, который остался командующим константинопольской эскадрой и флотами, построенными в столице при необходимости проведения конкретных военных операций.

Определенно известно, что в период войны всеми действиями на море командовали великий дука и его штаб. Весь состав византийского флота, независимо от происхождения и принадлежности, тогда ставился под начало главнокомандующего всем императорским флотом, в данном случае — великого дуки флота (Choniat., Hist., III, 10). В этом случае его власть распространялась на все прибрежные территории, а также на те регионы, где непосредственно велись военные действия. Таким образом становится понятно, почему дука Крита называл себя зависимым человеком великого дуки (ММ., VI, 96, 125)³⁶⁵ и почему дука Кипра подчинялся приказам верховного командующего флотом в период ведения боевых действий против турок, крестоносцев, итальянских флотилий или Египта. С этой точки зрения характерно, что великий дука флота иногда лично принимал на себя начальство над приморскими областями, например над Кипром³⁶⁶ и островами Эгейского моря³⁶⁷.

Жители прибрежных областей, таких как Эллада-Пелопоннес, знаменитые своим морским прошлым, всегда были важным элементом комплектования корабельных команд византийского флота. Вероятно, поэтому греческие провинции во второй половине XII в. были представлены в административном плане только морскими округами по примеру старых морских фем Кивирреотов, Эгейского моря и Самоса. Различие заключалось лишь в том, что морские округа этого периода возглавлялись не провинциальным стратигом (как, например, Крит, Кипр или Киклады, во главе которых стояли дуки), а непосредственно самим великим дукой флота³⁶⁸. Некоторые

великие дуки даже носили звания преторов или анфиспатов Эллады и Пелопоннеса (MM., VI, 96, 125; Mich. Chop., I, 338)³⁶⁹, которые соответствовали званиям фемных судей³⁷⁰. Это было следствием того, что в основном в конце XII в. великий дука оставлял столицу и имел в качестве своей резиденции Афины (Mich. Chop., I, 324–342), которые стали центром объединенной фемы Эллада-Пелопоннес.

Военный статус греческих провинций, входивших в морской и напрямую подчиненный великому дуке округ (на самом деле источники не знают дуки Эллады-Пелопоннеса), помогает нам пролить свет на другую проблему, касающуюся административного подразделения, которое называлось *хорием*. Оно известно по источникам только в греческих провинциях, прежде всего в их прибрежных областях, начиная со второй половины XII в. Наши источники упоминают хории Афин, Фив-Эврипа, Патр, Модона, Коринфа, Аргоса-Навплии и Лариссы³⁷¹. Вполне вероятно, здесь мы имеем дело с административными подразделениями морских округов, которые соответствуют *катепаникиям* других фем того периода. Речь идет о малых территориальных и административных округах, которые, объединяя прибрежные регионы, создавали настоящие пограничные области (*ὄρια*) (Alexiad., IX, 16)³⁷². Различные такие хории, без сомнения, должны были предоставлять определенное число жителей для формирования флотских экипажей. Во всяком случае, они уплачивали флотский налог и содержали подразделения флота, патрулировавшие территориальные воды Империи. В связи с этим надо вспомнить о существовании особых архонтов, которые назначались на внешние ключевые пункты морских путей Империи и осуществляли контроль над навигацией. Вполне возможно, их резиденции находились в городах, которые были главными городами хорий³⁷³. Иначе говоря, кажется вполне вероятным, что должностное лицо, находившееся во главе округа-хории, название которого наши источники не упоминают, было преемником портового архонта. Это должностное лицо имело те же полномочия, что и архонт, и должно было относиться к морским чиновникам Империи, напрямую зависшим от великого дуки флота.

В заключение отметим, что объединение гражданской и военной власти в руках *дуки-анаграфевса*, характерное для провинциальной администрации при Комнинах, не происходило в Греции. Фема Эллада-Пелопоннес должна была спаряжать военный флот (или

организовать налоговые поступления, которые предназначались для снаряжения флота и для его снабжения). Ее охраняли подразделения флота, напрямую подчинявшиеся великому дуке и базировавшиеся в различных хорях, административных и территориальных подразделениях этой фемы, объединявших прибрежные области. Внутренние районы фемы охранялись местными вооруженными формированиями, организованными по типу милиции. Эти последние определялись главным образом в гористые области, которые тогда назывались *друнгами* (Mich. Chop., I, 310–311)³⁷⁴. Они образовывали военизированные отряды, находившиеся только в западных провинциях, прежде всего в Греции. Такие отряды, вероятно, подчинялись фемному судье как правителю фемы³⁷⁵, который поддерживал порядок в своем округе³⁷⁶.

За исключением особого провинциального устройства в Греции, которое исчезает после латинского завоевания, система местного управления, сформировавшаяся при Комнинах, просуществовала до конца Империи. На протяжении всего периода фемы комниновского времени подвергались некоторым изменениям, касающимся территории или своего значения. Часть из них исчезала, но на их месте появлялись новые. Но система и принципы, которые доминировали в провинциальной администрации, оставались неизменными.

ГЛАВА III. УЧАСТИЕ В ВОЕННЫХ ДЕЙСТВИЯХ ФЛОТОВ ПОЗДНЕЙ РЕСПУБЛИКИ, РИМСКОЙ И ВИЗАНТИЙСКОЙ ИМПЕРИЙ



Ἐνατραπέντος γὰρ τοῦ στόλου εἶ τὸ οὐδ'
ἀμινώτατον σὺ ἀνατραπήσῃ
(Kekaum., 87)'

1. УЧАСТИЕ ФЛОТА В ВОЕННЫХ ДЕЙСТВИЯХ В ПЕРИОД ПОЗДНЕЙ РЕСПУБЛИКИ

Морское сражение с венетами. К концу 57 г. до н. э. Галлия оказалась уже практически завоеванной Цезарем: белги и другие наиболее сильные галльские племена были побеждены, германцы отброшены за Рейн, седуны разбиты в Альпах. Когда в начале зимы Цезарь отправился в Иллирию, в Галлии неожиданно вспыхнуло восстание венетов. Живя на морском побережье, венеты превосходили всех галлов знанием морского дела и располагали самым большим количеством кораблей, на которых совершали плавания в Британию. Именно на свой флот венеты возлагали основные надежды в борьбе с римлянами. Венеты строили военные корабли особой конструкции. «...Их киль, — пишет Цезарь, — был несколько более плоским, чтобы легче было справляться с мелями и отливами; носы, а равно и кормы были целиком сделаны из дуба, чтобы выносить какие угодно удары волн и повреждения; ребра корабля были внизу связаны балками в фут толщиной и скреплены гвоздями в палец толщиной; якоря укреплялись не канатами, но железными цепями; вместо парусов на кораблях была грубая или же тонкая дубленая кожа, может быть, по недостатку льна и неумению употреблять его в дело, а еще вероятнее потому, что полотняные паруса представлялись недостаточными для того, чтобы выдерживать сильные бури и порывистые ветры Океана и управлять такими тяжелыми кораблями. И вот когда наш флот сталкивался с этими судами, то он брал верх единственно быстротой хода и работой гребцов, а во всем остальном галльские корабли удобнее приспособлены к местным условиям и к борьбе с бурями. И действительно, наши суда не могли им вредить своими носами (до такой

степени они были прочными); вследствие их высоты нелегко было их обстреливать; по той же причине не очень удобно было захватывать их баграми. Сверх того, когда начинал свирепеть ветер и они все-таки пускались в море, им было легче переносить бурю и безопаснее держаться на мели, а когда их захватывал отлив, им нечего было бояться скал и рифов. Наоборот, все подобные неожиданности были очень опасны для наших судов» (Caes., BG, III, 13; пер. М. М. Покровского).

Трудность войны с венецами усугублялась также тем, что их города располагались на конце косы или на мысу, поэтому к ним нельзя было приблизиться с суши по причине морских приливов, наступавших каждые 12 часов. Действиям со стороны моря препятствовали отливы, из-за которых корабли могли сесть на мели. Если же город удавалось окружить осадными сооружениями, то венецы пригоняли к нему множество своих судов и увозили на них людей и имущество, укрывая их в ближайших селениях (Caes., BG, III, 12).

Уже при первом известии о восстании Цезарь понял, что победу над этим морским народом нельзя будет одержать без помощи флота. Поэтому он сразу же приказал строить военные корабли на реке Лигер (Луаре), впадающей в океан, а в Провинции (Провансе) организовать набор матросов, гребцов и кормчих (Caes., BG, III, 9).

Сухопутные военные операции не привели к какому-либо ощутимому результату. Поэтому, завоевав несколько венецких городов, Цезарь стал дожидаться подхода своего флота (Caes., BG, III, 14). Как только прибыл римский флот, венецы вывели против него около 220 своих кораблей, готовых к бою. Согласно описанию Цезаря, эти корабли были настолько высокими, что даже башни, установленные на римских судах, не достигали высоты неприятельских корм. Из-за этого римляне, обстреливавшие неприятеля с более низкой позиции, не могли нанести ему ощутимого ущерба, в то время как венецкие снаряды летели сверху с большой силой. Единственным эффективным средством, которое смогли использовать римляне в борьбе с мятежными галлами, стали ассеры: перерезая такелаж вражеских кораблей, солдаты Цезаря делали их совершенно неуправляемыми, поскольку главным и единственным двигателем венецких судов были паруса. Сбивая таким образом реи с венецкого корабля, римляне окружали его двумя или тремя собственными судами и брали на abordаж. Захватив несколько вражеских кораблей, римляне заставили венецов помышлять о бегстве, однако в этот момент на море наступило такое

бездветрие, что суда варваров не могли сдвинуться с места. Это обстоятельство способствовало окончательной победе римлян: лишь немногие из венецких кораблей смогли благодаря наступившей ночи добраться до берега (Caes., BG, III, 15). «Это сражение положило конец войне с венецами и со всем побережьем. Ибо туда сошлись все способные носить оружие, даже пожилые люди, обладавшие хоть некоторым умом и влиянием; в этом же пункте были отовсюду собраны все корабли, которые только были в их распоряжении. Все это погибло, и уцелевшим некуда было укрыться, и неизвестно, как защищать города. Поэтому они со всем своим достоянием сдались Цезарю» (Caes., BG, III, 16; пер. М. М. Покровского).

Участие флота в британских экспедициях Цезаря. Задумав вторжение в Британию (55 г. до н. э.), Цезарь двинулся с армией в земли моринов, поскольку здесь была кратчайшая переправа на остров. Туда же по его приказу прибыл и флот, построенный для борьбы с венецами. В дополнение к нему Цезарь начал строить новые корабли и собирать отовсюду уже имевшиеся суда. Всего ему удалось собрать около 80 грузовых судов, которых было достаточно для перевозки двух легионов. Кроме того, он ожидал прибытия еще 18 кораблей, служивших для перевозки конницы (Caes., BG, IV, 22).

Подготовив флот и дождавшись удобной для плавания погоды, Цезарь снялся с якоря и отплыл к Британии. Когда римляне оказались перед британским побережьем, выяснилось, что все холмы заняты вооруженными отрядами противника. Римский флот был вынужден проплыть около 7 миль вдоль берега, пока не было обнаружено более открытое и пригодное для высадки десанта место.

Однако варвары разгадали намерения римлян и, выслав вперед свою конницу и колесницы, стали препятствовать действиям римлян. Поскольку грузовые корабли могли держаться на якоре только на глубоких местах, то римским солдатам, обремененным поклажей и вооружением, было очень трудно сражаться с противником, стоявшим на твердой земле и забрасывавшим их различными метательными снарядами.

Чтобы защитить свои войска, Цезарь приказал военным кораблям выдвинуться справа и слева от линии транспортных судов и обстреливать противника с флангов. Это решение Цезаря дало ощутимый результат: под градом стрел и камней, бросаемых метательными машинами, бритты вынуждены были остановиться и податься назад (Caes.,

BG, IV, 25). Находившиеся на ближайших к берегу кораблях солдаты прыгнули в воду и двинулись на неприятеля. Однако поскольку они не могли сохранять боевой порядок, варвары стали атаковать их разрозненные группы, и римляне оказались в весьма затруднительном положении. Тогда Цезарь приказал посадить солдат на спасательные шлюпки и разведывательные боты² и послал эти подкрепления в те места, где противник теснил его легионеров наиболее сильно (Caes., BG, IV, 26). Наконец, не выдержав усилившегося натиска римлян, бритты обратились в бегство.

Высадившись в Британии, Цезарь приказал вытащить на берег военные корабли (Caes., BG, IV, 29)³, а грузовые суда остались стоять на якоре. Но поднявшаяся буря разбила большое количество транспортов. Лишившись канатов, якорей и остальных снастей, они сделались непригодными к плаванию. Это был тяжелый удар по армии, поскольку других кораблей у нее не было, как не было и необходимых материалов для ремонта поврежденных судов. Непогода не позволила прибыть в Британию 18 кораблям, перевозившим римскую кавалерию: из-за бури они вынуждены были повернуть назад к материку (Caes., BG, IV, 28).

Для починки оставшихся кораблей Цезарь приказал солдатам снимать и использовать пригодные деревянные и медные части с кораблей, получивших тяжелые повреждения. Кроме того, был организован подвоз необходимых материалов с материка. В результате удалось отремонтировать все суда, кроме двенадцати (Caes., BG, IV, 31).

Спустя недолгое время, наполненное столкновениями с варварами. Цезарь, не желая подвергаться опасности плавания в период зимних бурь, дождался благоприятной погоды, поднял якоря и благополучно переправился на материк. Лишь 2 грузовых корабля не смогли добраться до тех же гаваней, до которых дошел остальной флот: из-за сильного течения они вынуждены были пристать ниже (Caes., BG, IV, 36).

Цезарь провел зиму в Италии. Перед отъездом он приказал своим легатам построить как можно больше новых судов и заняться ремонтом старых. При этом в конструкцию новых судов Цезарем были внесены изменения, о которых уже говорилось выше. Необходимые для оснащения судов материалы приказано было привезти из Испании. Сам Цезарь отправился в Иллирию, границы которой беспокоили своими пабегами варвары.

Когда Цезарь вернулся в Галлию в порт Итий, то нашел готовым флот, состоявший из 600 актуарий, построенных с учетом его указаний, и 28 военных кораблей (Caes., BG, V, 2). К этому количеству нужно добавить корабли, участвовавшие в первой экспедиции в Британию, а также многочисленные корабли, построенные частными лицами. Таким образом Цезарю удалось собрать более 800 различных судов (Caes., BG, V, 8). Посадив на них 5 легионов и 2000 всадников, Цезарь вновь направился к британскому берегу. На этот раз высадка прошла без каких-либо осложнений: уstraшенные огромным флотом, варвары отступили от берега.

Цезарь оставил 10 когорт и 200 всадников под командованием Квинта Атрия для защиты кораблей, а сам со всеми своими силами двинулся на неприятеля. На следующий день Цезарю доложили, что ночью разразилась сильная буря, повредившая почти все корабли, выбросив их на сушу. Около 40 кораблей было безвозвратно уничтожено, остальные можно было еще починить. Для ремонта кораблей Цезарь выделил мастеров из всех своих легионов. Кроме того, он отправил письмо своему легату Лабиену, находившемуся в Галлии, с приказанием построить как можно больше судов. После этого Цезарь распорядился вытащить все корабли на сушу и окружить их вместе с лагерем общим укреплением. На это римляне затратили около 10 дней, причем солдаты работали без перерыва даже по ночам (Caes., BG, V, 11).

Пока Цезарь вел успешные военные действия против бриттов, их вождь Кассивеллаун приказал четырем союзным ему царям напасть на стоянку римских кораблей. Но римляне сделали успешную вылазку, перебили множество врагов и заставили их отступить. После этого поражения Кассивеллаун, не надеясь больше на победу, отправил к Цезарю послов с просьбой о мире. Поскольку в Галлии начались восстания, Цезарь решил зимовать на материке. Потребовав заложников и определив размер дани, которую побежденные должны были выплачивать римскому народу, Цезарь повел свою армию назад к морю.

К этому времени все корабли были уже отремонтированы. Однако поскольку часть судов погибла, оставшиеся не могли одновременно перевезти всех солдат и большое количество пленных. Поэтому переправу на континент пришлось осуществлять в два приема. После переправы первой партии солдат в Галлию почти все возвращавшиеся порожними корабли, погибли, застигнутые бурей. Та же участь постиг-

да и корабли, построенные Лабиемом. Посадив солдат на оставшиеся корабли, Цезарь благополучно достиг Галлии, где приказал вытащить все суда на сушу.

Морские сражения с массилийцами. Во время гражданской войны город Массилия принял сторону Помпея. На помощь массилийцам прибыл Луций Домиций со своей эскадрой. Массилийцы назначили его комендантом города. Домиций приказал разослать по всем направлениям массилийский флот, чтобы захватить как можно больше кораблей и привести их в городскую гавань.

Цезарь подвел к Массилии 3 легиона, приказал соорудить башни и подвижные навесы, а также построить в Арелате 12 кораблей. Спустя всего тридцать дней после того как начали валить лес, эти корабли были спущены на воду. Командование эскадрой Цезарь поручил Дециму Бруту, а ведение осады — своему легату Гаю Требонию (49 г. до н. э.) (Caes., BC, I, 36).

Массилийцы изготовили 17 военных кораблей, 11 из которых были крытыми¹. К этим кораблям они добавили множество мелких судов, посадив на них большое количество стрелков, а также пришедших на помощь горцев-албиков и рабов, которым была обещана свобода. У Брута было всего 12 кораблей, однако их команды состояли из отборных легионеров, аптесигнанов и центурионов. Накануне предстоящего сражения солдаты Брута приготовили «железные руки», гарпагоны и множество различных метательных снарядов.

Если верить Лукану, корабли Брута были медлительнее массилийских, поскольку они были более крупных размеров. Лукан следующим образом описывает эскадру Брута:

«Груды могучих трирем — во флангах римского флота,
К бою ведут их суда по четыре яруса весел,
Много могучих гребцов, сосну погружающих в море;
Вкруг — корабли без числа. Развернулась в море открытом
Эта великая мощь. А там, полукругом широким,
Весла неся в два ряда, либурины легкие мчатся.
Преторский Брута корабль остальные суда превyšшает,
Двигет громаду свою шестерными ударами весел
И далеко по зыбям простирает свой бег величавый».

(Lucan., III, v. 529–537;

пер. Л. Е. Остроумова под ред. Ф. А. Петровского).

Таким образом, если мы примем к сведению приведенное описание Лукана, то получим, что небольшая эскадра Брута имела в своем составе не менее двух трирем, не менее двух квадрирем, одну гексеру и от двух до семи либурн. Впрочем, относительно достоверности описания Лукана существуют вполне определенные сомнения. Во-первых, как мы уже отмечали, все 12 кораблей были построены в Арелате за 30 дней, начиная с момента рубки леса (Caes., BC, I, 36). Несмотря на то, что античные флоты могли создаваться за удивительно короткие сроки, в случае с эскадрой Брута речь шла не о большой государственной программе, а о строительстве с привлечением местных ресурсов. Поэтому весьма вероятным представляется, что среди 12 судов, заложенных на арелатских верфях, не было особенно крупных судов. Во-вторых, медлительность судов Брута, и об этом также было сказано выше, Цезарь объясняет тем, что они были сделаны из сырого леса и «не обладали полезными качествами быстроходных судов» (Caes., BC, I, 58)⁵. В-третьих, Цезарь нигде не упоминает об использовании им или его противниками в гражданской войне таких больших кораблей, как гексеры. К тому же один из эпизодов сражения с массилийцами вполне определенно демонстрирует, что корабль Брута не выделялся своими размерами среди прочих судов римской эскадры: Цезарь сообщает, что неприятель смог опознать его только благодаря штандарту главнокомандующего (Caes., BC, II, 6)⁶. Конечно же, подобное замечание было бы излишним, если бы Брут находился на корабле, намного превосходившем своими размерами все остальные суда — как римские, так и их противников. Учитывая приведенные выше аргументы, мы полагаем, что Лукан в описании сражения с массилийцами не очень заботился о том, чтобы с максимальной точностью восстанавливать исторические детали, и украсил прозу истории поэтическим вымыслом, опираясь прежде всего на традицию, призывавшую к преувеличениям ради создания более колоритных образов. Конечно же, между поэтом Луканом, собиравшим сведения об уже прошедших событиях, и Цезарем, непосредственным участником и свидетелем этих событий, мы должны отдать предпочтение последнему⁷.

Заметив, что вражеский флот вышел из гавани, Брут отдал приказ своим кораблям двинуться навстречу противнику, оставив свою базу на острове Гипея (Иф). Сражение было очень упорным, и его судьба долго оставалась неопределенной, поскольку противники, ввиду различной

опытности в морском деле и различных качеств кораблей, стремились использовать разнообразные тактические приемы. «Сами массилийцы, уверенные в быстроходности своих судов и опытности кормчих, издевались над нашими, уклоняясь от их атак; насколько можно было развернуться на просторе, они растягивали свою линию и старались либо окружать наших, либо нападать с несколькими кораблями на один, либо, наконец, проходя мимо него, по возможности ломать у него весла. Но когда неизбежно было сближение, а опытность и хитрые маневры кормчих были бесполезными, то они прибегали к храбрости горцев» (Caes., BC, I, 58; пер. М. М. Покровского). Команды на кораблях Брута были взяты с грузовых судов, и матросы, как передает Цезарь, не успели еще усвоить даже названия снастей и не могли так искусно маневрировать, как это делали их противники. «Поэтому при первой возможности сражаться на близком расстоянии наши хладнокровно выставляли один корабль против двух: они накидывали тогда крюки, зацепляли оба корабля и сражались на обе стороны, а затем переходили на суда неприятелей. Таким образом они перебили большое количество альбигов и пастухов, часть неприятельских кораблей пустили ко дну, некоторые захватили в плен вместе с экипажем, остальные загнали в гавань» (Caes., BC, I, 58; пер. М. М. Покровского). В результате произошедшего сражения у массилийцев было потоплено 9 кораблей, а 6 было взято на абардаж. Эскадра Брута не потеряла ни одного судна.

После понесенного массилийцами поражения Помпей послал им на помощь Луция Насидия с эскадрой из 16 кораблей, некоторые из которых были покрыты медной броней (Caes., BC, II, 3)⁸. По пути Насидий пристал к Мессане и увел из верфи один корабль. Подойдя к Массилии, он выслал вперед лодку (*navicula*), извещая о своем прибытии и уговаривая жителей вступить в новое сражение с флотом Брута. Массилийцы уже успели починить свои корабли и пополнить их число рыбацкими ботами, которые были специально переоборудованы для ведения военных действий. При первом же попутном ветре массилийский флот покинул гавань и двинулся в Тавроэнт на соединение с Насидием. Когда обе флотилии соединились, то был выработан план предстоящего боя: массилийцы заняли правое крыло боевого порядка, а левое было отведено кораблям Насидия. У Брута к 12 кораблям, построенным в Арелате, добавились еще 6 кораблей, захваченных у массилийцев, которые были отремонтированы и оснащены.

Второе сражение массилийцев с Брутом происходило по той же самой схеме, что и предыдущее. Массилийцы пытались использовать опытность своих кормчих и быстроходность кораблей; команды кораблей Брута старались, зацепив неприятельские судна баграми и кошками, взять их на абордаж. Когда массилийцы видели, что один из их кораблей попадал в затруднительное положение, то они направляли ему на помощь находившиеся поблизости суда. Одним из наиболее ярких эпизодов боя стало нападение двух массилийских трирем на флагманский корабль Брута. «Две неприятельские триремы заметили корабль Брута, который особенно легко было узнать по его особому флагу, и бросились на него с двух сторон. Но подготовленный к этой атаке Брут сделал быстрое движение и увернулся от столкновения. Неприятельские корабли с разбега так сильно столкнулись друг с другом, что оба очень тяжело пострадали, а один, у которого обломился нос, совсем потерял боеспособность. Тогда те корабли из эскадры Брута, которые находились поблизости, воспользовались их аварией, атаковали их и быстро пустили оба их ко дну» (Caes., BC, II, 6; пер. М. М. Покровского).

Исход битвы решило предательство Насидия, корабли которого оставили боевую линию и устремились в Ближнюю Испанию. У массилийцев было потоплено 5 кораблей и 4 захвачено противником. Брут, очевидно, не потерял ни одного корабля.

После проигранного сражения последовала изнурительная осада Массилии. Спустя некоторое время горожане решили сдаться на милость победителя. Узнав об этих настроениях, Домиций, желая избежать позора капитуляции, задумал тайно покинуть город. Он нашел три корабля, два из которых передал своим друзьям, а на третий поднялся сам. Воспользовавшись бурной погодой, он покинул Массилию. Его заметили корабли Брута, несшие ежедневную караульную службу у гавани, и бросились за ним в погоню. Однако кораблю Домиция удалось уйти от погони. Два других корабля, испугавшись атаки патрульных, вернулись в массилийскую гавань (Caes., BC, II, 22).

Флот Цезаря в войне против Помпея. В самом начале гражданской войны, когда Цезарь еще вел военные действия в Испании с легатами Помпея, его собственный легат Гай Скрибоний Курион овладел Сицилией. Собрав флот из 12 военных и множества грузовых кораблей, он погрузил на эти суда 2 легиона и 500 всадников и высадился в Африке в окрестностях Утики. В произошедшей вслед за тем битве помпеянцы

и потерпели поражение. Однако спустя некоторое время в сражении на реке Баград армия Куриона была разбита, а сам он погиб. Узнав об этом несчастье, адмирал Фламм, командовавший флотом Куриона, стоявшим у Утики, в страхе поднял якоря и взял курс на Сицилию. Остатки легионов Куриона, оказавшись в ловушке, стали просить купцов, чьи корабли находились неподалеку в море, подойти к берегу и взять их на борт. Некоторые из купеческих кораблей подплыли ближе, но когда все солдаты поднялись на них, суда начали тонуть. Тогда купцы сбросили за борт большую часть солдат из тех, кого везли с собой, а их деньги забрали себе (App., BC, II, 49).

В январе 49 г. Цезарь перешел Рубикон. Помпей бежал из Рима и на некоторое время остановился в Брундисии. Цезарь последовал за ним. Но его соперник оставил Италию и переправился со своими сторонниками в Иллирию. Там он не тратил времени даром и, пока между враждующими сторонами не развернулись военные действия, приложил огромные усилия для увеличения своих воинских сил. Особое старание Помпей проявил для того, чтобы отовсюду собрать как можно больше военных кораблей. В течение года (49/48 г. до н. э.) он получил суда из Азии, с Кикладских островов, с Коркиры, из Афин, с Понта, из Вифинии, Сирии, Киликии, Финикии и Египта. Кроме того, в различных приморских городах он приказал строить новые корабли (Caes., BC, III, 3). Согласно Аппиану, Помпею удалось собрать военный флот, состоявший из 600 кораблей, 100 из которых имели римские экипажи (App., BC, II, 49). Плутарх сообщает, что у Помпея было 500 боевых кораблей и огромное число легких судов (Plut., Rom., 64). Позднее на помощь Помпею пришла еще одна египетская эскадра в составе 60 кораблей, из которых как минимум 50 были квинкверемами и квадриремами (Caes., BC, III, 111). Правда, эти корабли так и остались незадействованными и, простояв на якоре у Коркиры, вернулись после битвы при Фарсале в Египет (App., BC, II, 7). Кроме военных у Помпея было огромное количество грузовых и транспортных судов (App., BC, I, 49).

Чтобы не дать Цезарю переправиться через Адриатическое море, Помпей распределил свой флот во всех портовых городах по всему иллирийскому побережью. Командование египетскими кораблями он доверил своему сыну Помпею, азиатскими командовали Децим Лелий и Гай Триарий, сирийскими — Гай Кассий, родосскими — Гай Марцелл и Гай Копоний, либурнскими и ахейскими — Скрибоний Либон и Марк

Октавий, главнокомандующим же флотом помпеянцев был Марк Бибул (Caes., BC, III, 5). В распоряжении у последнего находилась огромная эскадра, состоявшая из 110 кораблей (Caes., BC, III, 7).

Цезарь прибыл в Брундисий, куда приказал собраться своим одиннадцати легионам, намереваясь пересечь Адриатическое море и продолжить преследование Помпея. Однако кораблей, которые Цезарь нашел в Брундисии, могло хватить лишь на то, чтобы перевести 15 000 легионеров и 6000 всадников (Caes., BC, III, 2). Кроме грузовых судов в порту находилось всего 12 военных кораблей, 4 из которых были крытыми⁹. Основная часть военных кораблей Цезаря охраняла Сардинию и Сицилию (App., BC, I, 54).

Цезарю удалось уговорить солдат оставить в Италии имущество и рабов, что позволило ему разместить на своих кораблях 7 легионов, и 4 января 48 г. до н. э. он поднял якоря и вышел в море. На следующий день он достиг побережья Эпира. Адмиралы помпеянцев Лукреций Веспсион и Минуций Руф, располагавшиеся с 18 азиатскими кораблями в Орике, были уверены, что Цезарь не отважится выйти в море, поэтому не особенно усердно несли охрану побережья, а Бибул, стоявший со своей эскадрой на Коркире, оказался не готов преградить противнику путь, поскольку гребцы его кораблей еще не были собраны и находились в разных местах (Caes., BC, III, 7).

Высадив солдат в месте, называвшемся Палесте, Цезарь в ту же ночь отправил свои корабли в Брундисий, чтобы забрать оставшуюся там часть армии. Однако Бибул, получивший известие о прибытии Цезаря, вышел со своей эскадрой в море в надежде перехватить вражеские транспорты. Ему удалось захватить около 30 судов, которые он приказал сжечь вместе с командами (Caes., BC, III, 8)¹⁰.

На те суда, которые достигли Брундисия, согласно предписанию Цезаря были погружены остававшиеся в Италии кавалерия и легионы. Корабли вышли из гавани, однако в этот момент было получено письмо Цезаря с известием, что все гавани заняты флотом помпеянцев. Тогда было принято решение немедленно вернуться в Брундисий. Лишь один корабль, не имевший на борту солдат, продолжил свой путь. Он был захвачен Бибулом, который приказал предать смерти всех находившихся на его борту людей, включая несовершеннолетних (Caes., BC, III, 14).

Хотя Бибул не давал Цезарю доступа к морю, сам он был отрезан от суши, поскольку Цезарь разместил по всему побережью свои кара-

ульные отряды, не позволявшие морякам Бибула добывать дрова, продовольствие и воду и даже приставать к берегу. Бибул был вынужден подвозить все необходимое с Коркиры. Однажды, когда из-за бурной погоды он не смог этого сделать, его люди были вынуждены собирать утреннюю росу с кож, покрывавших корабли (Caes., BC, III, 15)¹¹. Речь в данном случае идет о кожаных палатках, использовавшихся для защиты от холода и сырости, которую не могла обеспечить обычная одежда. Такие палатки ставились всякий раз, когда корабль бросал якорь на сколько-нибудь длительное время¹².

Лишения привели к тому, что Бибул, не имевший возможности в течение многих дней сойти на сушу, заболел от холода и через некоторое время скончался. После его смерти флот помпеянцев утратил единое руководство, и каждый командующий распоряжался своей эскадрой по собственному усмотрению (Caes., BC, III, 18).

Некоторое время спустя Либон оставил Орик и с флотилией в 50 кораблей двинулся к Брундисию. Напав на стоявшие в гавани несколько кораблей, он сжег их, а одно груженное хлебом судно увел с собой (Caes., BC, III, 23). Заняв лежавший напротив брундисийской гавани остров, Либон попытался блокировать город.

Марк Антоний, находившийся в это время в Брундисии, решил оказать Либону сопротивление. Собрав корабельные шлюпки (скафы), он покрыл их фашинами и щитками, посадил на них отборных солдат и расставил вдоль побережья. После этого он вывел из гавани две свои недавно построенные триремы, делая вид, что проводит обучение гребцов. Когда же Либон увидел, что триремы слишком далеко вышли вперед, то он отправил на их перехват пять квадрирем. Триремы стали стремительно отступать в гавань, увлекая за собой неприятеля. В это время по данному сигналу на корабли Либона со всех сторон бросились скафы Антония. С первого же натиска одна квадрирема была захвачена, а остальные поспешно отступили. Эта неудача заставила Либона снять осаду и уйти от Брундисия (Caes., BC, III, 24).

В течение нескольких месяцев Цезарь ожидал подкрепления из Брундисия. Однако зима подходила к концу, а кораблей с легионами все не было. Наконец Цезарь оправил Марку Антонию и Фуфию Калену — своим легатам, находившимся с войсками в Брундисии, строгий приказ: пока погода благоприятствует, выйти в море и держать курс к берегам аполлонийцев, где было меньше всего неприятельских патрульных кораблей. Флот вышел из Брундисия и на следующий

день, когда уже подходил к Аполлонии, был замечен командовавшим шестнадцатью родосскими кораблями Гаем Копонием, находившимся в Диррахии. Копоний попытался перехватить флот Цезаря. Но благодаря попутному ветру транспортным судам удалось уйти от погони и достичь гавани, называвшейся Нимфеем (Caes., BC, III, 26)¹³. Когда же ветер резко сменился, то он бросил на скалы и разбил все родосские корабли. Оставшиеся в живых моряки были спасены солдатами Цезаря и отпущены на родину (Caes., BC, III, 27).

Во время этой переправы два корабля отстали от остальной флотилии. Застигнутые ночью, они бросили якоря возле города Лисса. Комендант Лисса Отацилий Красс выслал против них скафы и большое количество мелких судов¹⁴ и предложил всем находившимся на кораблях людям сдаться, обещая сохранить им жизнь. «На борту одного корабля было двести двадцать солдат из легиона новобранцев, на борту другого — несколько менее двухсот из легиона ветеранов. Тут обнаружилось, какую выгоду дает присутствие духа. Новобранцы, уstraшенные множеством судов и изнуренные качкой и морской болезнью, поверили клятве Отацилия, что им не будет никакого вреда, и сдались. Но когда их доставили к нему, то, вопреки священной клятве, все они на его глазах были без всякой пощады казнены. Наоборот, солдаты из легиона ветеранов, хотя также пострадали от бури и от проникшей в трюм воды, решили не изменять своему прежнему мужеству. Они затянули переговоры о притворной сдаче вплоть до наступления ночи и затем заставили кормчего направить корабль к берегу. Там они нашли удобное место, где и провели остаток ночи. На рассвете Отацилий послал против них конный отряд, стороживший тот участок морского берега, в числе около четырехсот человек вместе с другими солдатами из городского гарнизона. Ветераны стали защищаться, убили значительное количество неприятелей и благополучно добрались до наших» (Caes., BC, III, 27; пер. М. М. Покровского).

Корпорация римских всадников Лисса приняла Антония и дала ему все необходимое. Отацилий оставил город и бежал к Помпею. После высадки Антоний отправил часть своих кораблей назад, в Италию, за оставшимися еще в Брундисии войсками. При себе он оставил только галльские понтоны, на случай если Помпей попытается высадиться в Италии и его нужно будет преследовать (Caes., BC, III, 29).

Из всех приморских городов Цезарь вывел свои гарнизоны, и только три когорты были размещены в Орике. Они должны были охранять его

военные суда. Командовавший когортами легат Ацилий Канин отвел суда во внутреннюю гавань за городом и пришвартовал их к берегу. При входе в гавань он затопил грузовой корабль. С ним он соединил цепью другой корабль, на котором была установлена башня. Находившиеся в ней в значительном числе солдаты должны были защищать вход в гавань от внезапных нападений противника (Caes., BC, III, 39).

Узнав об этом, командовавший египетским флотом Гней Помпей-сын подошел к орикской гавани и вытащил воротами и канатами затопленное судно. После этого он атаковал второе судно своими кораблями, на которых приказал поставить башни. Завязавшееся сражение было очень упорным, но Помпей имел возможность сменять уставших солдат свежими. Поэтому солдаты Цезаря оставили свою башню и спаслись бегством, сев на лодки.

Помпею к тому же удалось на катках (*scutulae*) при помощи рычагов провести в гавань 4 биремы. Поэтому он смог напасть на стоявшие там пустые корабли с двух сторон. Четыре из них он увел с собой, а остальные сжег. Завершив это дело, Помпей вызвал Децима Лелия с кораблями азиатского флота, который стал препятствовать подвозу провианта в город. Сам Помпей направился в Лисс, где напал на 30 оставленных Антонием судов-понтонных и сжег их. Он попытался также взять и сам город, однако был отражен гарнизоном и корпорацией римских граждан, после чего был вынужден отойти (Caes., BC, III, 39).

Пока происходили все эти события, на верфях Сицилии, Галлии и Италии по приказу Цезаря были построены эскадры военных кораблей, появление которых могло коренным образом изменить расстановку сил в Адриатике. Однако приход новых флотилий задерживался, и флот помпеянцев по-прежнему господствовал на море. Помпей приказал разбить укрепленный лагерь на возвышенности, где его корабли могли без труда приставать к берегу и находить защиту от ветров. Здесь была сосредоточена часть его военного флота, и сюда же были свезены съестные припасы из различных областей, находившихся под его контролем (Caes., BC, III, 40).

Уже после битвы при Фарсале (48 г. до н. э.) к Брундисию вновь подошел флот помпеянцев под командованием Децима Лелия и снова занял остров, лежащий напротив гавани. Но командант Брундисия Ватиний повторил маневр Антония и заманил своими лодками в гавань корабли Лелия. В результате у противника была захвачена одна квинкверема и два судна меньшего размера (Caes., BC, III, 100).

Приблизительно в то же самое время Гай Кассий, командовавший сирийскими, финикийскими и киликийскими кораблями, неожиданно появился у берегов Сицилии, где были построены две эскадры Цезаря, одной из которых, находившейся у Вибона, командовал Публий Сульпиций, а другой, стоявшей у Мессаны, — Марк Помпоний. Сначала Кассий напал на Помпония. Нагрузив транспортные суда различными горючими материалами (смолой, дегтем, паклей), он пустил их при сильном попутном ветре на флотилию Помпония и сжег все 35 его кораблей, 20 из которых были крытыми. Тот же самый прием Кассий применил и против флотилии Сульпиция: от занявшегося огня сгорели 5 кораблей, однако оставленные для охраны флотилий больные ветераны Цезаря поднялись на оставшиеся корабли, снялись с якоря и атаковали Кассия. При этом им удалось захватить две квинкверемы и пустить ко дну две триремы (Caes., BC, III, 101). Позднее Кассий получил достоверные сведения о поражении Помпея под Фарсалом и ушел от берегов Сицилии (Caes., BC, III, 101).

Потерпев поражение от Цезаря, Помпей оставил Македонию, прибыл в Митилену, потом отправился в Киликию, оттуда на Кипр и, наконец, достиг египетского Пелузия. Приближенные Помпея, спасшиеся после битвы при Фарсале, собрались на острове Коркира, где находилась еще одна армия помпеянцев под командованием Катона и флот, насчитывавший 300 судов. Решив продолжать борьбу, помпеянцы разделили флот на несколько эскадр: одну из них возглавил Кассий, который отплыл в Понт к Фарнаку, сыну Митридата, с тем чтобы побудить его выступить против Цезаря, Сципион и Катон со своей эскадрой отплыли в Африку, где рассчитывали получить помощь от нумидийского царя Юбы, наконец, Помпей, старший сын Помпея Великого, Лабие и Скапула отплыли в Испанию, надеясь поднять ее против Цезаря и пополнить свои войска рабами и рекрутами из числа воинственных испанских племен (App., BC, II, 87).

Преследуя Помпея, Цезарь направился в Азию. Не имея крупных кораблей для переправы через Геллеспонт, он воспользовался небольшими челноками (скафами)¹⁵. Когда Цезарь со своими людьми находился на половине переправы, неожиданно появилась эскадра Кассия. Кассий мог без труда потопить лодки Цезаря и тем самым изменить ход истории, но решив, что Цезарь идет на него в атаку, протянул к нему руки («С кораблей к лодке!» — восклицает Аппиан)¹⁶ и сдался вместе со своими 70 кораблями (App., BC, II, 88).

Цезарь пробыл в Азии всего несколько дней, поскольку получил известие, что Помпея видели на Кипре. Решив, что его соперник держит путь в Египет, он взял курс на Александрию, сопровождаемый сотней родосских военных кораблей и несколькими азиатскими кораблями (Caes., BC, III, 106).

Флот Цезаря в Александрийской войне. С прибытием Цезаря в Александрию в городе вспыхнуло антиримское восстание. Особенно напряженным был бой в районе гавани, поскольку александрийцы стремились захватить стоявшие там военные корабли, которые египетское правительство сначала отправило на помощь Помпею, а после битвы при Фарсале они вернулись назад в Александрию. Всего эта эскадра насчитывала 50 квадрирем и квинкверем. Кроме этих судов было еще 22 крытых корабля, стоявших перед Александрией для охраны города. Противники Цезаря надеялись, что, захватив корабли, они сумеют разбить римский флот и отрезать римлян от продовольствия и подкреплений. Однако римляне одержали верх, и все корабли — как стоявшие на рейде, так и находившиеся в доках — были сожжены (Caes., BC, III, 111).

Это было начало Александрийской войны. Осознав, что наличных сил у него недостаточно, чтобы бороться с населением египетской столицы, Цезарь сразу же вызвал с Родоса, из Сирии и Киликии весь имевшийся там флот и потребовал отовсюду прислать подкрепления и продовольствие ([Caes.], Bell. Alex., 1). Через 2 дня несколько выше Александрии пристал к берегу флот, перевозивший XXXVII легион. Поскольку суда не могли подойти к гавани из-за дувшего много дней подряд противного ветра, то люди стали страдать от недостатка пресной воды, о чем они известили Цезаря, отправив к нему легкое судно (*navigium actuarium*) ([Caes.], Bell. Alex., 9). Цезарь вывел свои корабли из гавани, оставив солдат охранять возведенные укрепления. Когда корабли причалили к берегу возле так называемого Херсонеса, гребцы сошли на сушу за пресной водой. Некоторые из них были захвачены в плен неприятельскими всадниками. От них александрийцы узнали, что Цезарь находится со своим флотом, а солдат на кораблях нет. Решив воспользоваться счастливым случаем, они вышли навстречу эскадре Цезаря. Желая избежать сражения, Цезарь приказал вытащить свои корабли на сушу, туда, куда, по его расчетам, не мог подойти противник ([Caes.], Bell. Alex., 10). Один родосский корабль на правом крыле находился на большом удалении от остальных римских судов.

Заметив это, его атаковали александрийцы. Цезарь вынужден был оказать помощь своему кораблю. Произошло столкновение, в результате которого одна неприятельская квадрирема была потоплена, одна взята в плен, а на двух других были перебиты все эпибаты¹⁷. Это поражение испугало александрийцев и дало возможность Цезарю отбуксировать свои грузовые суда в Александрию ([Caes.], Bell. Alex., 11).

Несмотря на то, что к этому времени александрийцы потеряли в арсенале и в гавани более 110 кораблей, они не отказались от продолжения борьбы на море и с усердием принялись за восстановление флота ([Caes.], Bell. Alex., 12). «Во всех устьях Нила были расставлены сторожевые суда для взимания портовой пошлины; в секретном царском арсенале имелись старые корабли, которые уже много лет не употреблялись для плавания; их они стали чинить, а сторожевые суда вернули в Александрию. Не хватало весел: снимали крышу с портиков, гимнасиев и общественных зданий, и планки заменяли весла; в одном им помогала природная ловкость, в другом — городские запасы. Наконец, они готовились не к дальнему плаванию, но думали только о нуждах настоящего момента и видели, что предстоит бой в самой гавани» ([Caes.], Bell. Alex., 13; пер. М. М. Покровского). Благодаря этим энергичным усилиям за несколько дней александрийцы собрали флот из 22 квадрирем, 5 квинкверем, а также большого количества мелких и непокрытых судов.

У Цезаря было 9 родосских кораблей, 8 понтийских, 5 киликийских и 12 азиатских. Из них 10 были квинкверемами и квадриремами; остальные же — судами меньшего размера и частью непокрытые ([Caes.], Bell. Alex., 13). Цезарь выстроил свой флот в две боевые линии. Первую образовывали родосские корабли, стоявшие на правом крыле, и понтийские — на левом. Между крыльями было оставлено свободное пространство в 400 шагов, достаточное для развертывания кораблей. Остальные корабли образовывали резервную линию, при этом каждому резервному кораблю было указано, какому кораблю первой линии он должен был оказывать помощь.

Александрийцы также выстроили свой флот в две линии, в первой из которых у них стояло 22 корабля, а во второй находились все остальные. Для поддержки своего флота александрийцы привлекли большое количество мелких судов и лодок с зажигательными стрелами и горючими материалами ([Caes.], Bell. Alex., 14).

Между враждующими сторонами находилось место, изобиловавшее мелями, миновать которые можно было только по узкому проходу между ними. Боясь столкнуться с трудностями при прохождении этого участка, ни один из флотов некоторое время не решался двинуться на противника. Наконец Цезарь дал сигнал к началу боя, и 4 родосских корабля прошли за отмели. Увидев это, александрийцы окружили и атаковали их. Однако искусство родосских моряков было таково, что они, умело маневрируя, не дали неприятелю нанести им удар в борт или сбить весла и каждую атаку противника встречали, идя фронтом. Их умелые действия дали возможность остальным кораблям Цезаря пройти опасный участок. Когда все корабли сгрудились на узком пространстве, то уже никто не думал об искусном маневрировании, и исход боя определялся храбростью сражающихся ([Caes.], Bell. Alex., 15). Римлянам удалось захватить одну квинкверему и одну бирему вместе с их экипажами и потопить 3 корабля, не потеряв при этом ни одного из своих. Александрийцы обратились в бегство, ища спасения в городе, где их защитили солдаты и вооруженные жители, находившиеся на плотине и крышах высоких зданий над ней, не давав римским судам подойти на близкое расстояние ([Caes.], Bell. Alex., 16).

Чтобы парализовать действия флота александрийцев на море, Цезарь решил захватить остров Фарос вместе с плотиной, которая связывала его с материком. Для этого он разделил свои силы и напал на остров с двух сторон. Одну часть острова Цезарь атаковал своими крытыми кораблями, а против другой послал небольшие суда и лодки (скафы), на которые посадил 10 когорт, отборную легковооруженную пехоту и часть галатских всадников. Фаросцам удалось выдержать первый натиск римлян: они отбивались, стоя на берегу и поднявшись на крыши зданий. Однако римляне нашли брод и высадились на острове, после чего все фаросцы оставили охрану гавани и обратились в бегство ([Caes.], Bell. Alex., 17–19). Заняв остров, на другой день Цезарь отправил три когорты, чтобы выбить александрийский гарнизон, защищавший мост по соседству с городом. В то же время большое количество гребцов и флотских солдат бросились на штурм плотины. Но александрийцы высадили со своих кораблей десант и ударили нападавшим во фланг. Побросав знамена, без всякого порядка римляне кинулись назад к кораблям. Видя бегство своих, судовые команды стали убирать трапы и отходить от берега, опасаясь, как бы неприятели не захватили корабли. Заметив отход кораблей,

солдаты трех когорт, посланные на захват моста в начале плотины, испугавшись окружения, побежали к уходившей флотилии. Некоторым из них удалось добраться до ближайших судов, однако из-за множества людей на борту те потонули, другие солдаты были перебиты александрийцами, и лишь немногие, подняв над собой щиты, вплавь смогли добраться до кораблей ([Caes.], Bell. Alex., 20). Сам Цезарь, видя, что все охвачены паникой, попытался спастись на своем корабле. Но следом за ним на борт хлынула масса народа, поэтому судном стало невозможно управлять. Цезарь вынужден был броситься в воду и добираться вплавь до тех судов, которые стояли в отдалении. Его же корабль, перегруженный большим количеством беглецов, пошел ко дну вместе со всеми. Добравшись до кораблей, Цезарь приказал отправить корабельные шлюпки на помощь тонущим и благодаря этому спас некоторых из своих солдат. Всего же в этот день римляне потеряли около 400 легионеров и немногим более этого числа гребцов и классиариев ([Caes.], Bell. Alex., 21).

Узнав, что по морю к Цезарю идут транспорты с провиантом, александрийцы решили перехватить их, расставив в удобных местах свои караульные суда. Когда Цезарь получил известие об этом, он снарядил весь свой флот, поручив командование над ним Тиберию Нерону. Морское сражение между римлянами и александрийцами произошло возле Канопы. Командовавший родосскими кораблями Эвфанор первым атаковал и потопил александрийскую квадриему. Однако, бросившись в погоню за другим вражеским кораблем, он оторвался от остального римского флота, был окружен неприятелем и погиб вместе со своей квадриемой ([Caes.], Bell. Alex., 25). Понеся эту единственную, но весьма тяжелую потерю, римский флот возвратился к Фаросу.

Пока Цезарь вел напряженную борьбу с александрийцами, внезапно осложнилось положение в Иллирии. Авл Габиний, воевавший с варварами, потерпел поражение при Салоне, потеряв более 2000 солдат, 38 центурионов и 4 трибунов. Укрывшись в Салоне с оставшимися силами, он умер через некоторое время от лишений и болезни (47 г. до н. э.). Его поражение и смерть внушили помпеянцам, предводителем Марком Октавием, большую надежду на овладение Иллирией. Октавий начал заключать союзные договоры с иллирийскими племенами и нападать на гарнизоны цезарианцев с моря, используя свои корабли, или с суши, используя отряды союзных иллирийцев.

Получив известие о событиях в Иллирии, Публий Ватиний, находившийся в Брундисии, стал готовиться к военным действиям против Октавия. Поскольку у него было мало военных судов, то он отправил письмо находившемуся в Ахайи Квинту Калену с просьбой прислать ему эскадру. Но так как дело затягивалось, Ватиний решил попробовать бороться с Октавием своими собственными силами. Приделав тараны к своим грузовым судам (актуариям), он таким образом увеличил имевшуюся у него в наличии флотилию, посадил на корабли солдат-ветеранов, оставленных Цезарем для лечения, и отплыл в Иллирию. Преследуя Октавия, Ватиний подошел к Эпидавр, который был осажден с суши и моря помпеянами. Появление флота Ватиния испугало Октавия и заставило его снять осаду. Октавий стал на якорь у острова Таврида ([Caes.], Bell. Alex., 44–45). Узнав, что эскадра Ватиния в значительной части (*magna ex parte*) состоит из небольших актуарий, Октавий решил дать морское сражение (46 г. до н. э.). Ватиний принял бой, хотя видел, что уступает противнику числом и размерами кораблей. «Поэтому он первый со своей квинкверемой атаковал квадрирему самого Октавия. Когда тот с большой быстротой и храбростью пошел на веслах против него, то их корабли так сильно столкнулись нос с носом, что корабль Октавия был зацеплен носом Ватиниева корабля, вонзившимся в его деревянный корпус. С обеих сторон в разных местах завязался ожесточенный бой, но главные атаки направлялись на суда вождей: так как каждый корабль пытался подать помощь своему главнокомандующему, то на очень узком пространстве разыгралось большое рукопашное сражение. И чем больше удавалось сражаться при тесном соприкосновении кораблей, тем больше брали верх солдаты Ватиния: с изумительной храбростью, без всякого колебания они перепрыгивали со своих кораблей на корабли врагов и, далеко превосходя их храбростью в рукопашном бою, сражались очень удачно. Квадрирема самого Октавия была пущена ко дну; кроме того, многие суда были взяты или пробиты носами и потоплены; флотские солдаты Октавия были частью перебиты на кораблях, частью сброшены в море» ([Caes.], Bell. Alex., 46).

В результате сражения Ватиний захватил одну вражескую квинкверему, две триремы и восемь дикротов (бирем). Потратив некоторое время на ремонт судов, он двинулся к острову Иссе, куда отступил Октавий. Едва Ватиний подошел к острову, как жители самого значительного города сдались ему, сообщив, что Октавий с небольшим

количеством малых судов ушел к Греции, надеясь оттуда достичь Сицилии, а затем переправиться в Африку. Таким образом, одержав блестящую победу, не понеся никаких потерь, Ватиний изгнал из залива неприятельский флот и вернулся в Брундисий ([Caes.], Bell. Alex., 47).

Понимая, что войну с помпеянами придется продолжать в Африке, еще до Фарсальской битвы Цезарь отправил письмо пропретору Испании Квинту Кассию Лонгину с приказом переправить войско в Африку и через Мавретанию идти к границам Нумидии. Для этой экспедиции Кассий приказал приготовить 100 кораблей ([Caes.], Bell. Alex., 51). Но произвол Кассия и вводимые им новые налоги привели к возмущению населения провинции. Недовольство вспыхнуло также и в армии. Кассий был вынужден бежать из провинции. Подняв якорь зимней ночью, он вышел в море, но затем повернул к реке Ибер. В самом устье реки его судно столкнулось с бурными встречными волнами, в результате чего потеряло управление и затонуло вместе со всеми, кто находился на его борту ([Caes.], Bell. Alex., 64).

Цезарь пробыл в Египте около 9 месяцев. Власть над страной он передал царице Клеопатре, с которой проплыл по Нилу в сопровождении флота из 400 кораблей, как утверждает Аппиан (App., BC, II, 90). После окончания Александрийской войны он оставил Египет и прибыл в Сирию. Проведя несколько дней в этой провинции, он отправился со своим флотом в Киликию. Разбив Фарнака и наведя порядок в Азии, Цезарь наконец получил возможность вернуться в Италию.

Флот Цезаря в Африканской войне. Намереваясь продолжить борьбу с помпеянами в Африке, в декабре 46 г. до н. э. Цезарь прибыл в Лилибей на Сицилии и стал собирать силы, необходимые для новой военной кампании ([Caes.], Bell. Afr., 1). Собрав 6 легионов и 2000 всадников, он приказал поднять якоря и на четвертый день плавания оказался с немногими военными кораблями в виду африканского побережья. Значительная часть его флота была разбросана бурей, и поэтому Цезарь простоял некоторое время перед гаванью Адрумета, ожидая подхода остальных судов. Не дождавшись кораблей, в начале января он подошел к городу Лептису, который принял его сторону. Туда же случайно прибыли грузовые суда и несколько военных. Остальная часть его флота подошла к Угике ([Caes.], Bell. Afr., 7).

Часть разгруженных военных кораблей Цезарь отправил назад в Сицилию за второй партией войск¹⁸, а 10 военных кораблей он по-

стал вдоль африканского берега, чтобы собрать сбившиеся с курса транспортные суда. Другая часть флота под командованием претора Гая Саллюстия Криспа должна была подойти к острову Керкине, занимаемому помпеянами, где имелись большие запасы хлеба ([Caes.], Bell. Afr., 8). Последние из отбившихся судов были встречены Цезарем у города Руспина.

Во время военных действий, развернувшихся в Африке, некоторые из грузовых судов, подвозивших армии Цезаря провиант, сбились с пути и не зная, куда плыть, блуждали по морю. Помпеяны стали нападать на каждый такой корабль, используя по нескольку лодок (скаф). Таким образом им удалось захватить или сжечь несколько судов. Чтобы пресечь подобные случаи и обеспечить безопасный подвоз провианта, Цезарь приказал разместить свои эскадры у островов и гаваней ([Caes.], Bell. Afr., 21).

У помпеянцев в Африке имелись и более значительные военноморские силы. Под командованием Гнея Помпея-сына находилась эскадра из 30 кораблей, «немногие из которых были снабжены ро-страми» ([Caes.], Bell. Afr., 23)¹⁹. С этой эскадрой Помпей вышел из Утики и направился в Мавретанию, имея на борту двухтысячный отряд, состоявший из рабов и вольноотпущенников. Однако помпеяны потерпели поражение под городом Аскуром и в панике бежали на свои корабли. После этого Помпей Младший поднял паруса и, не приставая больше к африканскому берегу, ушел к Балеарским островам.

Тем временем Цезарь отправил в Сицилию на разведывательном судне (*per catascopum*) приказ проконсулу Аллиэну как можно скорее доставить в Африку находившиеся на острове войска ([Caes.], Bell. Afr., 26). Отдельные корабли, перевозившие войска из Сицилии, из-за незнания местности вынуждены были блуждать в различных направлениях в виду африканского берега в поисках лагеря Цезаря. Комендант приморского города Тапса, бывший претор Гай Вергилий, решил воспользоваться этим обстоятельством и напасть на корабли Цезаря. Он снарядил одну актуарию (*navem actuariam*) и добавил к ней корабельные шлюпки (*scaphas de navibus*), на которые посадил солдат и стрелков, и атаковал одиночные транспорты противника. Несколько раз он был отбит и обращен в бегство, что, впрочем, не заставило его отказаться от своих попыток, и в конечном итоге он захватил судно, на котором плыли два молодых испанца, назначенные трибунами Пятого легиона. Знатные пленники были переданы Сципиону, ко-

мандовавшему силами помпеянцев, который приказал их казнить ([Caes.], Bell. Afr., 28).

Гай Саллюстий Крисп со своим флотом благополучно достиг Керкины. Узнав о его прибытии, командир помпеянского гарнизона Гай Децимий сел на небольшое судно (*parvulum navigium*) и бежал из города. Саллюстий был принят керкинцами, нашел у них множество грузовых судов, на которые погрузил хлеб и отправил его в лагерь Цезаря.

Тогда же Аллиэн, выполняя полученный приказ, посадил в Лилибее на грузовые корабли два легиона, легковооруженную пехоту и кавалерию и отправил их в Африку. За исключением двух кораблей весь этот транспорт благополучно достиг Руспины, где находился лагерь Цезаря ([Caes.], Bell. Afr., 34). Разгрузившиеся суда Цезарь вновь отправил в Сицилию за оставшимися там войсками.

Из недошедших кораблей один был отнесен ветром к Тапсу, где был захвачен скафами и небольшими актуариями помпеянцев (*scaphis naviculisque actuariis*). Другой корабль — трирема (*altera navis trieris*) — был отнесен бурей к городу Эгимуру и взят стоявшей здесь помпеянской эскадрой под командованием Вара и Марка Октавия. Ветераны, находившиеся на триреме и отказавшиеся служить помпеянам, были казнены, а новобранцы распределены в различные легионы. Узнав об этом печальном инциденте, Цезарь за проявленную небрежность исключил с позором из армии всех тех, кто нес патрульную службу на кораблях в открытом море у Тапса и должен был охранять грузовые суда ([Caes.], Bell. Afr., 44).

Третий транспорт из Сицилии вез Цезарю еще 2 легиона, однако, когда корабли уже были невдалеке от Руспинской гавани, они заметили патрульные суда Цезаря. По ошибке приняв их за неприятельские, они повернули в открытое море, где пострадали от непогоды и только спустя много дней смогли добраться до Цезаря, когда люди уже изнемогали от голода и жажды ([Caes.], Bell. Afr., 43).

Эскадра помпеянцев в это время находилась в Утике. Получив известие о прибытии легионов, Вар, командовавший ею, приказал спустить на воду свои корабли, посадил на них гетулийских гребцов и эпибатов (*Gaetulis remigibus epibatisque*) и двинулся в Адрумет, имея при себе 55 кораблей.

Цезарь не был осведомлен о прибытии неприятельской флотилии в Адрумет. Он послал эскадру из 27 кораблей под командой Луция

Циспия к Тапсу, где она должна была нести патрульную службу, охраняя продовольственные и транспортные суда, шедшие из Сицилии. К Адрумету для выполнения той же самой задачи Цезарь отправил Квинта Аквилу с 13 кораблями.

Остальной флот Цезаря стоял на якоре у города Лептиса. Корабли были оставлены без всякой охраны, поскольку их экипажи сошли на берег. Узнав об этом от перебежчиков, Вар вышел ночью из Адрумета и утром подошел к Лептису. Он сжег все стоявшие в открытом море грузовые корабли и захватил две пустые квинкверемы (*penteres duas*) ([Caes.], Bell. Afr., 62).

Когда о нападении Вара стало известно, Цезарь прискакал в Лептис и приказал всему флоту следовать за собой. Сам он сел на небольшое судно (*parvolum navigiolum*) и двинулся в погоню за Варом. По дороге он встретился с эскадрой Аквилы. Вар, напуганный стремительными действиями Цезаря, стал поспешно отходить к Адрумету. Но Цезарь настиг его, отбил одну из захваченных квинкверем вместе с находившимися на ней 130 солдатами и сверх того захватил одну вражескую трирему со всем экипажем. Остальные неприятельские корабли укрылись в малой Адруметской гавани. Поскольку ветер сменился, то Цезарь не смог обогнуть мыс. Простояв на якоре в открытом море остаток дня и ночь, на рассвете он подошел к Адрумету и сжег все стоявшие вне гавани грузовые корабли, а остальные суда либо потопил, либо загнал в гавань ([Caes.], Bell. Afr., 63).

Потерпев поражение в битве при Тапсе (46 г. до н. э.), Сципион и еще несколько высокопоставленных помпеянцев попытались достичь на 12 кораблях Испании (App., BC, II, 97). Однако они были застигнуты бурей, которая отнесла их к Гиппону Регию. В это время там стояла эскадра Цезаря под командой Публия Ситтия. Помпеянцы были окружены, и их корабли были пущены ко дну, а Сципион и его спутники погибли ([Caes.], Bell. Afr., 96).

В начале июня 46 г. до н. э. Цезарь оставил со своим флотом Утику и на третий день прибыл к Каралам в Сардинии. Пробыв на острове около месяца, он снова поднял паруса и спустя 28 дней прибыл в Рим ([Caes.], Bell. Afr., 98).

В 45 г. до н. э. в битве при Мунде в Испании Цезарь разгромил армию сыновей Помпея. Гней Помпей Младший, будучи раненым, хотел добраться до своего флота, но был схвачен и убит. Секст Помпей смог спастись с остатками армии, сесть на корабли и прибыл в Сицилию, надеясь собрать здесь силы для продолжения борьбы.

Замечания о роли и составе флота в военных кампаниях Цезаря.

Из описаний войн Цезаря мы можем наглядно представить себе, как создавались и из каких элементов состояли его военно-морские силы. Как и в более ранний период, военные корабли строились Цезарем специально для проведения какой-то определенной кампании. После окончания военных действий какие-либо усилия, направленные на сохранение созданных флотилий, не предпринимались. Содержать мощный флот в Западном Средиземноморье у Цезаря не было никакой необходимости: двенадцати кораблей, построенных всего за один месяц и снабженных наспех набранными экипажами, хватило для того, чтобы померяться силами с флотом Массилии — последней западной морской державой, давно уже пережившей пору своей славы.

Более продолжительной была жизнь флотилии, созданной изначально для подавления венецкого восстания, а затем принявшей участие в транспортировке войск в Британию. Впрочем, какими бы искусными мореходами ни были венецы, и какими бы крепкими ни были их корабли, не им было тягаться с могуществом Рима. Их самотверженная борьба в лучшем случае лишь на некоторое время заставила Цезаря отложить выполнение своих амбициозных планов. У британцев не было флота, который мог бы воспрепятствовать высадке римлян на остров. Поэтому Цезарю были нужны не столько военные, сколько транспортные суда.

События гражданской войны заставили Цезаря сосредоточить свое основное внимание на Восточном Средиземноморье. Его противник обзавелся многочисленным флотом с опытными гребцами и искусными кормчими. Но весь этот флот состоял из кораблей, предоставленных в распоряжение Помпею союзными с ним восточными государствами, еще не утратившими свои давние морские традиции. Самыми крупными военно-морскими силами из них обладали, конечно же, Египет и Родос. У египтян было большое количество крупных кораблей, а у родосцев — наиболее умелые корабельные экипажи. Характерно, что, будучи полновластным хозяином моря, Помпей не сумел воспользоваться этим обстоятельством и не только позволил Цезарю переправить свою армию из Италии, но и предпочел сражаться с ним на суше, хотя и не имел здесь столь подавляющего преимущества. «И то обстоятельство, — пишет по этому поводу Аппиан, — что Помпей пренебрег флотом, следует считать величайшей необдуманностью, ибо при помощи морских сил, которыми он намного

превосходил противника, он имел возможность повсюду лишать врага привозимых для него провиантов, вступив же в бой на суше, должен был сражаться с людьми, которые от долгих военных трудов были в себе уверены и в битве становились словно звери. Но, видно, Помпея, который остерегался их у Диррахия, прельстило божественное наваждение, как нельзя более вовремя послужившее на пользу Цезаря. Ибо благодаря этому войско Помпея весьма легкомысленно зазналось и, одержав верх над мнением своего военачальника, вступило в бой, не имея опыта в военном деле. Но так распорядилось божество, чтобы установить ту власть, которая теперь охватывает все» (App., BC, II, 71; пер. С. А. Жебелева).

Цезарь не мог тягаться с флотом противника, и все его усилия были направлены прежде всего на то, чтобы переправить свои войска из Италии на Балканский полуостров. В отличие от Октавиана и Антония Цезарь так и не создал мощного военного флота, поэтому все его значимые победы были одержаны над противником в сухопутных сражениях. Разгромив Помпея в битве при Фарсале, Цезарь, в свою очередь, смог потребовать корабли у вчерашних союзников своего поверженного врага. Поэтому когда Цезарь взял курс на Александрию, его сопровождала уже целая армада родосских и азиатских кораблей (Caes., BC, III, 106).

Выйдя победителем из войны с жителями Александрии, Цезарь вновь должен был заняться делами Западного Средиземноморья. И опять проблемой для него была не столько борьба с противником на море, сколько переправа войск из Сицилии в Африку. Цезарю не хватало не военных, а транспортных судов. Поэтому даже свои военные корабли он использовал для перевозок солдат. Помпеянцы, осевшие в Африке, располагали еще определенными военно-морскими силами, но эти силы были не настолько значительными, чтобы они отважились навязать противнику правильную морскую битву и попытаться защитить Африку на море, нежели сражаться на суше. Очевидно, слоны нумидийского царя казались им более надежной гарантией победы. Все, на что отважились помпеянцы, — это подкарауливать отбившиеся транспорты неприятеля и захватывать их. Впрочем, даже в этом они не особенно преуспели.

Судя по различным упоминаниям в литературных источниках, военный флот Цезаря состоял из судов самого различного типа: бирем, трирем, квадрирем и квинкверем. Вместе с тем ни у Цезаря, ни у его

продолжателей нигде нет упоминаниях о кораблях-гигантах, потрясавших воображение современников в эллинистическую эпоху, таких как гексеры, гептеры, эннеры или декеры. Этот факт наводит на мысль, что в составе его флотилий или флотилий его противников не было ни одного корабля подобного типа.

Судя по указаниям Цезаря и его продолжателей, касавшимся составов различных флотов, основными типами военных кораблей, использовавшимися в это время в бассейне Восточного Средиземноморья, были квадриремы и квинкверемы. Так, одна египетская эскадра, отправленная на помощь Помпею, состояла только из подобных судов. При перечислении кораблей, входивших в состав того или другого флота, внимание обычно уделяется именно квадриремам и квинкверемам, об остальных сообщается лишь, были ли они крытыми или нет. Первый тип кораблей был, очевидно, более распространенным. О квадриремах Цезарь впервые сообщает в рассказе о нападении Либона на Брундисий (Caes., BC, III, 24). В общей сложности он и его продолжатели упоминают о подобных кораблях не менее восьми раз. Александрийцы, как уже отмечалось выше, ведя войну с Цезарем, построили 22 квадриремы и только 5 квинкверем. В некоторых случаях квадриремы служили флагманскими кораблями ([Caes.], Bell. Alex., 25; 46), то есть были самыми крупными кораблями эскадры²⁰. Квадриремы входили как в состав флота Цезаря, так и в состав флота помпеянцев. По большей части это были родосские или египетские корабли.

Квинкверемы хотя и в меньшем количестве, но входили в состав самых различных флотов. О египетских квинкверемах мы уже упоминали выше. Кроме египетских, у помпеянцев квинкверемы были также в составе азиатской эскадры (Caes., BC, III, 100), сирийской (Caes., BC, III, 101) и либурнско-ахейской ([Caes.], Bell. Alex., 46).

Несколько реже у Цезаря и его продолжателей встречаются сообщения о триремах. Впервые Цезарь использует термин «трирема» в описании второго сражения Брута с массилийцами, а вторично он употребит его в 23-м параграфе второй книги «Гражданских войн» (Caes., BC, II, 6). Всего можно обнаружить 6 упоминаний о кораблях этого типа: триремы входили в состав флота массилийцев (Caes., BC, II, 6); как минимум 2 триремы были построены Антонием в Брундисии (Caes., BC, III, 24); 2 сирийские триремы были потоплены, когда эскадра Кассия пыталась уничтожить корабли противника, стоявшие у Вибона; 2 греческие триремы были взяты Ватинием у Октавия ([Caes.],

Bell. Alex., 46); 1 трирема, перевозившая солдат Цезаря в Африку, была захвачена помпеянами ([Caes.], Bell. Afr., 44); наконец, Цезарь отнял у Вара одну трирему со всем экипажем ([Caes.], Bell. Afr., 63). Примечательно, что в половине из этих случаев триремы имеют определенно западное происхождение, что, возможно, свидетельствует о более широком распространении трирем в Западном Средиземноморье по сравнению с квадриремами и квинкверемами.

Еще меньше случаев, когда среди кораблей перечисляются биремы. Суда этого типа, несомненно, входили в состав египетской эскадры, которой командовал Помпей Младший (Caes., BC, III, 39); еще об одной египетской биреме упоминается в рассказе о событиях Александрийской войны ([Caes.], Bell. Alex., 16); биремы образовывали основную часть либурнско-ахейской эскадры Марка Октавия: из 11 захваченных кораблей этой флотилии 8 оказались биремами, которые мы, очевидно, должны классифицировать как либурны ([Caes.], Bell. Alex., 46). Редкость упоминания бирем не должна расцениваться как доказательство того, что подобный тип военных судов не получил еще широкого распространения. Может быть, даже напротив, повсеместное использование бирем и их сравнительно небольшие размеры стали причиной того, что авторы не считали нужным выделять их из общей массы легких судов, всегда входивших в состав античных флотов и сопровождавших более крупные корабли.

Сын Нептуна: Секст Помпей против триумвиров. После убийства Цезаря в 44 г. до н. э., когда в римском сенате все еще оплакивали судьбу Помпея Великого, Марк Антоний внес предложение вызвать из Испании сына Помпея, Секста Помпея, и сделать его командующим флотом, подобно тому, как некогда эта должность была предоставлена его отцу. При этом Сексту предоставлялось право «пользоваться кораблями, где бы они ни находились, смотря по требованию момента» (App., BC, III, 4; пер. С. А. Жебелева). Сенат, полагая, что он наконец-то обрел былую республиканскую свободу, назначил Секста префектом флота и командующим всей римской прибрежной зоной. Своей штаб-квартирой Секст сделал Массилию, город, который когда-то мужественно сопротивлялся войскам Цезаря и дважды сразился на море с его эскадрой.

Но восстановленные республиканские порядки оказались не более чем иллюзией. Началась новая гражданская война между убийцами Цезаря и его преемниками, в качестве которых выступили Октавиан

и Марк Антоний. Спустя 4 месяца после назначения Секста Помпея командующим флотом сенат лишил его всех званий. В ноябре 43 г. до н. э. оформился второй триумвират, членами которого стали Октавиан, Марк Антоний и Лепид. По воле Октавиана Секст Помпей был объявлен врагом народа и внесен в проскрипционные списки. Секст со своим флотом укрепился в Сицилии.



Денарий (44–43 гг. до н. э.), выпущенный в Массилии по случаю назначения Секста Помпея командующим римским флотом. На реверсе Помпей Великий; слева надпись: NEPTUNI (Нептуну); справа — трезубец; внизу — дельфин; на аверсе — трирема, идущая под парусом, слева от нее звезда; внизу подпись монетного мастера Q. NASIDIUS.

Из коллекции В. Шаубергера



Золотой Секста Помпея, выпущенный в Сицилии ок. 36 г. до н. э.
Из коллекции В. Шаубергера.

Однако в тот момент Помпей представлял для триумвиров не самую большую угрозу. Главные зачинщики заговора против Цезаря контролировали всю территорию от Сирии до Македонии, имели в своем распоряжении более 20 легионов и сильный флот (App., BC, IV, 1). Поэтому пока Октавиан и Антоний боролись с Кассием и Брутом, Секст получил возможность пополнить свою армию, предоставляя свободу сицилийским рабам и принимая в ее ряды беглецов и проскрибированных. Кроме того, некоторые города Италии, не желавшие победы триумвиров, присылали Сексту свои отряды (App., BC, IV, 85). Его эскадры стали полностью контролировать близлежащие воды, перехватывая продовольственные транспорты, шедшие в Италию.

После победы над республиканцами в битве при Филиппах (42 г. до н. э.) триумвиры обратили свое внимание на пиратское государство Помпея. Впрочем, к тому моменту последний уже достаточно хорошо подготовился к предстоящему противостоянию: под его командованием было собрано 2 легиона и флот из 80 судов. В 42 г. до н. э. против Помпея Август послал Квинта Сальвидиена Руфа с большим количеством кораблей. А сам отправился сухим путем, надеясь соединиться с Сальвидиеном у города Регия. Сальвидиену удалось изгнать отряды Помпея, действовавшие на юге Италии (Dio Cass., XLVIII, 18). Однако могущество Секста нельзя было сломить, пока оставался невредимым его флот. Секст не стал избегать морского сражения с неприятелем. «Помпей, — пишет Аппиан, — выступил против Сальвидиена с большим флотом, и в морской битве, происходившей между ними перед входом в пролив около Скиллея, корабли Помпея, более легкие и с более опытным экипажем, превосходили быстротой и опытом; корабли же римлян, как более тяжелые и крупные, испытывали затруднения. Когда же к этому присоединилось обычное волнение в проливе и течение разделило море на две части, моряки Помпея, привыкшие к качке, менее страдали, находившиеся же под командованием Сальвидиена по непривычке, не будучи в состоянии держаться стойко, действовать веслами, не имея послушного руля, пришли в замешательство. И вот когда солнце стало склоняться к западу, Сальвидиен первым дал сигнал к отступлению, а вслед за тем отступил и Помпей. Кораблей погибло с обеих сторон поровну. Остальные поврежденные и попорченные суда Сальвидиен велел ремонтировать, удалившись для этого в Баларскую гавань» (App., BC, IV, 85; пер. С. А. Жебелева).



Денарии Секста Помпея, выпущенные в честь победы над флотом Октавиана. На аверсе изображен маяк Мессины; внизу — военный корабль; на реверсе — Сцилла. Из коллекции В. Шаубергера

В 40 г. до н. э. адмирал Секста Помпея Мена нанес поражение Марку Лурию, управлявшему Сардинией, после чего весь остров перешел под контроль Секста. Через некоторое время под его власть попала также и Корсика. Портовые города на западном побережье Италии оказались практически блокированными, а после захвата Пелопоннеса были за-

блокированы и порты восточного побережья. В Риме начался голод. Торговцы не отваживались покидать порты Смирны, Александрии, Карфагена или Массилии. Солдаты и народ в Риме стали требовать прекращения войны.

Антоний и Октавиан решили пойти на соглашение с Секстом, который дал свое согласие на встречу с ними. Встреча состоялась у Мисенского мыса подле Неаполя. Переговоры велись на плотках, находившихся между берегом, на котором стояли легионы триумвиров, и кораблями Помпея. Триумвиры были согласны, чтобы Помпей вернулся в Рим, однако тот требовал себе в триумvirате место Лепида. Переговоры были прерваны. Помпей вернулся в Сицилию и возобновил военные действия. После второй встречи были достигнуты следующие соглашения: Секст получал в качестве провинций Сицилию, Корсику, Сардинию и Ахайю и вознаграждение в размере 15 500 000 драхм; даже находясь за пределами Рима, он имеет право добиваться консульства и выполнять эту должность через одного из своих друзей; римские граждане, бежавшие к нему, могут вернуться в Рим и получить назад свое имущество; те, кто внесен в проскрипционные списки, могут получить назад лишь четверть того, что имели ранее; убийцы Цезаря не попадают под действие амнистии; денежные выплаты, предусмотренные для солдат триумвиров, будут выплачены также и солдатам Помпея; рабы, перебежавшие к нему, получают свободу. Со своей стороны Помпей должен прекратить пиратскую деятельность, вывести гарнизоны из городов и крепостей, занятых им на побережье Италии, и отправлять в Рим хлеб, который традиционно посылали Сицилия и Сардиния. Достигнутое соглашение было скреплено браком дочери Помпея и племянника Октавиана. После этого на корабле Помпея было устроено пиршество, на котором присутствовали и его новые друзья Антоний и Октавиан. В разгар праздника адмирал Помпея Мена шепнул ему на ухо: «Хочешь, я перерублю канаты, и ты станешь господином всей римской державы?» На что тот ответил: «Тебе нужно было сделать это, не спрашивая меня. Помпей не может нарушить клятву».

Мирное соглашение сохраняло свою силу около года. Официально причиной разрыва между Октавианом и Помпеем послужил тот факт, что Помпей отказался принимать под свою власть Целоппоннес, заявляя, что ему передают провинцию, обремененную долгами, поскольку целоппоннесцы еще не полностью расплатились с Антонием. Готовясь

к очередному раунду борьбы, Помпей начал строить новые военные корабли, вербовать гребцов и матросов (App., BC, V, 77–78).

В то же время Менодор — наместник Помпея на Корсике и Сардинии — решил перейти на сторону Октавиана и передать под его власть оба острова. Октавиан охотно принял это предложение, оправдываясь тем, что мир с Помпеем уже все равно нарушен. Вслед за этим он вызвал Антония из Афин в Брундисий для совещания по поводу начала совместных военных действий против Помпея. Но Антоний не поддержал это предложение Октавиана и не желал нарушать мирный договор (App., BC, V, 79).

Зная Сардинию и Корсику, Октавиан укрепил побережье Италии своими гарнизонами и приказал в Риме и Равенне строить военные суда, а Менодора с его кораблями он подчинил командующему флотом Кальвизию. Все заготовленное для войны снаряжение было доставлено в Тарент (App., BC, V, 79). После того как эти масштабные приготовления были завершены, Октавиан начал наступление на Сицилию. Сам он со своим флотом отплыл из Тарента, Кальвизий же, Сабин и Менодор двигались из Этрурии.

Помпей ожидал Октавиана в Мессене, имея при себе всего 40 кораблей, а против Кальвизия и Менодора послал основную часть флота под командованием своего вольноотпущенника Менекрата. Менеkrat натолкнулся на флот Кальвизия возле Кимы. На следующее утро оба флота построились для сражения. Кальвизий, боясь, что противник может прорвать его фронт, поставил свои корабли в форме полумесяца на близком расстоянии от берега. Менеkrat сразу же перешел в атаку, однако, поскольку неприятели все время держались берега, он не смог нанести им существенного ущерба, а лишь еще ближе прижал их к берегу. Корабли Кальвизия не имели возможности маневрировать и постоянно рисковали сесть на мель или разбиться о скалы, в то время как суда нападавшей стороны могли свободно отступать в открытое море и, если было угодно, останавливаться там (App., BC, V, 81).

Левым флангом флота Кальвизия командовал Менодор. Его корабль узнал Менеkrat и тут же атаковал его. В результате произошедшего столкновения у корабля Менодора был поврежден нос, а у корабля Менекрата сломаны весла. Команды обоих судов, цепляясь за борта противника кошками и баграми, пошли на abordаж. Корабль Менодора был крупнее неприятельского, поэтому его солдаты могли бросать сверху копья и дротики с гораздо большим успехом, нежели

солдаты Менекрата. В итоге корабль Менекрата был взят на абордаж, а сам отважный адмирал, тяжело раненный в бедро, бросился в морскую пучину, предпочтя смерть позору.

На правом фланге Кальвизий обратил в бегство несколько судов противника и бросился их преследовать. Однако командовавший этим крылом флота Помпея вольноотпущенник Демохар напал на стоявшие против него корабли Кальвизия. Одни из них он заставил отступить, другие разбились о прибрежные скалы, а некоторые, брошенные у берега экипажами, были сожжены. Ночь развела враждующие стороны. Решительный перевес в сражении был на стороне флота Помпея: Кальвизий потерял свои лучшие корабли, а те, что оставались, были небоеспособны. Потеря флотоводца не позволила помпеянкам развить успех. Демохар со всеми кораблями ушел в Сицилию, скорбя, «как если бы потерял не одного только Менекрата и не один корабль, а весь флот». Кальвизий, узнав об уходе Демохара, починил как мог свои суда и двинулся вдоль берега в направлении Сицилии (Апп., ВС, V, 82–84).

Октавиан подошел к Мессене, но не решился атаковать Помпея. Пока он стоял в нерешительности, к Помпею подоспел со всем флотом Демохар. Тогда Октавиан двинулся навстречу Кальвизию. Помпей бросился за ним в погоню, желая навязать противнику морское сражение. Но Октавиан запретил своим капитанам вступать в бой до соединения с флотом Кальвизия. Поэтому его корабли двигались вдоль берега, затем стали на якорь и отбивались от нападавших, развернувшись к ним носами. Тогда Демохар приказал атаковать каждый вражеский корабль двумя своими. Корабли Октавиана пришли в замешательство, сталкивались друг с другом и разбивались о скалы. «Они гибли так же бесцельно, как и суда близ Кимы, стоя на якоре и подвергаясь нападению врагов, то приближавшихся, то удалявшихся» (Апп., ВС, V, 82–85; пер. С. А. Жебелева). Капитаны Октавиана начали без приказов сниматься с якоря и вступать с противником в бой. Во время одного из столкновений корабль Демохара оказался поврежден, а затем взят на абордаж. Самому Демохару удалось спастись, перейдя на другое судно. Неизвестно чем закончился бы этот бой, если бы на горизонте не показались паруса флота Кальвизия. Помпеянцы заметили их, прекратили сражение и отступили по направлению к Мессене.

Результат этого боя был весьма неутешительным для Октавиана. Проведя тревожную ночь, утром он смотрел с берега на море, по ко-

торому плавали сожженные или еще пылавшие остовы его кораблей, порванные паруса и снасти. Из уцелевших судов большинство было повреждено и нуждалось в ремонте. Октавиан двинулся к Мессене, послав впереди корабли Кальвизия. Но когда флот оказался в Мессенском проливе, поднялся сильный южный ветер, и волны погнали суда на скалы. Ввиду того, что судовые команды понесли большие потери, им было очень трудно бороться с разыгравшейся бурей. Корабли сталкивались друг с другом или разбивались, налетая на скалы (App., BC, V, 86–88). «Стоял общий вопль ужаса, стенаний, призывов бесцельных, слов нельзя уже было расслышать. Кормчий не отличался от простого матроса ни знанием, ни умением командовать. Гибель постигала одинаково как находившихся на судах, так и бросавшихся в море и погибавших среди волн прибоя. Море было полно парусов, обломков, людей, трупов. Если кто спасался и выплывал к суше, то и его волны разбивали об утесы. Когда к тому же и море было охвачено волнением, обычно бывающим в этом проливе, это еще более смутило неопытных, и корабли, тогда особенно сильно носимые ветром, разбивались один о другой. К ночи ветер еще усилился, так что гибли уже не при свете, а во мраке» (App., BC, V, 89; пер. С. А. Жебелева). Эта буря уничтожила большую часть судов и экипажей Октавиана. Впрочем, Помпей не стал преследовать остатки флота противника и не воспользовался счастливым случаем, чтобы высадить свои войска в Италии, но решил обороняться, ожидая нападения со стороны моря.

Потеряв больше половины своего флота и не имея других судов, Октавиан задумал переправить своих солдат в Сицилию на транспортных судах. В это время ему пришло послание от Антония, в котором тот выражал согласие на союз, а друзья Октавиана и некоторые города обещали построить ему новые корабли. Весной 37 г. до н. э. Антоний, имея при себе флот из 300 кораблей, оставил Афины и двинулся в Тарент для ведения совместных с Октавианом действий в войне против Помпея. К этому времени Октавиан смог уже восстановить свои силы, поэтому не желал вмешательства Антония и под разными предложениями откладывал начало военных действий. Наступление на Помпея было отложено до следующего года. Поскольку Антоний из-за готовящейся войны с парфянами не мог более ждать, то он передал Октавиану 120 кораблей и 10 фаселов триеретиков, а сам, получив от Октавиана 20 000 набранных в Италии рекрутов, отбыл в Сирию.

Перед началом нового столкновения с Помпеем Октавиан сместил с поста командующего флотом Кальвизия и назначил на это место Агриппу. Поводом для отставки Кальвизия послужила измена Менодора, который, взяв с собой 7 кораблей, снова перешел на сторону Помпея.

Война против Помпея развернулась в начале июля 36 г. до н. э. План кампании был задуман с большим размахом: Октавиан должен был напасть на Сицилию, плывя со своим флотом из Дикеарии, в то же время Лепид двигался к острову со стороны Африки, а Тавр из Тарента вел корабли, полученные от Антония. Таким образом, Помпей подвергался одновременному нападению с востока, юга и запада. Силы, собранные союзниками, были огромны. Лепид вел 70 военных кораблей и 1000 транспортных, на которых находились 12 легионов и 5000 нумидийских всадников. У Тавра из 130 кораблей, оставленных Антонием, было только 102 корабля, поскольку за время зимы большое количество гребцов умерло от болезней.

Понимая, что противник обладает значительным превосходством в морских силах, Помпей решил уделить самое пристальное внимание сухопутной обороне своих владений. Против Лепида он оставил в Лилибее один легион под командованием Плиния, на побережье Сицилии разместил вооруженные отряды, а лучшую часть флота собрал в Мессене, держа ее в качестве резерва.

Хотя на третий день плавания флот Лепида сильно потрепала непогода, уничтожившая большое количество его транспортных судов, он высадился в Сицилии, осадил Лилибей и захватил некоторые города, а некоторые подчинились ему добровольно. Тавр, встретив противный ветер, должен был вернуться в Тарент. Арьергард флота Октавиана, обигавший Минервин мыс, также был застигнут бурей и понес большой урон: одни его корабли были разбиты о скалы, другие занесены на мель, а третьи получили сильные повреждения. Сам Октавиан потерял одну гексеру вблизи мыса, но успел спастись с остальными кораблями, зайдя в Эрейский залив. В результате этого несчастья Октавиан лишился 6 тяжелых кораблей (βαρεῖται), 26 более легких (κοιφότερα) и большого количества либурн. На ремонт поврежденных судов Октавиану пришлось потратить 30 дней. К Тавру он отослал часть своих корабельных экипажей, чтобы тот смог посадить их на опустевшие суда, а затем и лично прибыл в Тарент, где проинспектировал состояние стоявшего там флота. После

чего Октавиан направился в Гиппоний, чтобы ускорить постройку новых судов.

Помпей в очередной раз не воспользовался благоприятными для себя обстоятельствами, чтобы перейти в наступление. Решив, что ему покровительствует сам бог Нептун, он стал называть себя его сыном и сменил пурпурный плащ полководца на лазоревой — «как приемный сын Нептуна» (App., BC, V, 89–100).

Узнав, что Октавиан строит новые суда, Помпей отправил Менодора с семью его кораблями, чтобы вести наблюдение за верфями неприятеля и по возможности наносить ему вред. Менодор напал на вражеские сторожевые корабли и захватил 2 или 3 из них. Кроме того, ему удалось сжечь несколько транспортных кораблей с хлебом, одни из которых стояли на якоре, а другие проплывали мимо. Однако спустя некоторое время, видя масштабные приготовления Октавиана к войне, Менодор снова изменил Помпею и перешел на сторону его противника.

Пока велось строительство нового флота, к Лепиду из Африки на транспортных судах были отправлены 4 легиона. Получив об этом известие, Помпей послал навстречу им эскадру под командованием Папия. Когда матросы Лепида заметили корабли Папия, появившиеся на горизонте, то приняли их за дружественные и поэтому не попытались скрыться от них. Папий напал на грузовые суда и многие из них потопил, сжег или захватил. Оставшиеся транспорты повернули назад в Африку. В результате этого нападения погибло 2 легиона Лепида.

Закончив строительство новых судов, Октавиан со всем своим флотом взял курс на остров Стронгилу — один из пяти Эоловых островов. Здесь он передал командование Агриппе, а сам вернулся в Гиппоний. Подняв паруса, Агриппа двинулся к Гиере и завладел этим городом. На следующий день он намеревался напасть на эскадру Демохара, находившегося в Милах с 40 кораблями. Но Помпей опередил Агриппу и послал Демохару еще одну эскадру под командованием Аполлофана, состоявшую из 45 кораблей, а следом двинулся и сам, ведя оставшиеся 70 кораблей.

Не ожидая столкнуться со всеми силами Помпея, Агриппа отплыл ночью из Гиеры. Впрочем, узнав, что в Милах находится весь вражеский флот, он известил об этом Октавиана, поместил тяжелые корабли в середину строя, вызвал из Гиеры остававшиеся там суда и стал готовиться к предстоящей битве (App., BC, V, 101–106). Когда завязался бой, Агриппа направил свой корабль прямо на корабль

Папия и ударил его тараном так, что тот тут же затонул. Сам Папий спасся и пересел на другой корабль. Помпей, видя с берега, что на помощь Агриппе идет еще одна флотилия, дал сигнал к отступлению. Его корабли стали отходить, сохраняя порядок. Если же корабли Агриппы сильно теснили их, то они заходили в илистые места, образовывавшиеся при впадении рек в море. В результате этого сражения помпеянцы потеряли 30 кораблей; Агриппа лишился пяти судов, однако многие его корабли получили серьезные повреждения.

Оставив часть флота в Милах, чтобы Агриппа думал, что он все еще там, Помпей отплыл с остальными кораблями в Мессену. Полагая, что Помпей в Милах, Октавиан подошел со своим флотом к Тавромению, надеясь взять город. В это время неожиданно для него показался вражеский флот, а по берегу двигался сам Помпей в сопровождении своей конницы; с другой стороны шла его пехота. Помпей в очередной раз проявил нерешительность и не напал тут же на врага. Его корабли бросили якорь у Коккинского мыса, а пехота отступила в город Фенику. Наутро состоялось морское сражение. Оно продолжалось целый день и закончилось только ночью. Корабли Октавиана были частью захвачены, а частью сожжены. Оставшиеся в строю ушли в Италию, не дожидаясь приказов. Сам Октавиан добрался до Абальского залива в сопровождении всего одного оруженосца.

Тем не менее Октавиану в конечном итоге удалось переправить в Сицилию большую армию, состоявшую из 21 легиона, 20 000 всадников и свыше 5 000 легковооруженных пехотинцев. Тогда Помпей решил дать большое сражение и отправил к Октавиану послов, спрашивая, готов ли он решить их борьбу морской битвой. Стороны назначили день, когда у Мессины должен был состояться решающий бой (36 г. до н. э.). Каждая из них должна была выставить по 300 кораблей, снабженных башнями, машинами и разнообразными приспособлениями для борьбы с противником. «Когда назначенный день наступил, при громких криках бой начался с состязания гребцов, бросавших как машинами, так и руками камни, зажигательные снаряды, стрелы. Затем и сами суда стали разбивать друг друга, ударяя или в бок, или в эпотида — выдававшийся спереди брус, или в носовую часть, где удар был сильнее всего и где он, сбрасывая экипаж, делал корабль неспособным к действию. Некоторые суда, проплывая мимо, осыпали друг друга снарядами и копьями. Вспомогательные суда подбирали упавших. Тут происходили рукопашные схватки,

проявлялась сила моряков и ловкость кормчих, слышались крики, увещевания начальников, действовали машины... Сблизившиеся корабли сражались всеми способами, экипажи их перескакивали на неприятельские суда, причем с обеих сторон одинаково нелегко уже было отличать неприятелей, так как и оружие было у всех одно и то же, и говорили почти все на италийском языке. Условленный пароль в этой обоюдной свалке делался известен всем — обстоятельство, послужившее для множества разнообразных обманов с обеих сторон; друг друга не узнавали как в бою, так и в море, наполнившемся телами убитых, оружием, обломками кораблей. Все средства борьбы были испробованы, кроме лишь огня, от которого после первого пабега кораблей отказались вследствие тесного сплетения судов» (App., BC, V, 119–120; пер. С. А. Жебелева).

В этой ожесточенной битве флот Помпея был разбит. Спасти удалось только 17 кораблям. Согласно утверждению Аппиана, непосредственно во время боя у Октавиана было потоплено 3 корабля, а у Помпея 28. Остальные 255 кораблей Помпея были либо сожжены, либо захвачены, либо погибли, разбившись о скалы (App., BC, V, 119–121). Сам Помпей бежал в Мессену, оставив на произвол судьбы свою сухопутную армию, наблюдавшую с берега за ходом морского сражения. Легионы и кавалерия Помпея сдались победителям. Узнав об этом, Помпей бежал из Мессены со своими 17 кораблями к Марку Антонию. Октавиан не стал преследовать Помпея, очевидно, опасаясь вторгнуться на территорию, подконтрольную Антонию, что могло привести к конфликту между союзниками. Прибыв в Азию, Помпей попытался снова собрать флот и сухопутную армию, но, не достигнув в этом успеха, был предан своими соратниками и спустя год убит в Милете.

Октавиан, который, добившись единоличной власти, стал именоваться Августом, не забыл, каких трудов ему стоила победа над «сыном Нептуна». Как пишет Светоний, император никогда не допускал вольноотпущенников к своему столу. Исключение было сделано только для Мены — за то, что он выдал ему флот Секста Помпея (Suet., Aug., 74).

В результате победоносно завершённой войны с Помпеем в распоряжении Октавиана оказались огромные силы, состоявшие из 45 легионов, 25 000 всадников, около 40 000 легковооруженных, 600 военных кораблей и множества грузовых судов, которые он вернул их владельцам (App., BC, V, 12).

В отличие от Цезаря Августа, для того чтобы добиться власти, пришлось бороться со своими главными соперниками куда больше

на море, чем на суше. Благодаря созданию морской державы Секста Помпея триумвиры были вынуждены наращивать и совершенствовать собственные морские силы. Подобная ситуация в Средиземноморье повторялась неоднократно. В эпоху Пунических войн Рим, чтобы сокрушить могущество Карфагена, должен был обзавестись кораблями, умелыми кормчими и командами опытных гребцов. Избавившись от своего самого опасного врага, римляне уже гораздо меньше внимания уделяли флоту, больше полагаясь на союзнические родосские и пергамские эскадры. Неслыханное прежде распространение пиратства вновь заставило их строить военные корабли и садиться за весла. Однако это усилие было весьма кратковременным, и от флота, некогда собранного Помпеем спустя всего несколько лет после победы над пиратами, оставались лишь небольшие флотилии.

В преддверии войны с Цезарем Помпей собрал такой флот, которого, возможно, в Средиземном море не видели со времен греко-персидских войн. Нельзя сказать, что Цезарь не желал сражаться на море по каким-то принципиальным соображениям. Мы видели, что когда имелись шансы добиться преобладания над флотом противника, он не упускал такого случая. Однако именно чрезмерное усилие, предпринятое Помпеем, исключало какую-либо возможность того, что кто-то мог состязаться с ним на море. Поэтому Цезарь больше полагался на транспортные, а не на военные корабли, сосредоточив все свое внимание на переправке войск из Италии на Балканский полуостров. Впрочем, флот помпеянцев, как уже отмечалось, в основной части состоял из союзнических эскадр восточных народов, поэтому при поражении своих сухопутных сил помпеянцы могли лишиться и морского господства, поскольку их союзники приняли бы сторону победителя. Так и произошло: после победы при Фарсале Цезарю не пришлось строить флот, ведь в его распоряжении в большом количестве оказались родосские и азиатские корабли.

Выйдя победителем из череды жестоких гражданских войн, Август уже наглядно представлял, какую власть может обрести предприимчивый и амбициозный авантюрист, если сумеет добиться власти на море. Не исключено, что именно воспоминания о поражениях, понесенных от флотоводцев Секста Помпея, удержали его от того, чтобы оставить свои корабли гнить на берегу. Поэтому, нарушив устоявшуюся со времен Пунических войн традицию, Август сохранил флот как постоянную структуру, вошедшую в состав вооруженных сил государства.

2. ДЕЙСТВИЯ ФЛОТА В ПОЗДНЕРИМСКИЙ И ВИЗАНТИЙСКИЙ ПЕРИОДЫ

Борьба с вандалами и остготами. В 429 г. племена аланов и вандалов под предводительством короля Гейзериха (428–477 гг.) по призыву комита Бонифация, восставшего против правительства императора Валентиниана III (425–455 гг.), переправились через Гибралтар, с тем чтобы поселиться в качестве федератов на африканских землях. Бонифаций скоро возобновил добрые отношения с правительством, но было уже поздно: Гейзерих из союзника превратился в завоевателя. Потерпев поражение от варваров на границе с Мавританией, Бонифаций укрылся в Гиппоне-Регии. Гейзерих осадил город, однако в 431 г. снял осаду, когда на помощь Бонифацию прибыли войска из Восточной империи под командованием магистра Аспара. Впрочем, военные действия складывались крайне неудачно для римлян: Аспар потерпел поражение от Гейзериха, а Бонифаций был вынужден бежать в Рим. Не встречая сопротивления, вандалы заняли Гиппон-Регий, оставленный бежавшим в страхе населением. В 435 г. император Валентиниан III заключил с Гейзерихом договор, признав за вандалами право владения завоеванными ими землями. Гейзерих обязался со своей стороны выплачивать Империи часть податей, которые он будет взимать с населения.

Впрочем, вандалский король не стремился строго следовать условиям заключенного договора. Пользуясь тяжелым внешнеполитическим положением Западной империи, он постепенно расширял свои владения и в 439 г. захватил и разграбил Карфаген, а затем занял территории Проконсульской Африки и Бизацены, которые еще оставались в руках у римлян. Овладев главным портом Африки, Гейзерих стал обладателем огромного флота, доставлявшего в Рим африканское зерно. Вандалскому королю понадобилось совсем немного времени, чтобы превратить этот флот в военный²¹, после чего он начал совершать опустошительные набеги на Сицилию. В 441 г. Гейзерих осадил Папорм, создавая угрозу для Южной Италии. Отныне Средиземное море перестало быть «римским озером», и Западная Римская империя

столкнулась с угрозой, противопоставить которой ей было решительно нечего. Вандалы стали господами Западного и Центрального Средиземноморья.

Не располагая ни армией, ни флотом для борьбы с вандалами, император Валентиниан III обратился за помощью к восточному императору Феодосию II (408–450 гг.). Разбой вандалов в Западном Средиземноморье самым негативным образом отражались на экономических интересах Восточной империи ввиду того, что восточные купцы вели обширную торговую деятельность на западе и, в частности, в Италии и Риме. Поэтому Феодосий снарядил огромный флот в составе 1200 кораблей, с тем, чтобы покончить с вандалами. Неизвестно, по какой причине это масштабное предприятие не затронуло Африку, однако вандальское вторжение в Сицилию было остановлено. Гейзерих вступил в переговоры, отправив свое посольство в Константинополь. Феодосий не смог довести начатое дело до конца, так как в это время в придунайские провинции Империи вторглись гунны Аттилы. Поэтому в 442 г. он заключил с вандалами мир. Оставшись без помощи своего союзника и не располагая собственными военными силами, достаточными для продолжения борьбы, Валентиниан последовал его примеру и заключил мир на условиях *status quo*²².

Убийство в 455 г. Валентиниана III дало Гейзериху повод расторгнуть мирный договор с Империей и во главе своего флота двинуться к побережью Италии. В конце мая 455 г. вандалы высадились в устье Тибра, а затем захватили Рим. В 456 г. Гейзерих отправил флот из 60 кораблей в Сицилию и Южную Италию. Однако императору Авиту (455–456 гг.) удалось разбить вандалов под Агригентом, а затем у Корсики. Впрочем, поражения не пошатнули морского могущества вандалов ввиду того, что спустя недолгое время Авит был свергнут, а его преемнику Майориану (457–461 гг.) потребовалось время, чтобы укрепить свою власть²³.

Майориан был последним западноримским императором, попытавшимся сокрушить морское могущество вандалов. При поддержке вестготов к весне 461 г. ему удалось собрать флот из 300 кораблей, которые были размещены в портах бывшей карфагенской части Испании²⁴. Майориан собирался нанести удар по вандалам с двух сторон: он сам со своей армией и флотом предполагал начать наступление из Картагены, а правитель Далмации комит Марцеллин должен был атаковать неприятеля в сицилийских водах. Гейзерих, желая выиграть

время, вступил с Майорианом в переговоры, а затем при поддержке римских изменников неожиданно захватил и уничтожил собранные римские корабли²⁵.

Майориан был вынужден заключить с вандалами очередной мирный договор, который Гейзерих счел расторгнутым сразу же после смерти императора. Расторжение договора ознаменовало собой череду новых нападений вандалов²⁶. Гейзерих захватил Сардинию и продолжал свои грабежи побережья Южной Италии и Сицилии.

В результате активных действий вандальского флота Гейзериху удалось распространить свою власть на Сардинию, Корсику, Сицилию и Балеарские острова²⁷. Зная, что в Восточной империи готовятся войска для нападения на его королевство, Гейзерих наряду с побережьем Италии начал опустошать Иллирию, Пелопоннес и острова Эгейского моря²⁸.

В 468 г. восточный император Лев I (457–474 гг.) собрал огромные военные силы, которые должны были раз и навсегда покончить с вандалами в Африке. Согласно сообщению наших источников, армия Льва насчитывала 100 000 человек (Procop., *BV*, I, 6, 1), а флот — 1113 кораблей. Одновременно с наступлением восточных войск комит Марцеллин атаковал вандалов на Сардинии. Война началась успешно для римлян: Марцеллин изгнал вандалов из Сардинии, а высадившаяся в Триполитании армия под командованием Ираклия нанесла варварам поражение, заняла близлежащие города и двинулась на Карфаген (Procop., *BV*, I, 6, 9).

Но столь хорошо организованное предприятие оказалось проваленным из-за некомпетентности стоявшего во главе войска военачальника Василиска. После достигнутых успехов Василиск высадился возле городка, находившегося на расстоянии около 60 км от Карфагена. Но вместо того, чтобы идти на штурм вандальской столицы, он дал Гейзериху перемирие на 5 дней, возможно, получив за это солидную денежную сумму (Procop., *BV*, I, 6, 14). Гейзерих же заготовил большое количество судов, наполненных горючими материалами, и стал дожидаться попутного ветра. «И как только, — пишет Прокопий Кесарийский, — для вандалов подул попутный ветер, в ожидании которого они все время пребывали, они, подняв паруса и взяв на буксир суда без людей, которые, как я сказал раньше, были у них подготовлены, поплыли на врагов. Оказавшись вблизи них, они подожгли суда, которые они вели с собой, и когда ветер надул их паруса, пустили их на

римский флот. Так как там было огромное количество кораблей, то эти горящие суда, куда бы они ни попадали, легко все зажигали, быстро погибая вместе с теми, с которыми приходили в соприкосновение. Поскольку огонь распространялся все дальше и дальше, то, естественно, смятение охватило весь римский флот; крики смешивались с шумом ветра и треском пламени; солдаты вместе с моряками, подбадривая друг друга, в беспорядке отталкивали шестами охваченные пламенем суда врагов и свои собственные, погибавшие друг от друга. Тут и появились вандалы, тараня и топя корабли и захватывая убежавших солдат и их оружие» (Просор., *BV*, I, 6, 17–21; пер. А. А. Чекаловой). Оставшиеся после этой катастрофы римские корабли отошли к Сицилии. Ираклий, узнав о поражении флота, вернулся обратно на восток, а комит Марцеллин был предательски убит. Таким образом вандалы не только избавились от большой опасности, но и вышли победителями в этой войне. Гейзерих упрочил свое господство над основными территориями, входившими в состав его королевства, и возобновил свою пиратскую деятельность²⁹.

В 474 г. восточноримский император Зинон (474–475 гг., 476–491 гг.) заключил с вандалами «вечный мир», гарантируя неприкосновенность границ варварского королевства на условиях *status quo*. Таким образом, бывшая римская Африка, Балеарские и Питиузские острова, Корсика, Сардиния и Сицилия были официально признаны Константинополем составными частями вандалского государства³⁰. Этот мир положил конец вандалскому разбою и стоял нерушимо вплоть до времен Юстиниана³¹.

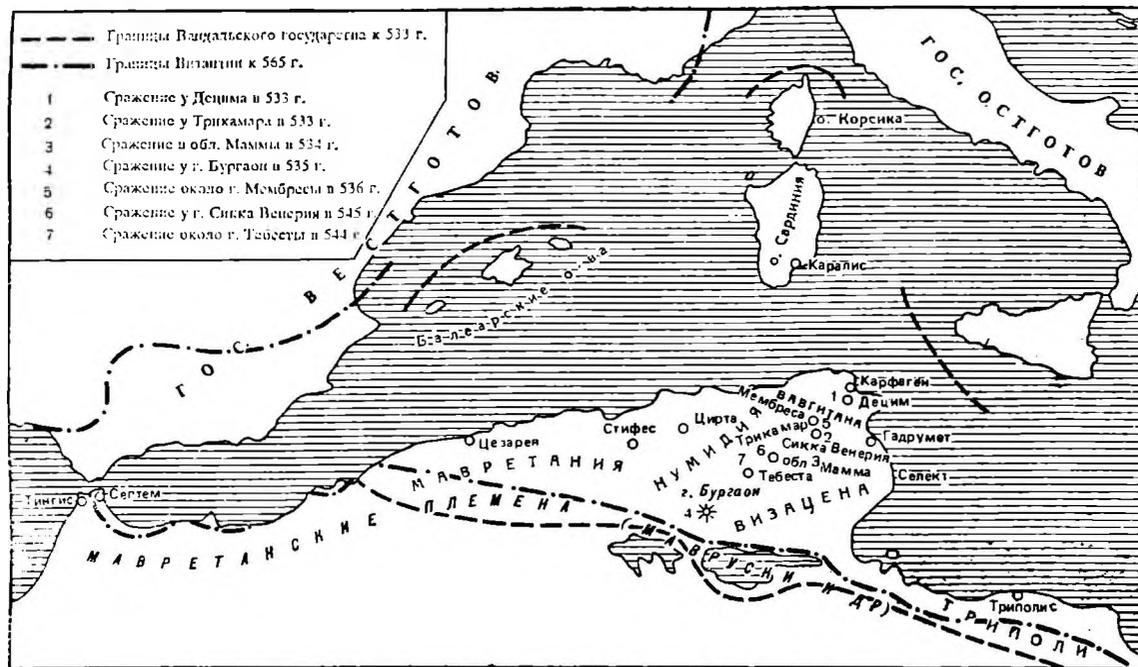
В 533 г. Юстиниан отправил на завоевание Вандальского королевства 10 000 пехотинцев и 15 000 всадников. Для того, чтобы переправить эту армию по морю, потребовалось снарядить флот из пятисот кораблей. Несмотря на впечатляющую цифру, боевые возможности собранного флота были невелики. Согласно Прокопию, только 92 корабля из всех них были военными («длинными»), или дромонами (Просор., *BV*, I, 11, 14). Тем не менее вандалы не оказали римскому флоту никакого сопротивления. Более того, высадка противника в Африке стала для последнего вандалского короля Гелимера (530–534 гг.) полной неожиданностью, и Карфаген — столица вандалского королевства — оказался полностью безоружен перед нападением с моря (Просор., *BV*, I, 14, 10)³². Этот факт объясняется прежде всего тем, что Гелимер не верил в скорое начало войны

с Империей и поэтому решил прежде всего подавить антивандальское восстание на Сардинии. Судя по тем силам, которые привлек вандалский король, в его распоряжении находился еще достаточно многочисленный флот: он отправил для борьбы с мятежниками 120 самых крепких и быстрых кораблей, на борту которых находились 5000 отборных воинов (Procop., *BV*, I, 11, 22).

Велизарий, командовавший восточноримской армией, высадился недалеко от Децима, находившегося на расстоянии 70 стадий (ок. 12 км) от Карфагена. Спустя некоторое время он одержал убедительную победу над вандалами и без боя вступил в Карфаген. Жители города сняли железные цепи, преграждавшие вход в залив, и дали возможность римским кораблям войти в гавань (Procop., *BV*, I, 20, 3).

Гелимер отозвал свои войска и флот из Сардинии в надежде собрать все свои военные силы в один кулак и снова попытаться счастья в сухопутном сражении. В середине сентября недалеко от Карфагена вандалы были снова разбиты, и это поражение стало концом их государства. Морская битва между враждовавшими сторонами так и не состоялась.

Война с остготами, которую Юстиниан начал после разгрома вандалов, была ознаменована столкновениями на море. Остготский король Тотила (541–552 гг.) предпринял энергичные усилия для того, чтобы склонить победу на свою сторону, и при этом не ограничивался боевыми действиями на суше и пытался нанести поражение Империи на море. Нельзя сказать, что готы никогда прежде не стремились обзавестись собственным флотом. Выше отмечалось, что уже основатель остготского государства Теодорих Великий ставил для себя такую цель, и, возможно, для достижения ее им были предприняты вполне конкретные шаги. Хотя до конца масштабный план Теодориха, очевидно, так и не был осуществлен³³, однако к началу войны с Юстинианом остготский флот в каком-то виде существовал. Так, нам известно, что король Витигис (536–540 гг.) послал большое количество кораблей против Салоны. Но о широких морских операциях, проводимых остготами, мы слышим только в период правления Тотилы. В 551 г. Тотила отправил 300 кораблей в Элладу с приказанием грабить все, что они встретят на своем пути. Готы опустошили Коркиру и прилегающие к ней острова (Сиботы), а затем подошли к материку и разграбили местности вокруг Додоны, а также города Никополь и Анхайл. После этого, идя вдоль побережья, они стали захватывать грузовые римские суда, среди которых оказались и корабли, перевозившие продовольствие для войск, сосредоточенных в Италии (Procop., *BG*, IV, 22, 91).



Восточная Римская империя и вандалы в VI в. Воспроизведено по: Прокопий Кесарийский. Война с персами. Война с вандалами. Тайная история / пер., комм., ст. А. А. Чекаловой. М., 1993 С. 223

Такая активность остготов на море должна была рано или поздно натолкнуться на организованное сопротивление римского командования. Крупное столкновение эскадр враждующих сторон произошло неподалеку от Сеногаллии (Сены Галльской). Тотила решил осадить с моря и суши город Анкону в Пиценской области. Для этого он послал в помощь сухопутной армии 47 военных кораблей. Но осада затянулась, и римляне успели собрать флотилию из 50 судов под командованием Иоанна и Валериана. Согласно Прокопию, римские командиры придавали очень большое значение предстоящей битве, от которой, по их словам, зависела не только судьба Анконы, но и судьба всей кампании³⁴. Впрочем, речь идет не о том, что, одержав победу над остготской эскадрой, римляне могли бы считать себя победителями в войне. Несомненно, что Прокопий лишь хотел указать на стратегическую важность Анконы, утрата которой означала бы потерю связи с военной группировкой, размещенной в Италии, с центральным командованием. «Этот морской бой, — пишет Прокопий, — был очень ожесточенным и подобен сухопутному. Выстроив корабли в одну линию к носу с неприятельскими, они посылали друг в друга стрелы и копья; те же из них, которые стремились к славе и доблести, оказавшись близко один от другого, когда корабли касались друг друга, бок о бок палубами, вступали в рукопашный бой, сражаясь мечами и копьями, как в пешем бою на суше. Таково было начало этого боя. Но затем варвары, вследствие неумения вести морской бой, продолжали это сражение в полном беспорядке. Одни из них стояли на таком далеком расстоянии одни от других, что давали врагам возможность нападать на них поодиночке, другие же, сбившись в густую кучу, в такой тесноте кораблей мешали друг другу. Можно было бы подумать, что на корабли накинута какая-то сетка из снастей. Варвары не могли ни стрел пускать в своих врагов, находящихся на известном расстоянии, а если и пускали, то с опозданием и с большим трудом, ни действовать мечами и копьями, когда они были близко.

Среди них были ужасный крик и толкотня, они все время сталкивались друг с другом и вновь шестами отталкивались один от другого в полном беспорядке. Они то стягивали фронт, поставив крайне плотно корабли, то расходились на далекое расстояние друг от друга, и в том и в другом случае с вредом для себя. Каждый из них обращался со словами побуждения к близстоящим, с криком и воплями, не с тем чтобы побудить их идти на врагов, но для того, чтобы заставить их самих

держат правильные дистанции друг от друга. Сами себе создав затруднения вследствие такого бестолкового образа действий, они были главнейшей причиной той победы, которую враги одержали над ними.

Наоборот, римляне храбро вели бой и искусно руководили морским сражением. Они расположили корабли носами против врагов; они не отходили далеко друг от друга и, конечно, не сходились ближе, чем это было нужно; у них были неизменные, правильно размеренные дистанции между кораблями. Если они видели, что неприятельский корабль отделяется от других, они нападали на него и топили без труда; если они видели, что некоторые из врагов где-либо столпились, то они посылали туда тучи стрел; нападая на находящихся в таком беспорядке и в смущении от собственного столь им вредящего беспорядка, они избивали их в рукопашном бою.

У варваров опустились руки благодаря такому несчастному повороту судьбы и совершаемым ими одна за другой ошибкам в сражении; они не знали, как им вести сражение; они не могли ни продолжать морской бой, ни тем более сражаться, стоя на палубах, как в пешей битве на суше; бросив сражение, они стояли в бездействии перед лицом опасности, предоставив все на произвол судьбы. Поэтому готы обратились в позорное бегство в полном беспорядке и уже не вспоминали ни о доблести, ни о приличном отступлении, ни о чем-либо другом, что могло бы принести им спасение, но по большей части поодиночке в полной беспомощности попали в середину врагов. Немногие из них бежали на одиннадцати кораблях и, скрывшись от преследования, спаслись, все же остальные остались в руках врагов. Многих из них римляне тут же убили, многих других уничтожили, потопив вместе с кораблями» (Проспер., *ВГ*, IV, 23, 94–96; пер. С. П. Кондратьева).

Победа римской эскадры имела большое значение. У готов осталось только 11 кораблей. Причалив к берегу, они немедленно сожгли свои суда, чтобы те не достались противнику, и направились в лагерь войск, осаждавших Анкону. Узнав о понесенном поражении, готы сняли осаду и бежали в соседний город Ауксим. «Эта битва сильно подорвала и самомнение, и силу Тотилы и готов», — заканчивает свое изложение Прокопий. Подтверждением этих слов может служить тот факт, что вскоре после произошедшего сражения, утратив мужество и оказавшись под угрозой голода, готы сдали последние четыре крепости, которые они еще удерживали в Сицилии. Э. А. Томпсон отмечает, что непросто объяснить столь серьезные последствия событий, про-

изошедших на море, которые никогда не играли в глазах готов большого значения. Возможно, это объясняется тем, что при Сеногаллии у готов погибло очень много «знатнейших», выступивших в качестве капитанов кораблей³⁵.

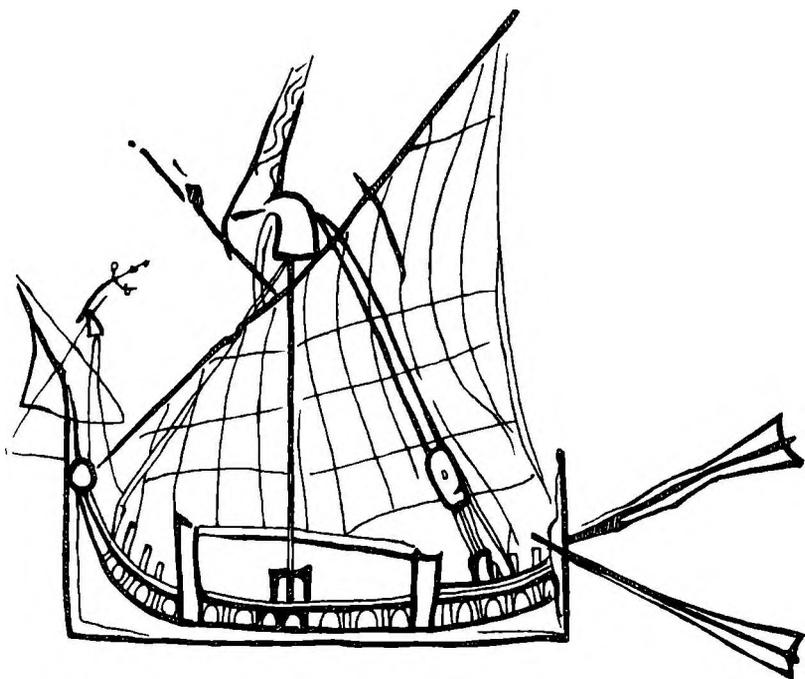
После окончания войны в Италии и завоевания войсками Юстиниана побережья Испании, Средиземное море вновь стало «внутренним римским озером». Никто более не пытался соперничать с Империей на море. Это положение продолжалось вплоть до VII в.

Противостояние Византии и Халифата в 630–750 гг. В 627 г. император Ираклий (575–641 гг.) успешно завершил долгую и изнурительную войну с персами. Одержав над противником решающую победу под Ниневией, он заставил царя Хосрова II (591–628 гг.) вернуть Византии все захваченные у нее территории. В Константинополе были уверены, что спустя четверть века потрясений, когда государство стояло на краю гибели, был восстановлен прочный и справедливый мир³⁶. Угроза восточным рубежам была ликвидирована, и никто не оспаривал у Империи власть над морем, так как западные народы — вестготы, франки и лангобарды — в основном контролировали континентальные районы и не представляли серьезной угрозы морским коммуникациям. Император, так много сделавший для восстановления могущества ромейской державы, был вправе надеяться на долгое и спокойное правление. Однако этому не суждено было случиться, ибо всего лишь девять лет спустя, в августе или сентябре 636 г., войска только что созданного мусульманского Халифата в кровопролитном сражении на реке Ярмук уничтожили византийскую армию в Трансиордании. Мусульмане заняли Сирию и Палестину, а в 640–642 гг. под их натиском пал Египет. С религиозным единством средиземноморского мира было покончено. Вторжения исповедовавших арианство вандалов, вестготов и остготов были ничем по сравнению с нашествием мусульманских фанатиков.

Завоевание арабами Александрии (641 г.) и всего Египта³⁷, их утверждение на берегах Сирии, за которым последует строительство первого мусульманского флота в городе Триполи (Theoph., а. 6140)³⁸, совершенно изменили расклад политических сил в Восточном Средиземноморье³⁹. Начиная с этого времени арабский флот становится важным фактором в беспощадной борьбе, развернувшейся между мусульманским и христианским мирами.

Хотя византийцы все еще превосходили своих противников познаниями в морском деле и могли иногда даже наносить им серьезные

контрудары, как это было, например, в 645–646 гг., когда они отвоевали Александрию и подняли восстание в Египте (Al-Baladh., 2, 13; Theoph., а. 6140), такое положение продолжалось весьма недолгое время. Арабские наместники Сирии и Египта, Муавийя ибн Абу-Суфйян и Абд Аллах ибн Сад ибн аби Сарх соответственно, стали создавать морской флот, в который поначалу набирали христиан. Уже в 649 г. арабский флот участвовал в операции против Кипра, результатом которой стало приобретение островом особого статуса: согласно заключенному договору, киприоты должны были сохранять нейтралитет в отношениях между Империей и Халифатом. Между 652–654 гг. арабы совершили набег на Крит, Родос и Сицилию, а в 653 г. их флот опять появился у берегов Кипра (Agar., 480, 482; Al-Baladh., 5, 2, 7, 1; Al-Tabari, ah. 28; Paul. Diac., Hist. Langob., V, 13; Theoph., а. 6145)¹⁰. Есть также свидетельства (хотя и не очень надежные), что в 654 г. флот Муавийи напал на Константинополь¹¹.



Двухмачтовый корабль. Граффити из Келейи (600–630 гг.). Египет.
Прорисовка И. В. Кирсанова

В 655 г. был нанесен первый ощутимый удар по морскому могуществу греков. Мусульманский флот под командованием Абд Аллаха 'ибн Са'да возле Финики в Ликии напал на основные силы византийского флота, которым командовал лично император Константин II (641–668 гг.)⁴². Согласно арабским источникам, у арабов было только 200 с небольшим кораблей, а у их противников якобы 1000. Однако мусульмане нанесли византийцам серьезное поражение, при этом самому императору едва удалось спастись (Agar., 483–484; Al-Tabari, ah. 31, 34; Sebeos, Armen. hist., §45; Theoph., a. 6146)⁴³. Арабы двинулись к Константинополю и нарушили свободное сообщение столицы с Западом и средиземноморскими провинциями. Эта так называемая битва мачт сделала Центральное Средиземноморье свободным для пиратских действий мусульман, несмотря на то, что они понесли очень серьезные потери, и в результате перемирия, заключенного между Константином и Муавией в 659 г., Кипр вернулся под византийскую власть⁴⁴. Именно с этого события Византия была вынуждена заняться проблемой организации обороны на море. Вполне возможно, что уже тогда были предприняты первые шаги по реорганизации военно-морской структуры Империи.

В Западном Средиземноморье Византия стремительно утрачивала свои позиции. В результате вторжения лангобардов в Италию, начавшегося в 568 г., североитальянские города быстро пришли в упадок, а под властью греков остались лишь прибрежные форпосты, которые можно было снабжать всем необходимым только по морю. Павия пала после трехлетней осады, а в течение семи лет лангобардами была занята большая часть Апеннинского полуострова. В 571 г. они вторглись уже в Южную Италию, где основали герцогство с центром в Беневенте; позднее Беневент станет княжеством, которое наряду с лангобардским герцогством Сполето будет доминировать в Южной Италии на протяжении нескольких веков. Между 584 г. и 588 г. римляне, жившие в Равенне, построили флот и с помощью недовольного лангобардского герцога изгнали лангобардов из их порта Классе, создав, таким образом, Равеннский экзархат. Имперское присутствие в Италии теперь ограничивалось лишь территорией экзархата и поясом территорий, простиравшихся к юго-западу вплоть до Рима, а также большей частью Апулии и Калабрии.

В течение следующих двух веков эта территория постепенно уменьшалась. Лангобардский король Ротари (636–652 гг.) прибли-

зительно в 642 г. захватил византийские форпосты на побережье Тирренского моря от Луни до Прованса. В 663 г. император Константин II прибыл в Италию и начал военные действия против лангобардов, продвигаясь к Риму, но потерпел поражение и удалился в Сиракузы в Сицилии. Здесь он решил обосноваться окончательно, набрал армию и построил флот. Однако в 668 г. Константин был убит в результате заговора. Что подтолкнуло императора к переносу своей резиденции на запад? Возможно, он питал надежду снова сделать Рим имперской столицей, полагая, что в Италии она лучше всего будет защищена от арабской угрозы, исходящей из Центрального Средиземноморья (Agar., 483–484; *Gesta episcop. Neapolit.*, 417–418; Paul. Diac., *Hist. Langob.*, V, 6–11; Theoph., a. 6153–6160)⁴⁵.

Лангобарды продолжали свое наступление в Италии на позиции византийцев, и в 751 г. король Айстульф (749–756 гг.) взял Равенну (*Fred. cont.*, §72; Paul. Diac., *Hist. Langob.*, III, 18–19, IV, 45, VI, 44). Ослабление влияния Империи на Апеннинском полуострове привело к тому, что Рим сделался независимым папским городом уже в первой половине VIII в. Таким образом, к началу IX в. византийские владения в Италии ограничивались только территориями Южной Апулии и Калабрии (Paul. Diac., *Hist. Langob.*, II, 6–8, II, 10, II, 14, II, 15–17, II, 32, III, 32–33)⁴⁶.

Хотя лангобарды заняли значительную часть Италии и, возможно, имели какое-то столкновение на море с византийцами возле Сардинии⁴⁷, они никогда не предпринимали попыток добиться власти над морем, как это сделали в свое время вандалы, и оказали в целом мало влияния на морские дела. Вероятно, именно отсутствием заинтересованности лангобардов в получении контроля над итальянским побережьем можно объяснить тот факт, что когда около 718 г. лангобардский герцог Сполето Фароальд II (703–724 гг.) сжег византийский порт Классис, король Лиутпранд (712–744 гг.) приказал герцогу восстановить его. Как бы то ни было, господство в водах Западного Средиземноморья, как и прежде, оставалось в руках Византии.

В 661 г. представитель рода Омейядов Муавийя (661–680 гг.) после длительной гражданской войны был избран халифом, перенес столицу Халифата в город Дамаск и после этого продолжил активные действия на море против Византии⁴⁸. В 667 г. подвергся нападению мусульманского флота остров Родос (*Al-Balad*, 7. 1; *Al-Tabari*, ah. 53), а в 673 г. остров был занят арабским гарнизоном, который находился там вплоть

до смерти Муавийи. В 669 г. египетский флот напал на византийскую Африку, но затем, после зимовки в Сицилии, возвратился на свою базу (Theoph., a. 6161; Al-Balad, 7. 1; Al-Tabari, ah. 53). Приблизительно в 670 г. при подготовке к предстоящему большому нападению на Константинополь арабами был, вероятно, вторично захвачен Кипр, а в 672 г. в рамках того же самого похода подвергся нападению Крит. Согласно так называемой Хронике Альфонса III, в период правления вестготского короля Вамбы (672–680 гг.) мусульманский флот, насчитывавший 270 кораблей, атаковал побережье Испании, но был уничтожен и сожжен (Chron. Alfonso III, 6–7, 72, 110; Gesta episcop. Neapol., §31). Впрочем, кажется маловероятным, что эта экспедиция произошла именно тогда, поскольку все силы Омейядов в это время были задействованы в осаде Константинополя.

Наступление на византийскую столицу началось, по всей видимости, в 671–672 гг., когда два арабских флота вошли в Эгейское море и перезимовали в Смирне (Измире), а также в Киликии и Ликии (Theoph., a. 6164, 6169). Возможно, хотя и маловероятно, что во время этой предварительной фазы нападения неподалеку от побережья Ликии произошло сражение, в котором византийцы впервые использовали «греческий огонь»⁴⁹. В 672 г. мусульмане двинулись в Мраморное море и начали осаду, длившуюся в течение семи лет, которая, впрочем, не была блокадой всего города в полном смысле слова (Theoph., a. 6165). Мусульманские эскадры в разное время удалялись на острова Кизик, Крит и Родос для зимовки, возвращаясь в Мраморное море каждую весну. В конце концов сифоны, выбрасывающие «греческий огонь», установленные на носках дромонов, уничтожили арабские флотилии и привели к снятию осады. Остатки мусульманской армады во время отступления были потрепаны штормом, и Муавийя должен был заключить тридцатилетнее перемирие, а его сын, халиф Йазид I (680–683 гг.), вывел арабские войска и флот с Кипра и Родоса (Theoph., a. 6169; Al-Tabari, ah. 54–59)⁵⁰.

После этой неудачи до конца VII в. центр византийско-арабского конфликта перемещается в Африку. Уже в 643 г. арабский наместник Египта Амр ибн ал-Ас начал предварительные действия против Триполи, а затем в 665 г. послал армию во главе с Муавийей ибн Худайи ал-Шакуни в Ифрикию. Хотя это предприятие не достигло больших успехов, тем не менее у Гадрумента арабы нанесли поражение византийскому десанту под командованием патрикия Никифора (Theoph., a.

6161; Nikeph., §34; Agar., 8, 3; Al-Balad, 5, 5; Ibn Khaldun, 1, 210–11, 311, 327–30). Тогда же Муавийя ибн Худайи основал город аль-Кайраван, которому суждено было стать столицей мусульманской Ифрикии (Al-Yaqubi, 208–9; Ibn Khaldun, 5–22). В 681 г. Укба ибн Нафи аль-Фихри выступил оттуда в поход через весь Магриб в Танжер и к Атлантическому побережью возле Агадира. Византийский военный флот перерезал его коммуникации, и когда арабы возвращались назад, они были побеждены коалицией берберских племен под командованием обращенного в ислам Кусейлы, или Касилы, ибн Ламзана, вождя берберов Авраба, и византийских войск в Тахуде около старой римской крепости под названием Табудей в Алжире. Сам Укба ибн Нафи аль-Фихри был убит (Nikeph., §34). Тогда же берберы и византийцы взяли аль-Кайраван и вынудили мусульман эвакуироваться назад в Барку на египетской границе (Al-Athir., 9–25)⁵¹.

Арабы не помышляли о новом нападении вплоть до 688 г., когда новый халиф Абд аль-Малик (685–705 гг.) вновь отправил армию под командованием Зухайра ибн Кайс аль-Балави в Ифрикию. Зухайр нанес поражение и убил Кусайлу возле Мамса, приблизительно в 50 километрах к западу от аль-Кайравана, но был вынужден отступить перед византийским десантом, который с тыла повторно занял Барку, и пал в сражении возле Дарны в 690 г. (Al-Balad, 5, 5; Abd al-Nakam, 74–7; 80–85; Ibn Khaldun, 1, 211–212). И лишь через пять лет арабы всерьез принялись за завоевание Ифрикии. Огромная армия под командованием Хасана ибн аль-Нумана аль-Гассани заняла одну за другой византийские крепости и в конце концов захватила Карфаген, византийский гарнизон которого был эвакуирован морским путем.

Берберское восстание во главе с царицей Дахией аль-Кахиной сопровождалось нападением на Карфаген византийского морского десанта под командованием патрикия Иоанна. Но аль-Кахина была побеждена, и Иоанн был вынужден удалиться на Крит за подкреплением. Однако у Иоанна не было необходимых сил, чтобы самостоятельно сопротивляться мусульманам, поэтому дни византийской Африки были сочтены. На Крите патрикий был убит мятежниками, объявившими друнгария Кивирреотов Апсимара императором, который затем двинулся на Константинополь (Nikeph., §41; Theoph., a. 6190; Al-Balad, 5, 5; Abd al-Nakam, 76–87; Ibn al-Athir, 25–35; Ibn Khaldun, 1, 213–215)⁵².

Так как гавань Карфагена оказалась слишком уязвимой для нападения с моря, Хасан начал строительство нового мусульманского

центра и портовой крепости в Тунисе, соединив внутреннее озеро с морем каналом через прибрежную полосу. Губернатор Египта Абд аль-Азиз послал 1000 коптских корабельщиков, чтобы они населили новый город и построили флот из 100 военных кораблей, с помощью которых при новом губернаторе Мусе ибн Нусайре с 704 г. началось завоевание Магриба. Это лишило Византию возможности свободного доступа к оставшимся у нее в Африке опорным пунктам, а построенный арабами флот начал совершать набеги на Сицилию, Сардинию и Балеарские острова (Al-Balad, 5, 6; Abd al-Nakam, 86–87; Ibn Khaldun, 28–30)⁵³.

Византийцы были не в состоянии адекватно отреагировать на арабское продвижение в Африке, так как в течение двух десятилетий, с 695 г. до 715 г. были заняты внутренними распрями⁵⁴, из-за которых Империя была вынуждена в основном выступать в качестве обороняющейся стороны. Иногда византийский флот, тем не менее, переходил в контрнаступление и наносил арабам чувствительные удары. Особенно упорная борьба шла за Кипр. В 693 г. остров был возвращен под власть Халифата, и на нем были размещены мусульманские войска. Однако в 695 г. он был занят византийцами, правда, ненадолго (Agar., 8, 3; Al-Tabari, ah. 107; Al-Balad, 2, 13)⁵⁵. В 709 г. византийцы напали на Египет и захватили командующего арабским флотом Халида ибн Кайсана⁵⁶.

Арабы, со своей стороны, совершали масштабные морские предприятия, опустошая острова и прибрежные материковые территории Империи, действуя при этом не только в бассейне Восточного, но и Западного Средиземноморья. В 703 г. египетский флот по требованию наместника Ифрикии Мусы ибн Нусайра напал на византийскую Сицилию. А в 704 г. остров вновь был атакован арабским флотом (Ibn Khaldun, 33–34). С тех пор в течение следующих пятидесяти лет Сицилия стала подвергаться постоянным набегам мусульман. На Сардинию мусульмане совершили нападение в 708 и 711 гг., а на Балеарские острова — в 708 г. (Gesta episcop. Neapolit., §36; Ibn Khaldun, 44)⁵⁷.

В 713 г. арабы совершили набег на Крит (Al-Tabari, ah. 125; Al-Balad, 7, 1; Theoph., a. 6234). А в 715 г. они двинулись на Константинополь. Мусульманская армия под командованием Масламы вторглась на территорию Малой Азии и первый год зимовала в Киликии, а следующий — в Никее (Nikeph., §49; Theoph., a. 6208). В 717 г. арабы взяли Пергам и переправились во Фракию. Подойдя к Константинополю,

они окружили его валом и в течение 13 месяцев вели непрерывную осаду. Впервые в византийской истории во время этой осады вход в гавань Золотой Рог был перекрыт цепью (Nikeph., §49; Theoph., a. 6208; Zon., XV, 1; Agar., 8, 3; Al-Tabari, ah. 98–9). Арабский флот подошел только 1 сентября. При этом императору Льву III (717–741 гг.) удалось уничтожить «греческим огнем» 20 отставших от остальных кораблей. В 718 г. на помощь византийцам пришел болгарский хан Тервель, который нанес арабским сухопутным силам сокрушительный удар. Но весной 718 г. из Египта прибыл второй арабский флот, а затем третий — из Африки. Лев решил дать арабам морскую битву, в которой одержал убедительную победу: большая часть арабских кораблей была потоплена или сожжена «греческим огнем», а византийцы захватили богатую добычу. Новый халиф, Умар ибн Абд аль-Азиз (717–720 гг.), приказал Масламе в августе 718 г. снять осаду. На обратном пути большая часть оставшегося арабского флота была уничтожена во время шторма (Agar., 8, 3; Al-Tabari, ah. 99; Zon., XV, 1; Nikeph., §§55–57; Theoph., a. 6209–6210)⁵⁸.

После поражения арабов под Константинополем византийский флот перешел в наступление. Он осадил Лаодикею, а армия вытеснила арабов из Малой Азии⁵⁹. В течение трех следующих десятилетий вооруженная борьба на море характеризовалась постоянными набегами с обеих сторон. В 718 г. византийский флот вновь напал на Египет, атаковав Тиннис. Набеги на Египет повторились в 720, 725 и 736 гг. Под 739 г. в мусульманской историографии имеется сообщение о 360 византийских кораблях, которые атаковали Дамиегту (Al-Balad, 2, 9; Al-Tabari, ah. 90)⁶⁰. В 747 г. было произведено еще одно нападение на Дамиегту. Впервые совместно с греками в военном походе участвовали корабли итальянских городов-государств. В том же году византийцы нанесли сокрушительное поражение объединенной эскадре сирийского и александрийского флотов у берегов Кипра, окончательно сломив военно-морскую мощь халифата Омейядов (Hist. misc., XXII, 1095; Nikeph., §68; Theoph., a. 6238)⁶¹.

Во второй половине VIII в. Византия превратится фактически в единственное государство, содержащее флот в Средиземном море⁶². Это время можно квалифицировать как второй период полного византийского превосходства на море. Доминирование греков на море было столь неоспоримым, что среди мусульман считалось более благочестивым делом охранять сирийское побережье от набегов

византийского флота, чем отстоять ночную молитву в Каабе⁶³. Отсутствие достойного противника позволило императору Константину V Копрониму (741–775 гг.) в 760-х годах перевести действующий флот во время войны с болгарами из Средиземного в Черное море.

В 763 г. флот из 800 судов перевез 9600 всадников и пехотинцев в Анхиал, где они одержали крупную победу. Однако подобный маневр не удалось осуществить в 766 г., когда второй флот, состоявший якобы из 2600 кораблей и снова направлявшийся в Анхиал, затонул в пути⁶⁴. Впрочем, не эта катастрофа нанесла тяжелейший удар по византийской военно-морской мощи. В 726 г. Лев приказал удалить символ Христа из Халки, вестибюля Большого дворца в Константинополе. Этим деянием он начал спор об иконах, который в конце концов подточил основы и ослабил Империю⁶⁵. Морские фемы, поддерживающие иконопочитателей, решительно выступали против иконоборческой политики императора. В 727 г. флоты Эллады и Кикладских островов объявили некоего Косьму императором и выступили на Константинополь, но были рассеяны императорским флотом, использовавшим «греческий огонь» (Genesios, Δ, 2–3; Zon., XV, 19; Nikeph., §60; Theoph., а. 6215). Чтобы снизить влияние морских фем, императоры из династии Исавров пошли на умышленное сокращение размеров византийского флота⁶⁶.

Войны на море в 760–920 гг. Эпоха византийской морской гегемонии продолжалась до начала IX в. Этому способствовала политическая и религиозная борьба, происходившая в тот период в Арабском халифате, которая привела в конечном счете к выделению из него ряда независимых или полунезависимых мусульманских государств⁶⁷.

С точки зрения противостояния с христианами важнейшим государством, образовавшимся в Магрибе, было государство, во главе которого находился род Аглабидов. Аглабиды вступили в борьбу за море при эмире Зийядат-Аллахе I (817–838 гг.) и в 827 г. начали завоевание Сицилии. Флот Аглабидов также стал разорять побережье Южной Италии, Корсики, Сардинии и даже Приморских Альп⁶⁸.

В период от революции Аббасидов до вступления на престол императора Василия I в 867 г. мусульманское морское могущество достигло своей наивысшей степени развития. «... Мусульмане, — пишет позднее Ибн Халдун, — взяли под свой контроль все Средиземноморье. Их власть и господство над ним были безраздельны. Христианские

страны ничего не могли сделать против мусульманских флотов ни в каком месте Средиземноморья. В это время мусульмане оседлали свои волны для завоеваний» (Ibn Khald., 2, 41). Даже если это было на самом деле не более чем преувеличение, все же захват островов и движение мусульманских флотов по всему морю должны были дать мусульманам большое влияние во всем регионе. Однако даже в период расцвета своей военно-морской мощи они не достигли полного господства на море. Более того, отделившиеся от Халифата мусульманские государства начали вести борьбу друг с другом и с Багдадским халифатом. Византия в свою очередь должна была уделять значительные силы для отражения агрессии со стороны Первого Болгарского царства во время правления великих ханов Крума (802–814 гг.) и Омортага (814–831 гг.). В Азии Аббасиды продолжали совершать бесконечные набеги на византийские территории через границу Тавра (Al-Tabari, ah. 149–198 passim; Theoph., a. 6243–6305 passim)⁶⁹.

Уже в 790 г. византийцы потерпели крупное поражение в заливе Анталья, когда мусульманский флот, шедший на Кипр, столкнулся с флотом феми Кивирреотов в Анатолийском заливе, и византийский стратиг был побежден, захвачен в плен и позже убит. (Baladh., VII, 1; Theoph., a. 6282). Во времена правления Харуна аль-Рашида возобновились арабские набеги на крупные острова Восточного Средиземноморья. В 806 г. халиф послал флот на Кипр, и многие киприоты, заподозренные в несоблюдении нейтралитета, вновь были изгнаны с родины, (Al-Tabari, ah. 190; Theoph., a. 6298). В следующем году он отправил флот на Родос, однако не смог его захватить. Крит в период правления Харуна аль-Рашида также подвергался нападениям с моря (Theoph., a. 6300)⁷⁰.

В Западном Средиземноморье ситуация также изменилась не в лучшую сторону для Византии в связи с появлением в регионе новой силы — империи Каролингов⁷¹. В 803 г. византийская Венеция приобрела независимость (Ann. regni Franc., a. 806). После того как в 809–810 гг. византийская экспедиция, отправленная, чтобы вернуть Венецию под управление Империи, потерпела поражение, король Италии Пипин I (781–810 гг.) в 810 г. предпринял попытку включить ее в собственный домен, но был вынужден отказаться от этой идеи из-за упорного сопротивления жителей Венецианской лагуны, ограничившись только сбором с них ежегодной дани. Венеция обрела независимость, с тем чтобы спустя столетия, сделаться одной

из великих держав и подлинной владычицей Адриатики (Ann. regni Franc., a. 810; Const., Adm., §28; Iohan. Diac., Cron. Venez., 104–105)⁷².

Даже после низложения Омейядов Аббасидами занимающий в это время должность наместника Ифрикии Абд ар-Рахман ибн Хабиб в 752 г. организовал последнее морское нападение на Сицилию и Сардинию (Idhari, 1, 70; Nikeph., §78). После этого острова Центрального Средиземноморья получили полувековую передышку. Однако пришедшая к власти в Африке династия Аглабидов сразу начала совершать набеги на всю центральную часть Средиземноморья⁷³. В 805 г. Аглабиды совершили набег на Пелопоннес, а в 812 и 813 гг. — на Корсику и Сардинию, Лампедузу, Понзу и Искью (Ann. regni Franc., a. 812; Nuwayri, 1, 412; Idhari, 1, 120). В 820 г. африканские пираты захватили восемь торговых судов, возвращавшихся в Италию из Сардинии. В следующем году их флотилия произвела неудачное нападение на Сардинию. Каролинги попытались ответить им, и в 828 г. эскадры из Пизы и Луни атаковали Бону в Алжире, а наместник Корсики граф Бонифаций вместе со своим братом и некоторыми тосканскими графами организовал морской поход в Ифрикию и разграбил земли между Утикой и Карфагеном (Ann. regni Franc., a. 820, 828; Const., Adm., §49; Nuwayri, 1, 412; Idhari, 1, 120; Leo III, Ep., 6–7; Vita Hludow., §42).

В это время Византия была ослаблена серией сильных поражений от болгар⁷⁴; к ним добавились потрясения, вызванные восстанием Фомы Славянина (820 г.), для подавления которого потребовалось участие значительной части византийской армии, а также фемных флотов⁷⁵. Несмотря на то, что восстание было подавлено, оно сильно ударило по обороноспособности Империи. Переход фемы Кивирретов на сторону Фомы ослабил византийские позиции в акватории Эгейского моря, что, возможно, объясняет, почему андалусским пиратам под руководством Абу Хафса Умара ибн Исы в период от 824 до 827 гг. удалось захватить Крит (Balad., VII, 1; al-Tabari, ah. 210; Const., Adm., §22; Genesios, B. 10; Khaldun., 2, 544; Skylit., Syn. hist., MT., 16; Zon., XV, 24, XVI, 7; Theoph. cont., II, 21, 23)⁷⁶. Три военно-морские экспедиции, отправленные Михаилом II на Крит, оказались неудачными⁷⁷. Византийцы вновь попытались отвоевать остров в 843 г., когда *магистр* и *логофет дрома* Феоктист с флотом добился здесь некоторого успеха. Но когда Феоктист возвратился в Константинополь, то оставленные на Крите гарнизоны были ис-

треблены арабами (Genesios, 20–23; Skylit., Syn. hist., МIII, 22, ВМ., 12; Theoph. cont., IV, 39, 41). Еще одна попытка, предпринятая в 866 г. кесарем Вардой, также не имела успеха (Skylit., Syn. hist., ВМ.12; Theoph. cont., V., 17)⁷⁸. После этого и вплоть до правления императора Льва VI (886–912 гг.) византийский флот не предпринимал против Крита никаких активных действий.

Остров превратился в базу арабских пиратов в Эгейском море, радикально нарушив баланс сил в регионе⁷⁹. Из нового морского порта, крепости Хандак на северном побережье острова, ради захвата рабов и добычи критские пираты совершали набеги на византийские острова и побережье материковой Греции. Кроме этого они взяли под свой контроль южную часть Эгейского моря и периодически занимали некоторые из расположенных там островов (Эгину, Кос, Киферу и др.). Отдельные острова, например Наксос, были вынуждены выплачивать пиратам дань. Хотя мусульманские пираты никогда не пытались захватить Родос и Кипр, почти определенно можно утверждать, что их влияние ощущалось и на этих территориях. Приблизительно в 839 г. они нанесли значительное поражение византийскому флоту возле Тасоса (Theoph. cont., III, 39; Skylit., Syn. hist., М III, 18; Zon., XVIII, 5), а около 860 г. совершили набег на острова Киклады и материк, проникнув через Дарданеллы до Приконнесоса (Theoph. cont., IV, 34)⁸⁰.

Вероятно, в ответ на эти грабежи и опустошения во второй половине IX в. наряду с фемой Кивирреотов на северных островах Эгейского моря была создана морская фема Эгейского моря, а на южных — фема Самос. Насколько эффективны были эти меры — вопрос дискуссионный, хотя византийцы действительно после их проведения имели некоторый успех на море. В 840–842 гг. стратиг фемы Фракисий Константин Контомит нанес поражение критским пиратам, разорвавшим материк. В 842 г. на помощь грекам пришла сама природа: возле мыса Хелидония буря уничтожила большой мусульманский флот, направлявшийся к Константинополю. В 852–853 гг. поняв, что за пиратским Критом стоял аббасидский Египет, византийцы собрали флот из 100 кораблей и напали на египетскую крепость Дамиетту. Им удалось взять этот важный стратегический пункт, захватив оружие, предназначенное для отправки на Крит. Шесть лет спустя византийцы осадили египетскую крепость аль-Фарам. Египтяне отвечали на эти действия, совершая рейды на

византийское побережье (Al-Tabari, ah. 238; George Hamart., Chron. synt., IV, CCLXVIII, 4; Theoph. cont., III, 39; Vita Theodoraе, 11)⁸¹.

Еще более напряженная для Византии ситуация сложилась на западе. Сколь бы трагическим по своим последствиям ни была потеря Крита, но она оказалась куда менее важным событием, чем потеря Сицилии. После ранних набегов Аглабиллов на береговые зоны от Сардинии до Пелопоннеса завоевание ими Сицилии всерьез началось только в 827 г., когда командующий византийским флотом в Сицилии турмарх Евфимий восстал и предложил Зийяд Аллаху I верховную власть взамен признания его губернатором⁸². Флот под командованием Асада ибн аль-Фурата и Евфимия прибыл в 827 г. в Сицилию. Пристав к берегу в Мазаре, нападавшие столкнулись с ожесточенным сопротивлением и не стали штурмовать Сиракузы. Возможно, захват города предотвратил венецианский и византийский флот, посланный Михаилом II. Однако в 831 г. пал Палермо, и мусульмане овладели западной частью острова. В 843 г. они заняли Мессину и стали контролировать важный пролив, но с тех пор их продвижение замедлилось (Chron. salernit., §60; Erchemp., Hist. Langob., §11; Nuwayri, 113–19; Ibn Athir., 187–194, 216; Idhari, 1, 128–129; Ibi Khaldun., 103–112; Iohan. Napol., Gesta, §54; Skylit., Syn. hist., MT., 20; Iohan. Diac., Cron. Venez., 109; Leon. Marsic., Chron. I, 21; Theoph. cont., II, 27; Vita S. Elia, 7).

Падение Сиракуз описано только у позднейших историков Ибн ал-Асира и Ибн Хальдуна (Ibn al-Athir, 216; Ibn Khaldun, 118). Согласно сообщению Ибн ал-Асира, в Сицилию был отправлен византийский флот в 300 хеландиев для освобождения острова, после того как нападение на Энну в 858 г. потерпело неудачу. Вместе с тем у нас нет никаких данных, подтверждающих эту информацию, и мы не знаем, из какого источника Ибн ал-Асир черпал свои сведения о Сицилии и Южной Италии IX в.

Сиракузы оставались под властью Византии вплоть до 878 г.; последние же византийские крепости на острове были взяты только в 907 г. (Zon., XV, 24; al-Nuwayri, 119–124, 146–152, 404–416; Ibn Athir., 216–218, 225–229, 237–240, 253–264, 263–266; Ibn Khaldun, 116–123).

Вместе с Сицилией вторжениям мусульман стала также подвергаться и Южная Италия, для нападений на которую они использовали в качестве базы Мессину. Впрочем, известно, что отдельные мусульманские набеги начались еще до падения Мессины. Бриндизи и Таранто были захвачены в 838 и 839 гг., и венецианский флот

численностью в 60 военных кораблей (*bellicosae naves*), посланный по просьбе Империи освободить Таранто, был разгромлен в 840 г. В 841 г. Бари был захвачен Хальбой, вольноотпущенником Абу Икала аль-Аглаба. Оттуда мусульманские силы совершили набег на север, заняв Анкону и нанеся в 842 г. серьезное поражение венецианцам в Кварнерском заливе. Обратив свое внимание в сторону Калабрии и западного побережья Италии, они в 846 г. напали на Рим и разграбили город⁸³. Хотя впоследствии мусульмане были вытеснены войсками западного императора Лотаря I (817–855 гг.) и в конечном счете рассеяны неаполитанским флотом возле Гаэты, тем не менее они смогли утвердиться в прибрежных итальянских городах и крепостях. Бари стал столицей эмирата, который просуществовал в течение тридцати лет⁸⁴.

Южная Италия была разделена между находящимися под управлением мусульман территориями, протянувшимися от Бари до Таранто, и лангобардскими княжествами Беневенто и Салерно на севере и западе. В ответ на мусульманские набеги Лотарь в 848–849 г. отправил своего сына Людовика на борьбу с мусульманами в Апулии, и тот, вероятно, добился некоторого успеха. Но второй его поход и осада Бари в 852 г. оказались неудачными⁸⁵. В 850-х годах арабский флот стал мощной силой в Средиземном море, заставив византийцев и всех христиан перейти к обороне⁸⁶.

В 867 г. нападение Аглабидов на Дубровник привело к тому, что император Василий I (867–886 гг.) послал друнгария флота Никиту Оорифу освободить город. Оорифа сумел снять осаду с Дубровника и восстановить византийское господство в регионе. Новый венецианский дож Урсо Партечипацио I отправил тем временем венецианский флот, который нанес поражение мусульманам возле Таранто. Тогда же был заключен франкско-византийский союз и Никита Оорифа вновь был послан в Италию⁸⁷. Однако осада союзниками Бари в 869 г. оказалась неудачной (*Ann. Bert.*, a. 869; *Chron Salern.*, §103–104; *Erchemp.*, *Hist. Langob.*, §29; *Theoph. cont.*, V, 53), и только в 871 г. войска Людовика, которым помогал хорватский флот, взяли наконец город (*Ann. Bert.*, an. 871). Третий и последний эмир Бари был отправлен в Беневенто. Попытка мусульман Таранто переломить ситуацию закончилась неудачей.

В 875 г. византийцы захватили Бари, который в течение 200 лет оставался столицей византийской Италии (*Ann. Bert.*, an. 871; *Chron Salern.*,

§§103–9, 120; Const., Adm., §29; Erchemp., Hist. Langob., §§29, 33–34, 38; Joan Napol., Gesta, §§64–65; Skylit., Syn. hist., BM., 26; Iohan. Diac., Cron. Venez., 119–21; Leon Marsic., Chron., I, 35, I, 36; Theoph. cont., V, 53, 55–57)⁸⁸.

В этот период, когда Византия отбивалась от врагов, наседавших на нее со всех сторон, у нее неожиданно появился новый опасный противник. Этим противником стали русы, совершившие в 830-х годах грабительский рейд на Пафлагонию, а затем в 860 г. атаковавшие уже Константинополь. Хотя их нападение было отбито, они оставались реальной угрозой исходившей со стороны Черного моря для столицы Империи (Photios, Homilies, III, IV; Zon., XVI, 5; ПВЛ, л. 6370; Theoph. cont., IV, 33)⁸⁹.

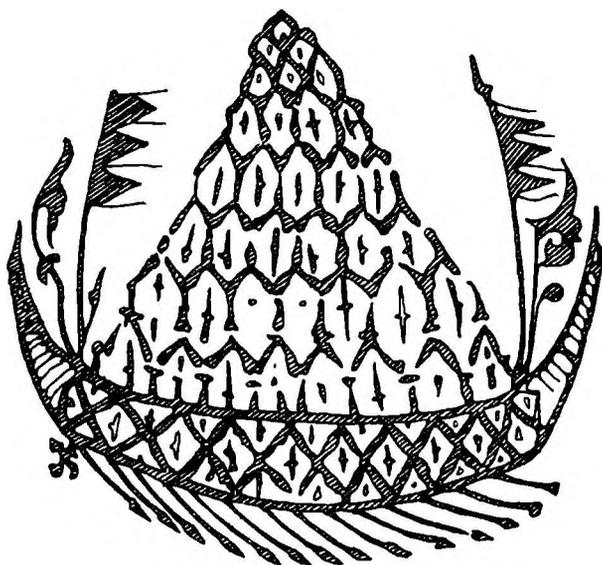
Восшествие на престол императора Василия I ознаменовало собой начало того периода, когда расстановка сил в Средиземном море стала складываться не в пользу мусульман⁹⁰. Хотя набеги как на восточные границы Империи, так и на остававшиеся под ее контролем владения в Сицилии все еще продолжались, тем не менее становится ясно, что сила мусульман была на исходе. Следующее столетие показало, что большая часть мусульманских успехов оказалась эфемерной, а средиземноморские рубежа практически везде отодвинулись к югу, за исключением границы между мусульманами и христианами в Испании⁹¹.

Василий I, продолжая политику своего предшественника Михаила III, уделил большое внимание флоту, результатом чего стали несколько важных морских побед⁹². Именно тогда византийцы сумели провести ряд успешных военных кампаний против арабов⁹³. Подобная политика в конечном итоге стала основой для последующей «византийской реконкисты», которая проводилась Македонской династией и способствовала расцвету ромейской державы⁹⁴.

Критские пираты продолжали корсарскую войну против Империи и в 872 г. совершили набег на Далмацию, хотя обычно ограничивались островами и побережьем Эгейского моря (Skylit., Syn. hist., BM, 30; Iohan. Diac., Cron. Venez., 119; Theoph. cont., V, 60). Однако уже с 870-х годов имперские эскадры начинали брать над ними верх. Приблизительно в 873 г. друнгарий флота Никита Оорифа разгромил их возле Кардии в Саросском заливе и «греческим огнем» сжег у них 20 кораблей. Затем в 879 г. он нанес им еще одно крупное поражение, уничтожив в Коринфском заливе пиратскую эскадру, совершавшую нападение на побережье Ионии (Skylit., Syn. hist., BM., 31; Zon., XVIII, 9; Iohan. Diac., Cron. Venez., 120; Theoph. cont., V, 61)⁹⁵. Благодаря этим победам Империя временно обезопасила навигацию в Эгейском море.



Корабль с косым парусом. Миниатюра из рукописи IX в. Прорисовка И. В. Кирсанова



Предположительно мусульманский военный корабль X в.
Изображение на керамике. Египет. Прорисовка И. В. Кирсанова

В то же время стала укрепляться власть мусульман в Киликии, а Тарс во время правления местного эмира Юзмана ал-Хадима (882–891 гг.) стал главной базой арабов для проведения наземных и морских военных операций против византийцев⁹⁶. Аббасиды начали восстанавливать флот в Киликии, и в 860 г. его подразделения, базировавшиеся в Тарсе, оказались достаточно сильными, чтобы напасть на Анатолию (Al-Tabari, ah. 246)⁹⁷. Возможно, Ахмад ибн Тулун осуществлял ту же деятельность в Египте, так как век спустя император Константин VII (905–959 гг.) сообщал, что приблизительно в 875 г. он готовил в Египте и Сирии огромный флот, чтобы напасть на Империю (Skylit., BM., 36; Theoph. cont., V, 68). В ответ на эту угрозу или на концентрацию мусульманских войск в Киликии Василий I, как сообщают источники, отправил экспедицию под командованием стратига по имени Алексей с целью возвращения Кипра и превращения его в фему (Const., Themat., XV, 40). Впрочем, даже если экспедиция и имела место, византийцы удерживали остров лишь в течение нескольких лет⁹⁸.

Однако на западе мусульмане продолжали наступать, и так как местных византийских войск оказалось недостаточно, Империя была

вынуждена полагаться на помощь своих номинальных итальянских вассалов. Кроме того, чтобы достичь хоть какого-то успеха, пришлось прибегнуть к переброске восточного флота в Италию⁹⁹. В Сицилии падение Энны в 858 г. ограничило владения византийцев прибрежной полосой от Таормины до Сиракуз и мыса Пассеро. Давление, которое стал оказывать на Сиракузы новый наместник Кафаджа ибн Суфян, принудило императора Василия I послать на остров новую армию и флот — возможно, это был флот под командованием Никиты Оорифы, только что освободивший Дубровник. Они достигли Сиракуз в 868 г. и вступили в бой с мусульманскими огненосными кораблями — *харакками*, под командованием сына Кафаджи Мухаммеда, в то время как сам Кафаджа вступил в сражение с византийским сухопутным войском. Очевидно, военные действия велись нерешительно, и византийский флот, возможно, тогда же ушел назад в Адриатику, где присоединился к Людовику II, готовившему в следующем году нападение на Бари (Ibn Athir., 238–239; Ibn Idhari, 1, 148–149; Ibn Khaldun, 124–125).

При новом наместнике Мухаммеде ибн Кафадже все острова вокруг Сицилии попали под власть Аглабидов. Мальта была захвачена мусульманами 29 августа 870 г. (Chron Cambr., 30)¹⁰⁰. Из Сицилии эмиры и их сюзерены Аглабиды постоянно тревожили берега Италии. В 871 г. они организовали крупномасштабное нападение на Салерно, который больше года находился в осаде, но в конечном счете были разбиты войсками, посланными Людовиком II (Chron Cambr., 32). В 875 г. через Адриатику мусульмане проникли в Триестский залив и осадили Градо. Но эта осада также оказалась для них неудачной. Тогда же они совершили набег на Кампанию и западное побережье Италии и стали угрожать Риму (Chron Cambr. 33; Chron. salern., §§111–118; Erchemp., Hist. Langob., §35). Пала Иоанн VIII в 875 г. попытался организовать коалицию против них и в 877 г. просил византийского стратига Лонговардии Григория, имевшего резиденцию в Бари, послать 10 хеландиев на защиту Вечного города (Iohan. VIII, Registr., Ep., 22, 31, 32, 47). В 880 г. он просил Василия I, чтобы император лично отправил флот против арабов (Iohan. VIII, Registr., Ep. 47; Andr. Berg., Hist., §18; Chron. Cambr., 60–61; Erchemp. Hist. Langob., §39; Iohan. Diac., Cron. Venez., 121; Leon Marsic., Chron., I, 40).

Если после захвата Бари Людовиком II, а затем перехода города к византийцам мусульманская угроза в Апулии была фактически устранена, то ситуация на западном побережье Италии в Калабрии

и Кампании была несколько иной. Там существовали довольно нестабильные политические структуры в виде лангобардских княжеств и трех полунезависимых от Византии герцогств — Гаэты, Неаполя и Амальфи. В 880 г. епископ-герцог Неаполя Афанасий II позволил группе мусульман обосноваться у подножия Везувия (Chron. Salern., §126; Erchemp., Hist. Langob., §44). Позже другая группа обосновалась в Кетаре на берегу Салернского залива. Между 881 и 883 гг. Неаполь и Салерно объединились, чтобы ликвидировать эти пиратские гнезда, но мусульмане двинулись на север и на реке Гарилиано под Гаэтой объединились с другими арабами (Chron. Salern., §130; Erchemp., Hist. Langob., §§49, 51; Leon. Marsic., Chron., I, 43; Liudpr., Antapod., II, 44). В 884 г. подверглось разграблению аббатство Монтекассино (Chron. Salern., §136; Erchemp., Hist. Langob., §61; Leon. Marsic., Chron., I, 44; Liudpr., Antapod., II, 45).

Наконец, сицилийцы в 869 г. и 873 г. вновь попытались взять Сиракузы (Chron. Cambr., 32–33, 38–39; Ibn Athir., 239–240), но город пал только в 878 г. Флот под командованием патрикия Адриана, отправленный на остров для освобождения города, предположительно на 50 дней задержался в Иераксе на Пелопоннесе из-за встречного ветра, и поэтому не успел (Ibn Athir., 247–249; Theoph. cont., V, 69–70; Skylit., Syn. hist., VM., 37; Vita S. Elia., 74–75; Genesios, Δ, 33)¹⁰¹. Византийцы продолжали держаться возле Таормины, пока она не пала в 902 г., осажденная войсками эмира Абд Аллаха ибн Ибрагима ибн Ахмада (Chron. Cambr., 60–61, 68–9; Ibn Athir. 253–254; Skylit., Syn. hist., LF, 21; Theoph. cont., VI, RL., 18; Vita S. Elia., 80–83)¹⁰².

Успехи мусульман в Сицилии привели к тому, что африканские и сицилийские пираты стали нападать на владения Византии на западе. В 880 г. Аглабид Ибрагим II двинул свой флот в Ионическое море, совершив набег на острова Кефаления и Закинф. В ответ Василий I отправил флот из 45 военных кораблей под командованием патрикия и друнгария флота Насара. Хотя некоторые из экипажей взбунтовались в Мэфоне, Насар сумел переломить ситуацию и чрезвычайно смелой тактикой ночного нападения уничтожил аглабидский флот возле побережья Западной Греции¹⁰³. Продолжая поход на запад, Насар со своим флотом высадился возле Палермо, разорил близлежащую территорию, захватил множество мусульманских кораблей и на обратном пути одержал еще одну победу возле Пунта ди Сило (Chron. Cambr., 32–33; Genesios, Δ, 34; Ibn Athir., 257; Skylit., Syn.

hist., VM., 32; Zon., XVI, 10; Theoph. cont., V, 62; Vita S. Elia., 36). Эти успехи позволили византийцам послать эскадру под командованием спафария Григория, турмарха Теофилакта и комита Диогена к Неаполю, где они одержали важную победу над мусульманами. Флот с триумфом возвратился в Константинополь, и после их отбытия византийский командующий в Италии патрикий Лев Апостип наконец сумел отбить у мусульман Таранто (Chron. Cambr., 62–63; Genesios, Δ, 34; Iohan. VIII. Registr. Ep., 245; 263; Skylit., Syn. hist., VM., 34; Zon., XVI, 10; Theoph. cont., V, 66; Vita S. Elia., 38–39)¹⁰⁴.

В 870–880-х годах византийцы перешли на западе в непродолжительное контрнаступление против арабов и закрепились в Апулии и Калабрии, где была создана Лонгобардская фема, на основе которой позднее оформился Итальянский катепанат. Василий I развил эти успехи и отправил в Италию армию под командованием domestика схол Никифора Фоки Старшего (Chron. Cambr., 34–35; Erchemp., Hist. Langob., §81; Ibn Athir., 262; Theoph. cont., V.71), который достаточно быстро захватил множество городов и крепостей, при этом столь благородно вел себя с их жителями, что когда Лев VI приблизительно в 905 г. писал свою «Тактику», он посвятил ему целый пассаж (Leo, Takt., XV, 38).

Отреагировав на успех Никифора Фоки, папа Стефан VI (885–891 гг.) попросил, чтобы Василий послал хеландии для защиты морского побережья возле Рима. Наконец, в 891 г. византийцы даже захватили Беневенто, хотя и удерживали его лишь в течение четырех лет. Но на море в октябре 888 г. у них случилась крупная неудача. При попытке вторгнуться в Сицилию византийский флот потерпел поражение или в районе Мессинского пролива, или возле Милаццо, а мусульмане тогда же разграбили Реджио (Chron. Cambr., 64–5; Theoph. cont., V, 71; Vita S. Elia., 56–57)¹⁰⁵.

Несмотря на успехи византийской политики при Василии I, во время правления его преемника Льва VI Мудрого (886–912 гг.) Империя вновь столкнулась с серьезными угрозами в Восточном и Западном Средиземноморье. На севере шла война против болгарского царя Симеона, во время которой в 895 г. часть императорского флота была использована для переправки армии венгров через Дунай для нападения на Болгарию¹⁰⁶. Болгарские войны привели к нескольким дорого обошедшимся поражениям, в то же время арабская военноморская угроза достигла новых высот, после того как арабы начали

совершать опустошительные набеги на побережье Эгейского моря. Еще в конце правления Василия такую угрозу для византийских владений стал представлять тарсский флот. В 883 г. против Тарса была отправлена многочисленная армия, которой командовал *доместик схол* Кеста Стипиот. Однако во время внезапного ночного нападения, произведенного Юзманом аль-Кадимом, византийцы были разбиты, а их предводитель убит (Al-Tabari, ah. 269–270; Syn. hist., BM., 25). Этот Юзман вплоть до своей смерти в 891 г. был известен рейдами на византийские территории с использованием военного флота. Вскоре после 883 г. он совершил набег на Эврип, который был отражен флотом стратига Эллады Иниатом, который использовал против мусульманских кораблей «греческий огонь» (Al-Tabari, ah. 272; Skylit., Syn. hist., BM., 29). Однако Юзман продолжал свою деятельность. Так, в 891 г. или 893 г. его флот осадил остров Самос и захватил в плен его стратига (Al-Tabari, ah. 274–275; Skylit., Syn. hist., BM., 25; Zon., XVI, 9; Theoph. cont., V, 50–51)¹⁰⁷. Затем Тарс (до 897 г.) стал подчиняться наместникам египетских Тулунидов, а позднее — наместникам Аббасидов, которые продолжали осуществлять ежегодные набеги на византийские земли (Al-Tabari, ah. 278; Skylit., Syn. hist., BM., 29; Zon., XVI, 9; Theoph. cont., V, 59). В 898 г. флот тарсийцев под командованием Рагиба, преданного человека аль-Муваффака, брата багдадского халифа аль-Мутамида, столкнулся с византийским флотом. Вероятно, это был флот фемы Кивирреотов. Аль-Табари сообщает, что Рагиб нанес ему поражение, захватив многочисленные корабли и казнив 3000 моряков (Al-Tabari, ah. 285)¹⁰⁸.

Эта победа открыла Эгейское море для грабительских набегов сирийского флота. Первый серьезный удар по Византии был нанесен в 901 г., когда ренегат Дамиан Тирский разграбил Деметрияду (Kaminates, De expugn., §14; Theoph. cont., VI, RL., 20; Vita S. Elia., 108)¹⁰⁹. Особенно сильные поражения византийский флот потерпел от Льва Триполитанского, известного мусульманам под именем Гулям Зурафа. Ранее он являлся византийским моряком из флота Кивирреотов, который попал в плен к мусульманам и там перешел в ислам. В 904 г. он совершил опустошительный набег на Эгейское море, во время которого проник в Дарданеллы и разграбил Абидос, нанеся поражение друнгарии флота Евстафию Аргиру. На обратном пути Лев захватил и разграбил Фессалонику, а затем удалился назад в Триполи, совершив остановку на Крите со своим флотом, груженным добычей и пленны-

ми. По сведениям Аль-Табари, Лев убил в Фессалонике 5000 человек, даровал свободу 4000 мусульманских пленников, захватил 60 кораблей и тысячи пленных. Каждый человек в этой экспедиции получил по 1000 золотых динаров из доходов от добычи (Al-Tabari, ah. 291; Kaminiates, De expugn.; Skylit., Syn. hist., LF., 23; Theoph. cont., VI, RL., 21; Vita S. Elia., 109)¹¹⁰. Письмо, которое патриарх Николай I Мистик написал позднее эмиру Крита, возможно, призвало к освобождению пленных, захваченных в Фессалонике (Nicholas I, Ep. №2)¹¹¹.

В ответ на грабежи пиратских эмиров Киликии император Лев VI в 910 г. отправил в Левант большой флот под командованием патрикия и логофета дрома Имерия, который уже одержал к тому периоду важную победу над мусульманами в День Апостола Фомы, вероятно, в 905 или 906 гг. (Skylit., Syn. hist., LF., 29; Zon., XVI, 14; Theoph. cont., VI, RL., 26). В сведениях источников об этой экспедиции Имерия существует определенная путаница¹¹². Это связано с тем, что инвентари, о которых говорится в трактате Константина Багрянородного «О церемониях», на самом деле — инвентари вооружений, подготовленных для вторжения на Крит в 911 г.¹¹³ Но последняя экспедиция, без сомнения, началась в 910 г. нападением на мусульманский флот в Леванте. В ответ на это Дамиан Тарсийский в течение четырех месяцев разорял Кипр и захватил множество пленных, вероятно, потому, что жители нарушили условия соглашения с мусульманами, помогая Имерию (Skylit., Syn. hist., LF., 33; Zon., XVI, 14; Theoph. cont., VI, RL., 31, VI, BA., 5)¹¹⁴.

Экспедиция началась успешно, но трехлетние усилия, направленные на то, чтобы сломить могущество мусульман в Леванте и в Эгейском море, закончились катастрофически. Вероятно, Имерий совершил неудачное нападение на Крит, а в октябре 912 г. его флот был уничтожен к северу от Хиоса флотом Льва Триполитанского и Дамиана¹¹⁵.

Во втором письме, датированном 913–14 гг., патриарх Николай I Мистик умолял халифа аль-Муктадира об освобождении кипрских пленников (Nicholas I, Ep., №1)¹¹⁶. Между 909 г. и 916 г. три надписи из Атталии, центре фемы Кивирреотов, сообщили об укреплении стен, произведенном друнгарием Стефаном из-за угрозы мусульманского нападения.¹¹⁷

В Италии в период правления Льва VI Византия в целом также вела неудачные действия. Аглабиды в последний раз предприняли серьезное усилие закрепиться на юге полуострова. В июле 901 г. Абу-

л-Аббас, сын эмира Абд Аллаха II ибн Ибрагима, захватил Реджио. Если верить Ибн Асиру, вспомогательный византийский флот под командованием стратига Калаврии Евстафия в 902 г. был побежден возле Мессины и потерял 30 кораблей (Ibn Athir., 263; Chron. Cambr., 40–48; Ibn Khaldun, 136–137; Vita S. Elia., 62–63). После взятия Тарормины Абд Аллах переправился в Калаврию, но погиб при осаде Козенцы, а его войско разбежалось. Тем не менее мусульманская угроза была все еще основательной. Поэтому приблизительно около 914 г. Константинополь приказал Евстафию заключить перемирие с эмиром Сицилии Ахмадом ибн Зиядат Аллахом, соглашаясь на ежегодные унижительные выплаты в 22000 ливров золотом. В 915 г. объединенные войска папы, Сполето, Гаэты, Камерины, Беневенто и Салерно наконец устранили пиратское гнездо арабов в устье Гарильяно, перекрыв византийским флотом выход из него. Но даже если угроза мусульманского завоевания Южной Италии миновала, то сицилийские пираты еще в течение еще 50 лет продолжали опустошать побережье Италии. К ним присоединились эскадры только что созданного халифата Фатимидов, которые организовывали свои действия из аль-Махдии в Африке (Chron. Cambr., 70–82; Ibn Athir., 263–266; Ibn Khaldun, 136–44; Skylit., Syn. hist., NF, 4; Leon Marsic., Chron., I, 52; Liudpr., Antapod., II, 51–54; Vita S. Elia., 62–63, 82–83).

Все эти неудачи в войнах с мусульманами при Льве VI были связаны с тем обстоятельством, что Империя вынуждена была вести тяжелые войны на балканской границе с Болгарским государством Семиона. В попытке сделать Болгарию равной Империи тот хотел даже завоевать Константинополь. Получив образование в ромейской столице, он сделался непримиримым и опасным врагом ромейской державы. Начав военные действия в 893 г., уже в 896 г. он уничтожил византийскую армию при Булгарофиге, после чего согласился на перемирие, которое в целом продержалось приблизительно 16 лет. В это же время (около 907 г.) князь киевский и новгородский Олег напал на Константинополь и вынудил Льва VI заключить с ним договор, предоставив русским купцам определенные права в городе. В 913 г. Симеон Болгарский снова отправился в поход на Константинополь, и правительство нового императора Александра (912–913 гг.), возглавляемое патриархом Николаем I Мистиком (901–907 гг., 912–925 гг.), было вынуждено достигнуть с ним соглашения, признав его царский титул. Тем не менее позднее военные действия возобновились, и в 917 г.

Симеон нанес сокрушительное поражение византийские армии при Ахелое и Катасиртах. Болгарские войска совершили набег даже далеко на юг, к Коринфскому заливу, создав условия, при которых друнгарий флота Роман Лакапин смог захватить престол.

Талассократия: византийская «реконкиста» и период гегемонии на море в 920–1030 гг. В течение всего периода от потери до отвоевания Крита, для которого были характерны постоянные усилия, направленные на территориальную экспансию Империи и восстановление ее в прежних границах, умиротворение вод Эгейского моря и обеспечение коммуникаций с Западом составляет главную цель морской политики Византии. Поэтому все действия, которые Империя больше века вела на море, прежде всего при первых императорах Македонской династии, естественным образом были направлены, с одной стороны, на завоевание Крита, а с другой — на защиту византийских владений в Италии. Эти действия проявлялись в постройке на константинопольских верфях серии больших флотов, состоявших главным образом из кораблей дальнего радиуса действия. Эти флоты служили орудием наступательной политики и осуществляли операции против самого Крита или против пиратских судов, базировавшихся на нем и действовавших в водах Эгейского море, и против сицилийских арабов, которые угрожали Италии. Лишь иногда византийский флот направлялся против других врагов Империи — египетских арабов, бывших союзниками критских мусульман, киликийских и сирийских арабов, которые в IX и X вв. возобновили свои рейды, и русов, периодически атаковавших территории Империи и даже окрестности Константинополя, порою прощкая в Эгейское море. Однако они не были настоящими соперниками для Империи на море.

В начале 20-х годов X в. ситуация на море изменяется, и византийский флот вновь начинает доминировать в Восточном Средиземноморье. Возможно, этому способствовало вступление на императорский престол в 920 г. друнгария флота Романа I Лакапина¹¹⁸. Однако в начале его правления ситуация на севере продолжала оставаться для Империи критической. Продолжалась нескончаемая война с Болгарией. Попытки нейтрализовать Симеона имели лишь ограниченный успех, и в 922 г. болгарский правитель вновь вторгся на территорию ромеев и одержал победу возле Пиги, у стен Константинополя. Адрианополь был временно потерян для Византии. Переговоры о мире в 924 г. закончились неудачно, и болгарская угроза была отведена только после поражения

болгар в войне с хорватским князем Томиславом в 926-м и смерти самого Симеона в 927 г. Его сын Петр заключил с Империей мир¹¹⁹.

В северо-западном регионе Средиземного моря на рубеже IX и X вв. наблюдалось усиление морского могущества мусульманской Испании на фоне продолжавшегося распада франкских монархий Франции и Италии. Уже в 879 г. эмир Мухаммед I построил флот в Кордове. Однако подлинным создателем кордовского флота считается первый кордовский халиф Абд ар-Рахман III (929–961 гг.). Флот позволил ему установить контроль над всем Западным Средиземноморьем¹²⁰.

В Сицилии правление аглабидских эмиров в 910 г. сменилось правлением фатимидских эмиров. Хотя иногда здесь и вспыхивали местные мятежи, все же с того времени и до 948 г. эмиры будут назначаться главным образом из Аль Махдии. В 925–926 гг. и 929 г., несмотря на персмирие, заключенное в 914 г., сицилийские корабли совершили набег на Калаврию и Васакиату (Ibn Athir, 320)¹²¹. Однако к этому времени подобные сицилийские набеги не имели ощутимых последствий. Более серьезную угрозу представляли действия фатимидского флота из Африки. В 925 г. хаджиб Абу Ахмад Джафар с флотом отправился в Апулию и разграбил Бруццано и Орию, пленив множество евреев и отправив их в Африку (Chron. Cambg., 42–43, 72–73; Lupus Protosp. a. 924). Затем в 927 г., а возможно, также в 928 г. и 929 г., сакалибский эмир Сабир отправился из аль-Махдии с флотом, насчитывающим 44 корабля. В 928 г. был, вероятно, взят Таранто. А в 935 г. Фатимиды разграбили даже Геную (Chron. Cambg., 42–43, 72–73; Ibn Athir., 317, 411–412; Ibn Khaldun, 2, 529; 162–163; 2, 41)¹²².

Попытки Фатимидов установить свою власть над правителями Магриба привели к борьбе за влияние между ними и Абд ар-Рахманом III, к захвату Омейядами Мелильи в 927 г. и Сеуты в 931 г. Когда же корабль Омейядов в 955 г. атаковал и захватил возле побережья Африки фатимидский корабль, это привело к войне. Тогда же сицилийскому эмиру Аль Хасану ибн Али аль-Кальби, находившемуся на службе у Фатимидов, было приказано использовать свой флот против Испании. Он напал на Альмерию и уничтожил там омейядский флот. В ответ омейядский флот, насчитывавший 70 кораблей, атаковал побережье Африки, разграбив аль-Калу, Сузу и Табарку. В 958–959 гг. фатимидский халиф аль-Муизз (909–934 гг.) послал своего военачальника Джавхару аль-Саклаби в Магриб. Триумфально пройдя по Магрибу, он повторно установил власть Фатимидов вплоть до побережья

Атлантики, за исключением Сеуты и Танжера, которые продолжали удерживать Омейяды. Таким образом, по сообщению Ибн Хальдуна, в середине X в. и омейядский, и фатимидский флоты значительно увеличились, насчитывая по 200 кораблей каждый¹²³.

И все же в начале 20-х годов X в. ситуация начинает изменяться. Уже в 923 г. Лев Триполитанский был побежден патриkiem Иоанном Радином в морском бою возле Лемноса, где Лев, вероятно, был убит (Theoph. cont., VI, BK., 9; Skylit., Syn. hist., KL., 7). Дамиан умер в следующем году во время осады крепости Стробил в феме Кивирреотов. После этого угроза Империи от мусульманского флота и сирийских, киликийских и критских пиратов постепенно начала рассеиваться (Skylit., Syn. hist., RL., 11; Theoph. cont., VI, BR., 14)¹²⁴. Именно в этот период началось возрождение византийского флота.

Растущая мощь византийского флота была продемонстрирована уже в 941 г., когда флот киевского князя Игоря, напавший на Константинополь, был рассеян императорским флотом под командованием патрикия Феофана (ПВЛ, л. 6449 г.; Theoph. cont., VI, BR, 39). В следующем году император Роман I Лакапин в ответ на просьбу о помощи короля Италии Гуго Арльского в борьбе против мусульман Фраксинега смог отправить эскадру хеландиев, которые уничтожили мусульманские корабли «греческим огнем». Империя постепенно набирала силу, и уже в 944–945 гг., согласно сообщению Масуди, Родос становится византийским арсеналом, где были построены военные корабли, которые затем напали на Египет (Masudi, 2, 423; Liudpr., Antapod., V, 9, 14–16; Zon., XVI, 19).

Придя к власти, император Константин VII использовал борьбу между Фатимидами и Омейядами на Средиземном море, чтобы начать планирование экспедиции с целью возвращения Крита. В 946 г. он отправил в Кордову посольство, которое было встречено там с большим великолепием. Другое посольство состоялось в 949 г. Намерение императора, несомненно, состояло в том, чтобы нейтрализовать любую помощь, которую Фатимиды могли оказать Криту, а также, возможно, изыскать способ для укрепления византийской власти в Южной Италии (Ibn Khaldun., 2, 353; 357; Liudpr., Antapod., VI, 4). Однако критская экспедиция, которая наконец состоялась в 949 г., потерпела поражение, вероятно, из-за некомпетентности ее командующего (ἡγούμενος ναυμαχίας — «командующий морским сражением») Константина Гонгилы (Leo Diac., Hist., I, 3; Skylit., Syn. hist., BK., 14; Zon., XVI, 22)¹²⁵.



Восточное Средиземноморье в IX в. Воспроизведено по: Константин Багрянородный. Об управлении Империей. М., 1991

Попытка нового наступления в Италии в 951–952 гг. также закончилась поражением. Возможно, уже в следующем после неудачной критской экспедиции году Константин VII отправил в Италию патрикия Малакина с флотом, которым командовал Макроиоанн. В ответ на это эмир Сицилии Али попросил подкреплений у своего сюзерена, фатимидского халифа аль-Мансура, в 951 г. высадился в Калабрии и нанес византийцам ряд серьезных поражений. Во время своего возвращения в 952 г. он снова победил войска Малакина возле Гераса. Представляется, что в результате этих поражений Константин VII отправил Иоанна Пилата заключить перемирие с Али, а другое посольство — в аль-Махдийю, чтобы подтвердить перемирие с его формальным господином (Chron. Cambr., 44–47, 74–77; Ibn Athir., 350–354; Ibn Khaldun., 2, 540–541, 167–169; Skylit., Syn. hist., NF., 7, 8; Lupus Protosp., a. 951)¹²⁶.

Неудачи византийских войск и флота привели к тому, что герцог неаполитанский Иоанн стал проводить политику мирного сосуществования с сицилийскими мусульманами и лангобардами Капуи и Беневенто. Поэтому в 956 г. император отправил в Италию еще одну сильную армию под командованием патрикия Мариана Аргира, чтобы вновь привести Неаполь и лангобардские княжества к повиновению и защитить Калабрию и Кампанию от нападений со стороны сицилийских мусульман (Theoph. cont., VI, AK., 30). Флот, находившийся под командованием Аль Хасана ибн Али аль-Кальби и его брата Аммара, на котором мусульманское войско двигалось из Африки в Палермо, в 958 г. затонул в результате шторма. После этого бедствия аль-Муизз, очевидно, согласился на новое перемирие с Константином VII, которое сохранялось вплоть до вторжения византийцев на Крит в 960 г. В это время африканский флот, возможно, напал на Неаполь (Theoph. cont., VI, AK., 31; Chron. Salernit., §161; Ibn Athir. 353–356, 359; Skylit., Syn. hist., NF, 8)¹²⁷. Фатимиды и теперь уже независимые от них сицилийские эмиры Кальбиты все еще представляли угрозу для Южной Италии, но не столь значимую, как ранее, и ситуация в регионе начала стабилизироваться.

В период правления императора Никифора II Фоки (963–969 гг.) Византия предприняла попытку вернуть контроль над Сицилией. После восстания сицилийских греков против мусульман Никифор послал на остров войска, которые в 963–965 гг. временно захватили Таормину и Раметту (Leo Diac., Hist., IV, 5; Skylit., Syn. hist., NF., 3–4; Chron

Cambr., 46; Ibn Athir., 362–364). Однако армия и вспомогательный флот под командованием патрикия Манула в 965 г. были побеждены фатимидским флотом в Мессинском проливе (Leo Diac., Hist., IV, 5; Skylit., Syn. hist., NF., 9; Zon., XVI, 24; Chron Cambr., 78; Ibn Athir., 365–366; Ibn Khaldun., 2, 545, 169–171)¹²⁸. Вскоре после этого было заключено перемирие, поскольку Фатимиды уже давно планировали вторжение в Египет, а Византия воевала с русами, болгарами и западным императором Оттоном I (962–973 гг.).

В феврале 962 г. Оттон I прибыл в Рим для коронации императорской короной (Chron. Salern., §166). Его интерес к Южной Италии был обусловлен желанием подчинить своему влиянию лангобардские княжества Капуя-Беневенто и Салерно, которыми в это время управляли соответственно Пандульф I Железная Голова (943–981 гг.) и Гизульф I (952–977 гг.). На верховную власть над ними претендовали в то время как Западная, так и Восточная империи. В 967 г. Оттон посетил Беневенто, а в 968 г. возвратился в Беневенто и Капую и организовал осаду византийской крепости Бари (Chron. Salern., §§167–169). Считая ее неприступной, он отправил в Константинополь посольство, которое возглавлялось епископом Кремоны Лиутпрандом. Однако Никифор II Фока не стал разговаривать с Лиутпрандом. Борьба возобновилась в 969 г., но была завершена после убийства Никифора Иоанном Цимисхием, который предложил заключить брак между его племянницей Феофано и сыном императора Оттона I — Оттоном, будущим императором Оттоном II. Свадьба состоялась в храме Св. Петра 14 апреля 972 г., и Оттон I ушел из Южной Италии (Chron. Salern., §§170–174; Liudpr. Rel.; Rom. Sal. Chron., 167)¹²⁹. Таким образом, с 965 г. моря вокруг Южной Италии стали местом действий византийского флота, флотов возвышающихся городов Неаполя, Гаэты и Амальфи, салернских князей и прежде всего — флота сицилийских эмиров Кальбитов, которые сделались фактически независимыми от Фатимидов, хотя теоретически все еще признавали их власть.

В отношениях с Аббасидами и египетскими Ихшидидами на восточных рубежах в течение первой половины X в. было относительно спокойно. Однако Тарс все еще создавал угрозу для Византии. Она была устранена только тогда, когда стратиг Кивирреотов Василий Эксамилит одержал в 956 г. крупную победу над тарсийским флотом возле побережья Ликии (Ibn Athir., ah. 345; Theoph. cont., VI, AK., 29). Эта победа дала византийцам возможность предпринять новое нападе-

ние на Крит¹³⁰. Император Роман II (959–963 гг.) приказал это сделать Никифору Фоке, который успешно выполнял поставленную задачу в период между июлем 960 г. и мартом 961 г. На Крит был отправлен флот из 100 дромонов, 200 хеландиев и 308 транспортных судов, перевозивших в общей сложности 77 000 воинов (Leo Diac. Hist., I, 5; II, 5; Skylit., Syn. hist., RN., 4; Zon., XVI, 23; Sym. Mag., 758–760; Theoph. cont., VI, RK., 7–12)¹³¹. Критские мусульмане обратились за помощью одновременно к Фатимиду аль-Муиззу и регенту Ихшидидов Абу-л-Мисху Кафуру, однако не получили помощи, потому что предложения фатимидского халифа к Кафуру о совместных действиях были проигнорированы. Последний вполне справедливо понимал, что это сотрудничество будет означать переход политического и морального преимущества к Фатимидам.

В 963 г. Никифор Фока с войском двинулся в Киликию. Попытка Кафура воссоздать египетский флот для освобождения Тарса потерпела неудачу: его эскадра из 36 кораблей была сильно потрепана штормом, а ее остатки были уничтожены в морском сражении у побережья Кипра в 965 г. (Syn. hist., NF., 11–13) Таким образом, Тарс и Кипр вновь перешли под власть Империи. Никифор закрепил эти успехи мощным наступлением на Сирию, организованным в 969 г., в результате которого Антиохия и весь северо-запад Сирии к западу от Алеппо и к северу от Триполи возвратился под власть Империи¹³². Иоанн I Цимисхий (969–976 гг.) продолжал эту политику, захватив в 975 г. Бейрут и вынудив Дамаск платить дань, хотя осада византийцами Триполи оказалась неудачной.

Эти завоевания устранили угрозу со стороны некогда могущественного арабского сирийского флота, восстановив византийское господство в восточной части Средиземного моря, так что Никифор Фока мог похвастаться перед Лиутпрандом Кремонским: «Я — единственный начальник моря» (Liudpr., Relat., §11)¹³³.

Важное значение византийский флот сыграл и во время русско-византийской войны 970–971 годов, когда император Иоанн Цимисхий послал 300 кораблей для блокады со стороны Дуная осажденной в Доростоле дружины Святослава¹³⁴.

Период со второй половины X в. до конца Македонской династии характеризуется значительным территориальным расширением Византии. Победы доместика схол Иоанна Куркуаса, в результате которых Византия приобрела значительную часть Малой Армении, открыли эпоху византийских завоеваний на Востоке. Победоносные

походы Никифора Фоки против критских, киликийских и сирийских мусульман, боевые действия Иоанна Цимисхия на дунайской и сирийской границе, болгарские войны Василия II, сопровождавшиеся победами, одержанными над арабами Сицилии, расширили границы Империи и восстановилим престиж, который когда-то имела Римская империя. Великая экспансия ромеев в конце X и начале XI вв. обеспечила Империи гегемонию в восточном мире, где снова установился, правда, на очень короткий период, «римский мир» (*pax romana*).

В самом деле, в конце X в. Империя перестала ощущать на себе давление со стороны традиционных противников на море. Крит и Кипр возвращаются под власть Константинополя, и угроза от мусульманских пиратов ослабевает. Этому способствовало и то обстоятельство, что традиционный союзник пиратов — Египет — переживает серьезные перемены. После того как в 969 г. фатимидские войска окончательно захватили Египет и в 973 г. халиф аль-Муизз из Африки перебрался туда, Фатимиды в течение некоторого времени не предпринимали никаких действий против Империи. Их флот был первоначально занят противостоянием сирийским эскадрам, которые поддерживали карматов и других мятежников в Сирии и Палестине. Военные действия с Империей возобновились лишь в 990-х годах. На западе Кордовский халифат на рубеже X и XI вв. пререходит в стадию упадка и политического распада, и его морская мощь постепенно сходит на нет. Получивший независимость от Фатимидов Сицилийский эмират также перестал представлять какую-либо угрозу, поскольку сицилийские арабы в начале XI в. должны были сами противостоять как попыткам Византии вернуть себе остров, так и нападениям флотилий усилившихся морских государств Италии.

В самой Южной Италии, несмотря на то что больше не существовало опасности завоевания ее территории мусульманами, набегги сицилийского флота на эти земли, возобновившись в 975 г., продолжались в 980-х годах (Chron. Cambr., 46; Ibn Athir., 389–390; Ibn Khaldun, 172; Rom. Sal. Chron., 168) Они побудили императора Оттона II (973–983 гг.) вмешаться в дела этого региона. В 981 г. он вступил с войском на территорию Апулии и Калабрии, побуждая эмира Абу-л-Касима пересечь пролив. Возле Пунта ди Стило войска противников встретились. Произошло сражение, которое закончилось катастрофическим поражением германских войск. Сам император, как передает Титмар Мерзебургский, сумел бежать, проплыв на своем коне

по морю и найдя убежище на одном из двух византийских хеландиев, которые ранее он принял на свою службу в Таранто для организации корсарских действий (Chron. Cambr., 48, 80, 82; Ibn Khaldun., 174–175; Iohan. Diac., Cron. Venez., 145; Leo Marsic., Chron., II, 9; Rom. Sal. Chron., 170–171; Thietm. Mers., Chron., III, 20–23). В конце концов он отправился назад на север, ничего не добившись и оставив Южную Италию наедине с ее собственными проблемами. Его сын Оттон III (996–1002 гг.) стремился подчинить своей власти только территории княжеств Капуя и Беневенто, но перестал беспокоить византийские владения и подконтрольные им районы на юге.

Вся эта ситуация сказалась на положении и действиях как центрального, так и провинциальных флотов Византийской империи, что косвенно подтверждается византийскими нарративными источниками. Они практически перестают упоминать какие-либо экспедиции византийского флота. Исключением являлся факт использования флота на Дунае во время войны Иоанна Цимисхия против киевского князя Святослава в 971 г., о чем мы уже говорили, а также факт набора моряков в 989 г. паракимоменом Василием Нофом для императора Василия II (976–1025 гг.), который воевал против мятежника Варды Слира (Leo Diac., Hist., VIII, 5, X, 10; Skylit., Syn. hist., ITZ, 12)¹³⁵. Скорее всего, только в конце правления Василия II была организована новая большая морская экспедиция. На сей раз ее целью была очередная попытка вернуть Сицилию.

Подготовка похода была ускорена благодаря предшествующим событиям в Южной Италии. В 1009 г. некий знатный человек Мело поднял восстание против византийского правления, которое продолжалось, пока не было подавлено новым катепаном фемы Лонгобардии Василием Месардонитом, отправленным из Константинополя в 1010 г. На помощь ему были отправлены флотилии фем Самос и Кефалония (Skylit., Syn. hist., BK., 8; Zon., XVII, 8–9). Мело бежал к лангобардам. Однако в 1017 г. он возвратился в сопровождении норманнских наемников. Василий Месардонит умер в начале этого же года, но новый катепан Василий Воиоанн в октябре 1018 г. одержал решающую победу при Каннах. Эта победа позволила византийцам снова объединить земли в Северной Апулии и Капитанате под своей властью и утвердить верховную власть императора над лангобардскими княжествами. После этого Василий II задумал начать новую попытку отвоевать Сицилию, и во главе флота туда был послан некий Орест.

Экспедиция потерпела неудачу, и Орест в конечном счете в период правления императора Романа III Аргира (1028–1034 гг.) был смещен со своего поста (Skylit., Syn. hist., RA., 8, 17; Zon., XVII, 9).

В то же время оборону акватории островов Эгейского моря с успехом обеспечивали флоты местных фем. Так, в 1023 г. небольшая русская флотилия, которая имела определенный успех во время своего пиратского рейда на окрестности Константинополя, прошла через Пропонтиду и вошла в воды Эгейского моря. Здесь она сразилась со стратигом Авидоса¹³⁶, а затем, когда достигла острова Лемнос, была рассеяна флотом Кивирреотов и стратигом Самоса, которым помогал дука Фессалоники (Skylit., Syn. hist., BK., 40). Наконец, арабские флотилии из Сицилии и Африки, единственных мусульманских владений, которые в то время имели свой флот, во время своих набегов на византийское побережье в Эгейском море оказывались лицом к лицу со стратигами Кивирреотов и Самоса, которым помогал стратиг Хиоса (Zon., XVII, 10, 14; Skylit., Syn. hist., BK., 47, KVIII, 2, MP., 8–9)¹³⁷. В Ионическом море и возле побережья Адриатики они имели дело с флотами, подчинявшимися стратигам Навпакта, Рагузы (Skylit., Syn. hist., RA., 34) и, без сомнения, с флотом Кефалонии, хотя этот последний в данном случае не был упомянут.

На востоке Средиземного моря военные действия Фатимидов с Империей разгорелись лишь в 990-х годах после серии столкновений, среди которых можно отметить рейд византийского флота на Александрию, организованный в 993 г. Вероятно, в ответ на это в 996 г. фатимидский халиф аль-Азиз начал строить в Каире новый большой флот. Пожар, который уничтожил некоторые корабли, вызвал подозрение у мусульман, что он был организован христианами купцами из Амальфи, и толпа убила 100 из них и ограбила местные христианские церкви. Флот был восстановлен, и 24 корабля были посланы к Триполи, но этот флот затонул возле сирийского побережья. Однако в 998 г. было все же отправлено 20 кораблей на помощь в подавлении восстания в Тире, и они оказались способны нанести поражение византийской эскадре, которая оказывала помощь мятежникам. В следующем году было заключено десятилетнее перемирие (Yahya Ant., XXIII, 3). А с конца X в. фатимидский флот приходит в упадок. По крайней мере об этом свидетельствует полное отсутствие упоминания о какой-либо его активности в источниках. Во время правления фатимидских халифов Аль-Хакима и аль-Захира отношения с Византией

были вполне мирными, за исключением некоторых столкновений сухопутных войск в Сирии.

Начало конца: упадок византийского военного флота в 1030–1100 гг. Отсутствие сильных противников на море позволило Империи в первой половине XI в. перейти в более решительное наступление на море и повторить попытки отвоевать Сицилию у мусульман, которые имели место уже при Никифоре II Фоке и Василии II Болгаробойце. В 1033 г. император Роман III отправил большой флот в Египет. Однако эта экспедиция закончилась катастрофой (Skylit., Syn. hist., ВК., 34, 47, RA., 16–17; Zon., XVII, 15, 22). Последняя наступательная инициатива Империи в Средиземном море в XI в. отмечена в 1038 г., когда Георгий Маниак в должности стратига автократора был послан с флотом, чтобы возобновить военные действия в Сицилии. При помощи полка гвардии варангов и нормандских наемников первоначально он достиг значительного успеха и возвратил восток острова под власть Византии (Skylit., Syn. hist., МР., 9–20; Zon., XVII, 22, 24). Однако против стратига были выдвинуты обвинения при дворе, и он в 1040 г. был отозван (Chron. Casin., II, 37, II, 66). Таким образом, и эта последняя попытка византийцев закрепить в Сицилии закончилась безрезультатно¹³⁸.

Активное участие императорского флота в войнах в водах Италии частично объясняет недостаток других эскадр, как константинопольских, так и провинциальных, на других театрах военных действий. Но в то же время свидетельства о масштабных мерах, предпринятых для организации экспедиции Маниака в Сицилию, никак не согласуются с мнением Михаила Пселла по поводу ухудшения состояния византийских военно-морских сил в то время, когда столица Империи в 1043 г. снова подверглась нападению флота Киевской Руси (Psell., Chron., Constantin IX, §76, §§90–95). Согласно сообщению Пселла, для противодействия нападению русского флота в Константинополе смогли найти лишь несколько заброшенных судов, которые были вооружены «греческим огнем» (Psell., Chron., Constantin IX, §§90–95). Впрочем, последующий успех византийского флота предполагает, что Пселл, драматизируя ситуацию, умышленно преувеличил его слабость.

Во всяком случае, согласно сообщению Кекамена, который писал свое произведение приблизительно в 1075–1078 гг., византийский флот все еще продолжал быть «славой Романии» (ἡ δόξα τῆς Ῥωμαίας) в его время (Keκαμεν., 22). И даже в конце

1070-х гг., по сообщению Продолжателя Скилицы, Михаила Ата-диата и Никифора Вриенния, византийские эскадры еще стояли во Фракии и Малой Азии, участвовали в подавлении восстания Никифора Вриенния и поддерживали Никифора Вотаниата (Skyl. cont., 175, 178; Attal., 254, 268–269, 269–272; Nikeph. Bryen., III, 22–23). Однако не может подлежать сомнению тот факт, что к моменту вступления на престол Алексея I Комнина (11081–1118 гг.) византийский военно-морской флот уже фактически прекратил свое существование и, конечно, не мог участвовать в дальних походах.

Длительный период мира и процветания неизбежно привел к самоуспокоению и пренебрежению военной и морской мощью Империи. Уже в царствование Василия II защита адриатического побережья была поручена венецианцам. В правление Константина IX (1042–1055 гг.) крупные фемные флоты были сокращены и заменены небольшими эскадрами под командованием местных начальников, ориентированных в большей степени на подавление пиратства, а не на войну с серьезными противниками¹³⁹. На протяжении XI в. небольшие подразделения флота базировались на островах Кефаления, Абидос, Самос, Хиос, Навпакт и в других местах, оказывая поддержку наземным войскам и действуя против пиратов¹⁴⁰.

В последней четверти XI в. византийский флот демонстрировал лишь тень былого могущества, был сильно сокращен численно, доверен некомпетентным командирам и постоянно нуждался в средствах¹⁴¹. Кекавмен в своем «Стратегиконе», написанном около 1078 г., сетует, что «под предлогом обычного патрулирования [византийские суда] делают не что иное, как перевозят пшеницу, ячмень, бобовые, сыр, вино, мясо, оливковое масло и деньги» между островами и побережьем Эгейского моря, в то же время они «бегут от [противника] прежде, чем даже увидят его». (Kekaumen., §87).

Однако на рубеже 70-х и 80-х годов XI в. Византия оказалась перед фактом борьбы на западе и востоке с новыми могущественными противниками, которые, пользуясь упадком византийского флота, активно выходили на просторы средиземноморских вод – норманнами Южной Италии и сельджуками Малой Азии. Вдобавок к этому все больше дает о себе знать морское могущество некоторых итальянских городов.

Операции на море при Алексее I и Иоанне I (1080–1145 гг.). Уже в середине XI столетия норманны заявили о себе. Они начинают действовать на юге Италии, откуда постепенно вытесняют греков

и лангобардов. В августе 1059 г. в Мельфи папа Николай II пожаловал норманнскому вождю Роберту Гвискару герцогство Апулию. Это стало началом норманнского государства в Южной Италии. В 1060 г. вся Калабрия подчинилась норманнам, и последние византийские гарнизоны были выведены оттуда. Капуя была взята норманнами в 1058 г., хотя княжество Салерно продержалось до 1076 г.

Изгнание византийцев из Италии было отложено только потому, что норманны обратили свое внимание на Сицилию. Завоевание Сицилии начинается с 1061 г. Успешному осуществлению этого предприятия способствовали распри между сицилийскими эмирами. Однако лишь летом 1071 г. Роберт и его брат Рожер собрали войско и двинулись на Палермо. Тогда впервые в распоряжении норманнов появился значительный флот. Вступив в бой со вспомогательной мусульманской эскадрой, прибывшей из Африки, они загнали ее в гавань, прорвались через цепь и подожгли оставшиеся мусульманские корабли. Внешние стены были разрушены, и 10 января 1072 г. город был сдан¹⁴². Тем не менее последняя мусульманская крепость в Сицилии (Ното) пала только в 1091 г.

В августе 1068 г. Роберт Гвискар был готов начать осаду Бари. Стены города со стороны суши были неприступны, но норманны блокировали город с моря, отрезав подвоз продовольствия. В 1069 г. византийский флот под командованием катепана Стефана Патерана попытался прорваться на помощь осажденным. Неприятель, однако, потопил большинство греческих кораблей, из которых лишь часть пробилась в Бари, доставив провиант и оружие. Стефан Патеран успешно оборонял Бари в течение 1069–1070 гг. В начале 1071 г. Патеран смог выбраться из осажденного города и вновь отправился в Константинополь за помощью. По его просьбе император Роман IV (1067–1071 гг.) отправил новый флот к Бари. В свою очередь Роберт Гвискар вызвал из Сицилии Рожера, прибывшего во главе большой флотилии. Норманнам удалось разбить византийцев в морской битве, и ни одному греческому кораблю на этот раз не удалось достичь гавани. Потеряв надежду на помощь из Византии, жители Бари открыли ворота норманнам. 16 апреля 1071 года Роберт Гвискар и его брат Рожер Сицилийский торжественно вступили в Бари. Этот день стал последним днем византийского присутствия в Южной Италии (Amatus, V, 27; Malaterra, II, 40, 43; Rom. Sal., Chron., 187–188)¹⁴³.

Хотя Империя и приложила некоторые усилия, чтобы освободить в 1068–1071 гг. Бари, при этом не может быть сомнения, что для Константинополя опасность, грозившая последним оставшимся владениям Империи в Италии, казалась не столь значительной, как угроза нашествия турок-сельджуков в восточные области. В 1038 г. их вождь, Сельджукид Тогрул-бек I, в Нишапуре объявил себя султаном. В 1055 г. он вошел в Багдад, сверг там власть Буидов и был признан аббасидским халифом аль-Каимом в качестве султана. В 1063–1064 гг. сельджукский вождь Кутулмыш поднял мятеж, во время которого он был убит. Однако его сын Сулейман ибн Кутулмыш двинулся на север, в горы к югу от Каспийского моря, а затем — на территорию Византийской империи в Малую Азию. Эти действия сельджуков, возглавляемых Сулейманом, заставили императора Романа IV Диогена (1067–1071 гг.) собрать византийские войска и двинуться против них. Навстречу ему выступил сельджукский султан Алп Арслан (1063–1072 гг.).

Две армии встретились в августе 1071 г. возле г. Манцикерта. В ходе двухдневного сражения византийская армия потерпела сокрушительное поражение, а император попал в плен. Хотя Алп Арслан отнесся с уважением к византийскому императору и отпустил его, в Константинополе Роман был свергнут сторонниками императора Михаила VII (1070–1078 гг.), в ходе гражданской войны, которая последовала после его возвращения, побежден и ослеплен (Nikēph. Bryen., I, 13–17; Skyl. cont., 144–55; Zon., XVIII, 14–15; Attal., 142–79). В хаосе, в котором оказалась Малая Азия, группы сельджуков под командованием Сулеймана ибн Куталмыша (1077–1086 гг.) двинулись на запад и в 1078 г. захватили Никею. Сам Сулейман сделал ее своей столицей. Только что пришедший к власти император Алексей I Комнин (1081–1118 гг.) вынужден был признать в 1081 г. завоевания сельджуков. Все эти события привели к потере Малой Азии, оплота военного и экономического могущества Империи. Вскоре после этого турецкие и христианские пираты вновь появились в Эгейском море. К тому времени византийские фемные флоты, некогда представлявшие собой полицейские силы на море, были настолько истощены пренебрежительным к ним отношением и непрекращающимися гражданскими войнами, что оказались уже не в состоянии дать адекватный отпор¹⁴⁴.

Таким образом, на рубеже 70-х и 80-х годов XI в. Византийская империя как на западе, так и на востоке столкнулась с новыми силь-

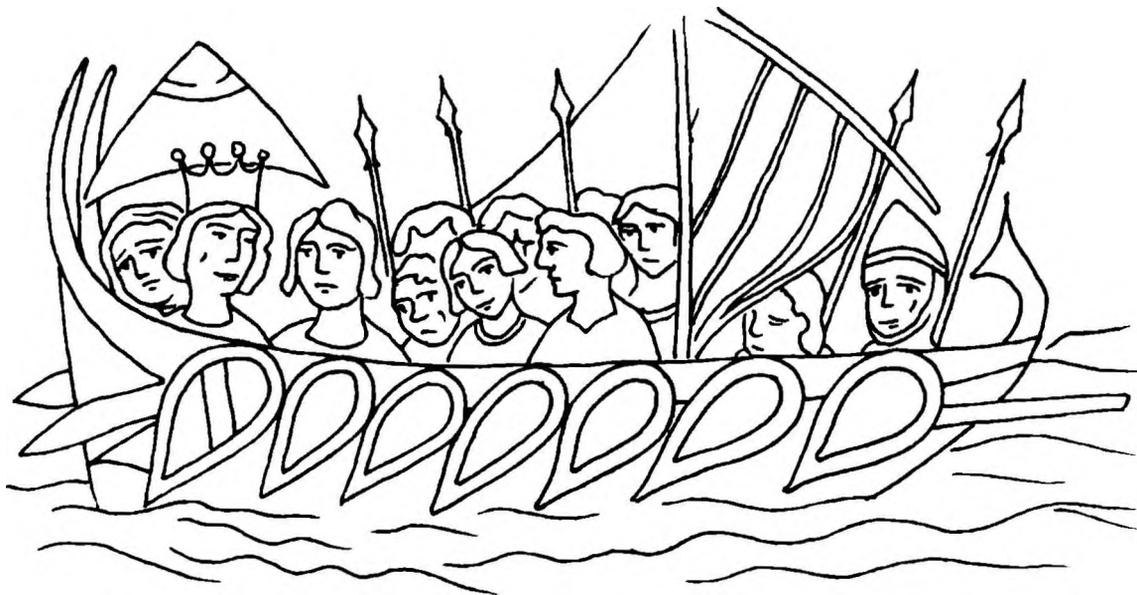
ными противниками, которые, пользуясь упадком ромейских военно-морских сил, стали активно осваивать водные просторы. Вдобавок к этому все больше давало знать о себе морское могущество некоторых итальянских городов.

В 1074 г. Гвискар принял предложение о браке между его дочерью и малолетним сыном императора Михаила VII Дуки, а взамен получил византийский титул и вместе с ним — весьма значительные денежные выплаты (Alexiad., I, 10, 3; Lupus Protosp. an. 1076). Но низложение Михаила VII Никифором III Вотаниатом (1078–1081 гг.) нарушило эти планы. Брак был отменен, и дочь Гвискара, которая была повторно крещена под именем Елены, превратилась в Константинополе в почетную пленницу.

Несомненно, что все дотации Гвискару после этого были прекращены. Таким образом норманн получил основания для вторжения в Империю (Alexiad., I, 12; Guil. Apul., IV, II, 171–180). Весной 1081 г. войска Роберта на кораблях пересекли Адриатику. Его сын Боэмунд сначала захватил Корфу, а в июне объединенные силы норманнов осадили Диррахий (Amatus, VII, 26; Dandolo, Chron., IX, 8; Alexiad., I, 14, I, 16; Malaterra, III, 13; Rom. Sal., Chron., 191; Guil. Apul., IV, II, 181–207)¹⁴⁵.

В апреле 1081 г. Вотаниат был свергнут Алексеем I Комнином, однако к тому времени, когда эта новость достигла Запада, норманны уже совершили нападение на византийские земли и не могли отказаться от задуманного плана. Поэтому в первый год своего правления Алексей должен был предпринять решительные действия в ответ на стремления Роберта Гвискара завоевать балканские провинции Империи.

Осада Диррахия, несмотря на серьезные усилия Алексея помешать норманнам, тем не менее продолжалась. Хотя венецианцы, союзники греков, успешно сражались с норманнами на море¹⁴⁶, сухопутное войско Алексея, пришедшее на помощь городу в октябре, было полностью разбито (Dandolo, Chron., IX, 8; Alexiad., II, 11, 3; Malaterra, III, 26; Zon., XVIII, 22; Rom. Sal., Chron., 192; Guil. Apul., IV, 11, 272–505). Сам император по счастливому стечению обстоятельств избежал гибели, но в феврале 1082 г. город был в конечном счете сдан. Впрочем, неблагоприятная обстановка, сложившаяся в Италии, заставила Роберта возвратиться туда, передав командование Боэмунду (Alexiad., IV, 1–8; Malaterra, III, 27; Rom. Sal., Chron., 194). Последний в течение еще восемнадцати месяцев упорно сражался с византийцами и даже одержал



Сицилийская галера (XII–XIII вв.). Средневековая миниатюра.
Прорисовка И. В. Кирсанова

несколько побед, но в конечном счете в конце 1083 г. вынужден был оставить Балканы (Dandolo, Chron., IX, 8; Alexiad., VI, 1; Malaterra, III, 26–8; Zon., XVIII, 22; Rom. Sal., Chron., 196; Guil. Apul., V, 11, 100–105)

После победы над своими врагами в Италии в 1084 г. Роберт вновь высадился на Балканах, но обнаружил, что Корфу и Диррахий были уже в руках византийцев. Затем он был побежден на море объединенным венецианским и византийским флотом, которому, однако, сумел нанести поражение во втором сражении (Alexiad., VI, 5; Rom. Sal., Chron., 196; Guil. Apul., V, 11, 143–250).

В столкновениях с норманнами в течение 1080-х годов единственной боеспособной военно-морской единицей византийцев оказалась эскадра под командованием ветерана византийского флота Михаила Марекса, который возглавлял флотилию, действовавшую против Гвискара в Апулии еще в 1060-х годах. В 1070-х годах он сформировал в Пафлагонии свой собственный частный флот (Alexiad., IV, 3, 1; Nikeph. Bryen., II, 26; Guil. Apul., V, 11, 98–102). Вероятно, эскадра, действовавшая под его командованием против норманнов, и была тем самым частным флотом, поскольку сам Алексей, как кажется, еще некоторое время не пытался воссоздавать византийские военно-морские силы¹⁴⁷. Вместе с венецианцами численность флота Марекса первоначально превосходила численность норманнского флота, но в 1084 г. у Корфу флот союзников был застигнут норманнами врасплох и потерпел поражение. Но, несмотря на этот успех, норманны сильно пострадали в зимний период, и после смерти Роберта во время нападения на Кефалонию в июле 1085 г. их поход был завершен (Dandolo, Chron., IX, 8; Alexiad., VI, 6; Rom. Sal., Chron., 197; Guil. Apul., V, 11, 260–336).

Алексею, таким образом, удалось пережить первый кризис своего правления, но и следующие десять лет были для него нелегкими. В дополнение к многочисленным внутренним проблемам он должен был столкнуться с давлением со стороны печенегов, которые с 1078 г. начали свои нападения на территории Балкан, а к концу следующего десятилетия достигли Мраморного моря. Зимой 1090–1091 гг. ими был осажден Константинополь. Алексей заключил союз с врагами печенегов половцами, и 29 апреля 1091 г. византийское и половецкое войско уничтожили печенегов в сражении при Левунионе во Фракии, возле устья реки Марицы. Остатки побежденного народа были поселены на территории Империи и вошли в состав ее наемных войск (Alexiad., VIII, 1–6; Zon., XVIII, 23).

Еще больше беспокойства причиняли Империи действия малоазийских сельджуков, которые к середине 1090-х годов при султানে Кылыч Арслане I (1092–1107 гг.) распространили свою власть почти на всю Малую Азию. Независимый сельджукский эмир, известный византийцам под именем Чаха (Чака-бей), приблизительно в 1088–1089 гг. построил в Смирне флот и начал совершать набеги на острова Эгейского моря и контролировать его воды (Alexiad., VII, 8). Это была во многих отношениях опасность большая, чем со стороны норманнов и печенегов, поскольку флот Чахи серьезно угрожал центральным византийским областям. Сельджук разгромил направленную против него флотилию под командованием Никиты Кастамонита (Alexiad., VIII, 3, 2)¹⁴⁸ и вступил в переговоры с печенегами, чтобы совместно напасть на Константинополь. Одако после сражения при Левунионе он лишился своих союзников.



Предположительно мусульманский военный корабль XIII в. Изображение на керамике. Египет или Сирия. Прорисовка И. В. Кирсанова

Чаха вступил в борьбу с новым византийским флотом под командованием шурина императора Иоанна Дуки, для которого в рамках проведения реформы командных структур военного флота была создана новая должность *мегадуки* (великого дуки). Чаха был заперт на своей базе в Смирне. В конечном счете его морские силы были уничтожены флотом Константина Далассина, а сам он был передан султану сельджуков Кылыч Арслану I и убит (Alexiad., IX, 1, 3–9, IX, 3; Zon., XVIII, 22)¹⁴⁹.

Успехи Империи, достигнутые Алексеем в борьбе с попытками турецких эмиров, прежде всего Чака-бея, создать свои флоты в Эгейском море, показывают, что Алексей понимал всю важность наличия у государства сильного флота. Несмотря на частые сухопутные войны, уже в начальный период своего правления он предпринял меры, направленные на восстановление византийской военно-морской мощи. Следующий его шаг для достижения этой цели приходится на время Первого Крестового похода, когда грекам пришлось сражаться на море с противником не менее серьезным, чем норманны Гвискара¹⁵⁰.

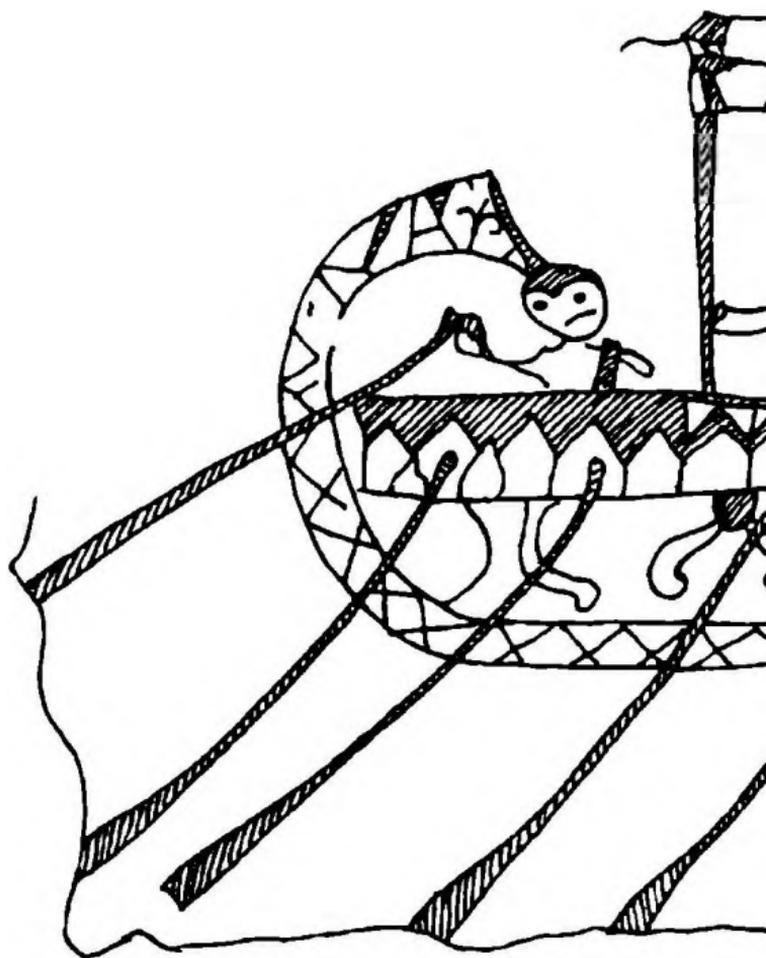
К IX столетию относятся первые сведения в наших источниках о растущем морском могуществе Генуи и Пизы. Одной из самых ранних демонстраций этого было изгнание флотом этих республик Моджахеда аль-Муваффака из Сардинии¹⁵¹. Пиза проводила вначале более агрессивную морскую политику и участвовала в военных действиях в Сицилии вместе с норманнами графа Рожера в 60–70-х гг. XI в. В 1087 г. объединенный флот Пизы, Генуи и Амальфи напал на аль-Махдию в Северной Африке. Эта военно-морская экспедиция оказалась важной в том смысле, что воплотила некоторые элементы идеологии Крестовых походов (Annal. Pis., MXXXV, MLXIII, MLXXXVIII; Ibn Athir., 487–488; Idhari, 1, 301; Khaldun, 2, 24)¹⁵².

Западные источники сообщают о появлении в этот период в восточносредиземноморских водах флотилий итальянских торговых городов, занимавшихся проблемами снабжения войск крестоносцев. Нет никакого совпадения в том, что Генуэзская летопись Каффаро ди Каскифеллоне начинается с сообщения о небольшой экспедиции генуэзского флота в Левант для нужд Первого Крестового похода (Caffaro, De lib., 102). Насчитывая двенадцать галей нового западного типа (*galeae*) и транспортных судов¹⁵³, флот отбыл из Генуи в июле 1097 г. и достиг гавани Св. Симеона в конце ноября. Таким образом, все плавание заняло приблизительно четыре месяца. Более крупные

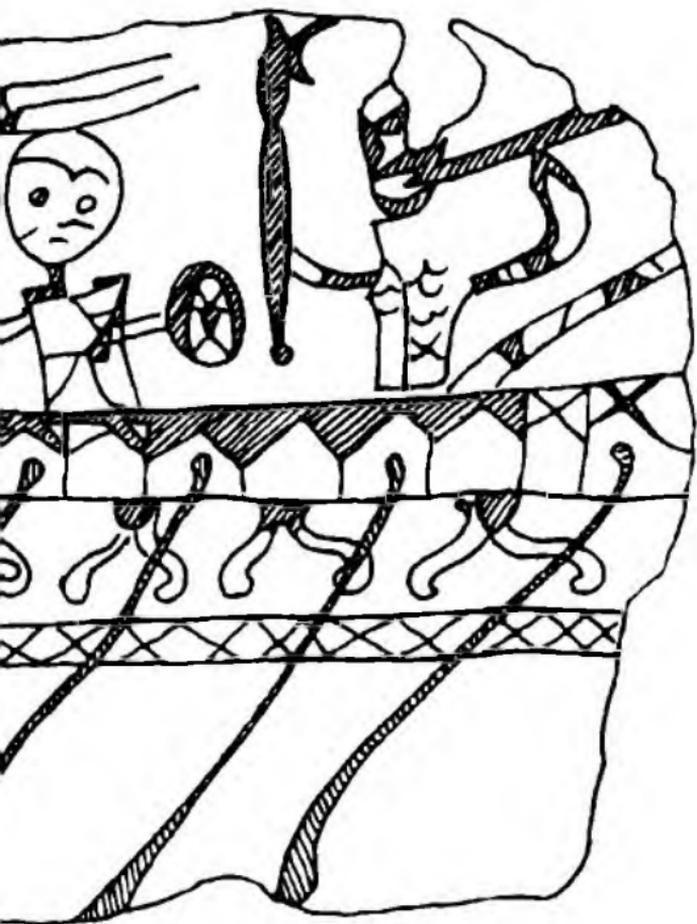
пизанский и венецианский флоты даже не пытались совершить подобное плавание за один сезон. Они отбыли осенью 1098-го и 1099 года, встав на зимовку на Ионических островах и на острове Родос, и достигли побережья Леванта соответственно осенью 1099 г. и весной 1100 г. (Alb. Aach., Hist. Hieros., VII, 18–20; Dandolo, Chron., IX, X(L); Marag., Ann. Pis., ad. 1098; Raym. Aguil., Hist. Franc., V; Guil. Tyr., Chron., 9, 14–15).

Такие походы военных флотов через все Средиземное море вдали от собственных территорий и баз поддержки были нетипичны для прежних времен. Даже поход флота Велизария из Константинополя в вандалскую Африку не может быть сопоставим с ними, поскольку тогда флот сначала двигался по внутренним водам Империи до Ионических островов, а затем был гостеприимно принят в Сицилии Амаласунтой (526–534 гг.), правительницей Остготского королевства. На протяжении всего периода войн на море между мусульманами и христианами их флоты всегда совершали плавания в виду собственных берегов и делали короткие броски к намеченным для нападения целям. Византийцы никогда не пытались отвоевать Крит непосредственно из Константинополя. Они обычно сосредоточивали свои войска на суше в одном из аплектов на юго-западном побережье Малой Азии, а затем совершали переброску их на остров по морю. Поэтому плавания (между 1096 и 1098 гг.) генуэзского, пизанского и венецианского флотов были предприятиями, беспрецедентными для Средиземноморья.

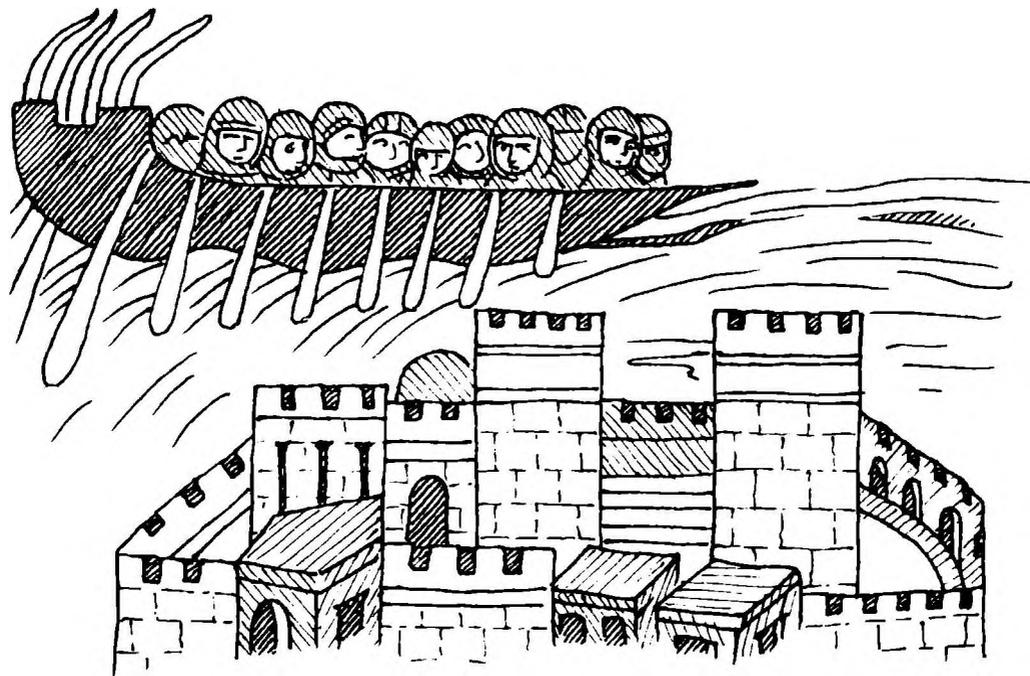
Итальянские республики готовились к ним от полутора до трех лет. Их флоты состояли из частных кораблей, собрать которые в одном месте было чрезвычайно непросто. Кроме того, снабжение провиантом, и особенно водой, большого количества людей на галерах создавало большие проблемы в тот период, когда хорошие портовые сооружения были немногочисленны и расположены далеко друг от друга. Даже западные галеры нового типа, которые не имели скамьи гребцов под палубой, как византийский дромон, и которые поэтому могли взять на борт большее количество провизии и воды, все же могли оставаться в море не более пяти дней¹⁵⁴. Как бы то ни было, эти плавания стали новой вехой в морской истории Средиземноморья, и не учитывать этого Византия не могла. Именно поэтому Алексей I в 90-е годы XI в. предпринимает строительство первого после длительного перерыва крупного флота.



Военный корабль. Египет (XIII в.)

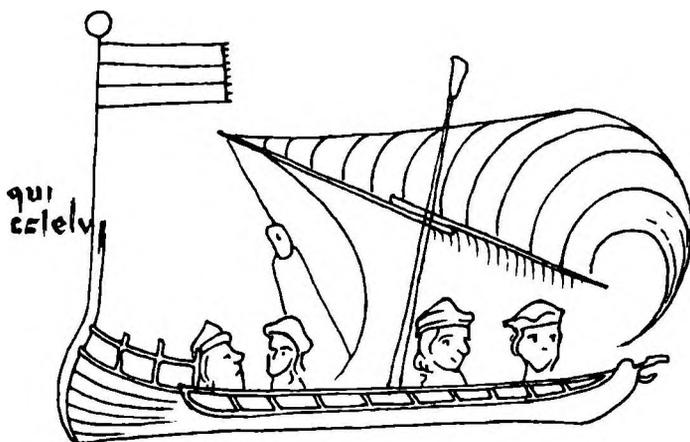


Прорисовка И. В. Кирсанова



Бозмунд, покидающий Антиохию. Миниатюра из «Истории Святой земли» (1280 г.). Прорисовка И. В. Кирсанова

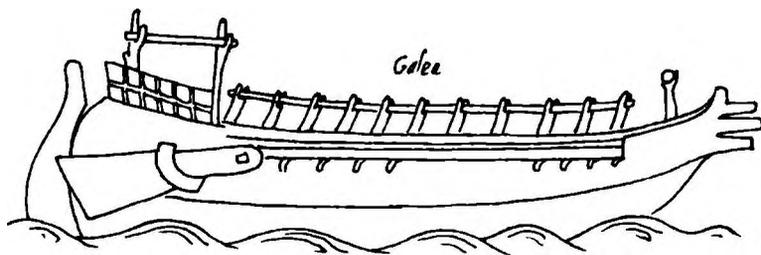
Проникновение итальянских флотов в Восточное Средиземноморье вызвало негативную реакцию Империи. Анна Комнина рассказывает об одном из первых крупных столкновений между византийским и пизанским флотами в период Первого Крестового похода. Согласно ее сообщениям, когда Алексей I услышал о пизанцах, грабивших Ионические острова во время своей зимней стоянки в 1098–1099 гг., он построил новый флот, вооружил его сифонами с «греческим огнем» и поручил Татикию — тому самому военачальнику, которого он назначил командовать византийским войском (оно сопровождало крестоносцев через Малую Азию во время Первого Крестового похода) и который недавно возвратился из Антиохии, а также латинскому наемнику по имени Ландульф. Византийские корабли пустились в погоню за пизанцами и настигли их между островами Патры и Родос, где и прошло решительное сражение. «Увидев их, — пишет Анна, — пизанцы выстроились в боевом порядке и приготовили к бою не только мечи, но и сердца. Когда ромейский флот подошел, один комит 1182, родом из Пелопоннеса, по имени Перихит, искусный мореходец, едва увидев пизанцев, окрылил веслами свою монеру и как можно быстрее помчался на них. Он, как огонь, пронесся сквозь ряды пизанских кораблей и вернулся к ромейскому флоту.



Галей. Миниатюра из атласа конца XIV в.
Прорисовка И. В. Кирсанова

Между тем ромейский флот не вступил в бой с пизанцами в правильном боевом строю, а напал на них быстро и беспорядочно. Сам

Ландульф первым подплыл к пизанским кораблям, но неудачно метнул огонь и достиг лишь того, что огонь рассеялся. Комит по имени Элеимон отважно атаковал с кормы большой корабль, однако его судно зацепилось за руль вражеского и не смогло отплыть. Элеимон попал бы в плен, если бы немедленно не кинулся к снарядам, не бросил в пизанцев огонь и не поразил цель. Затем он быстро повернул корабль и тотчас же поджег еще три огромных варварских судна. Между тем внезапно разгулявшийся ветер взволновал море, стал трепать корабли и грозил вот-вот потопить их (волны бушевали, реи скрипели и паруса рвались). Варвары, испуганные огнем (ведь они не привыкли к снарядам, благодаря которым можно направлять пламя, по своей природе поднимающееся вверх, куда угодно — вниз и в стороны) и уstraшенные бурей, решили обратиться в бегство» (Alexiad., XI, 10, 1–8; пер. Я. Н. Любарского). Остатки пизанского флота попытались разграбить Кипр, но были отогнаны оттуда Евматием Филокалом и прибыли в Латакию. Парадоксально, что об этом столкновении ни в одном другом источнике нет никаких сведений, поэтому некоторые современные исследователи считают сам эпизод выдуманным¹⁵⁵.



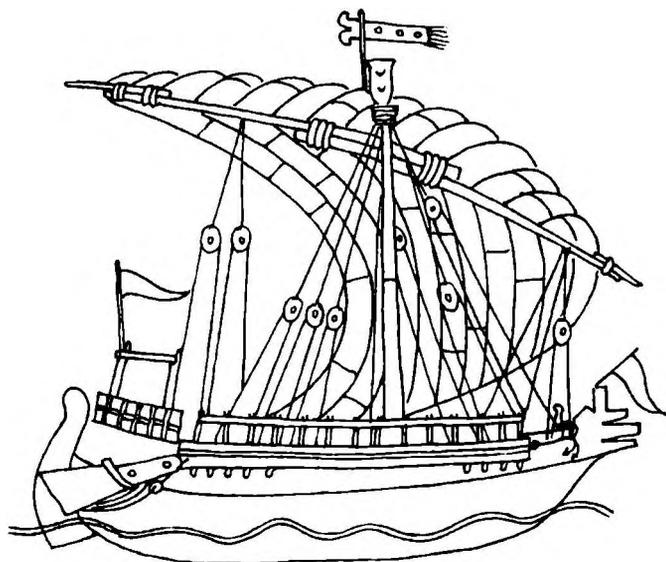
Галера. Миниатюра из манускрипта *Fabrica di galere* (1410 г.).
Прорисовка И. В. Кирсанова

За этим сообщением следует рассказ о нападении на генуэзский флот в следующем году. Согласно записям Анны, Алексей, предвидя, что генуэзский флот доставит неприятности византийцам, послал своего военачальника Кантакузина с войском в Ликию. В то же время Ландульф с флотом курсировал возле побережья. При этом возле мыса Малая Ландульф перерезал путь генуэзскому флоту, но посчитал свои силы недостаточными, чтобы вступать в бой, и удалился. Генуэзский

флот ускользал от Кантакузина, который тогда напал на Латакию (Alexiad., XI, 11)¹⁵⁶. И снова у нас нет подтверждений реальности этих событий в других источниках.¹⁵⁷

У Анны Комниной также есть рассказ о падении объединенного пизанского, генуэзского и ломбардского флота, которое Алексею удалось отразить (Alexiad., XII, 1, 6; 4, 1–3; 8, 1; 8, 3–9 3; XIV, 2, 6–14). Но и в этом случае нет никаких дополнительных свидетельств, что столкновение имело место¹⁵⁸.

Вместе с тем на основе приведенных выше свидетельств можно с большой долей вероятности допустить, что Алексей I во время своего правления действительно до определенной степени восстановил византийские военно-морские силы. В современной историографии есть различные точки зрения по поводу того, насколько благодаря его политике Византийская империя вернула себе власть в Восточном Средиземноморье¹⁵⁹. Как нам представляется, к концу правления Алексея Империя вновь обрела некоторый вес на море. Поэтому вступивший на престол в 1118 г. Иоанн II Комнин (1118–1143 гг.) получил в наследство от своего отца небольшой, но достаточно сильный флот¹⁶⁰.



Галей. Миниатюра из манускрипта *Fabrica di galere* (1410 г.).
Прорисовка И. В. Кирсанова

Как и отец, Иоанн сосредоточился на сухопутных войнах и больше внимания уделял византийской армии. Тем не менее флот поддерживался им в боеспособном состоянии¹⁶¹. Однако когда в 1122 г. император отказался продлить торговые привилегии венецианцам, предоставленные Алексеем, венецианский флот, который в 1122–1123 гг. отправился в Крестовый поход на Восток, безнаказанно атаковал остров Корфу, а затем, во время своего возвращения в 1125 г., захватил также острова Самос, Хиос, Лесбос и Андрос (Dandolo, Chron., IX, X(L) II; Hist. d. venet., §2; Kinnam., VI, 10; ТТ., № 39, 43). Византийцы оказались не в состоянии противостоять венецианцам на море, и в 1125 г. Иоанн был вынужден возобновить невыгодный для него договор¹⁶². Вскоре после этого инцидента Иоанн II, действуя по совету своего министра финансов Иоанна Путца, сократил средства на содержание флота, перенаправив их на сухопутные войска, перешел к схеме оснащения судов на временной основе. По сообщению Никиты Хониата, Иоанн Путц убедил императора распустить флот и отчислять доходы, ранее взимавшиеся для него, в общую казну, а флот финансировать только тогда, когда это было необходимо (Choniati., Hist., МК, I, 3)¹⁶³.

Такие меры ослабили начавший было восстанавливаться при Алексее I византийский флот, который в конце 1147 г. оказался неспособным противостоять норманнскому флоту, совершившему набег на острова Эгейского моря.

Морские экспедиции Мануила I (1143–1180 гг.). Военно-морской флот вновь становится важной и грозной силой при амбициозном императоре Мануиле I Комнине (1143–1180 гг.), который широко использовал его в качестве мощного инструмента внешней политики в отношениях с латинскими и мусульманскими государствами Восточного Средиземноморья¹⁶⁴. Следуя этой политике, он организовывал крупные морские экспедиции, посылая флот в Египет, Италию и Малую Азию. За огромные расходы на содержание флота император подвергался критике со стороны Никиты Хониата. Но даже Хониат признавал, что за его авантюризмом кроется серьезное основание, и его правление действительно свидетельствовало о последнем значительном расцвете византийского морского могущества (Choniati., Hist., МК., II, 72–76; ср. Kinnam., III, 2).

В первые годы правления Мануила византийский военный флот был еще достаточно слаб. Однако уже тогда его эскадры с успехом выполняли возложенные на них самостоятельные задачи в войне

с Антиохийским княжеством. Почти сразу после того как Мануил взошел на престол, он отправил армию против Антиохии, чтобы изгнать князя антиохийского Раймунда из Киликии. Сухопутные войска сопровождал флот под командованием Димитрия Враны, который способствовал успешному для Империи окончанию военных действий (Kinnam., II, 3; Choniat., Hist., МК., I, 52; Guil. Tug., Chron., 18, 23).

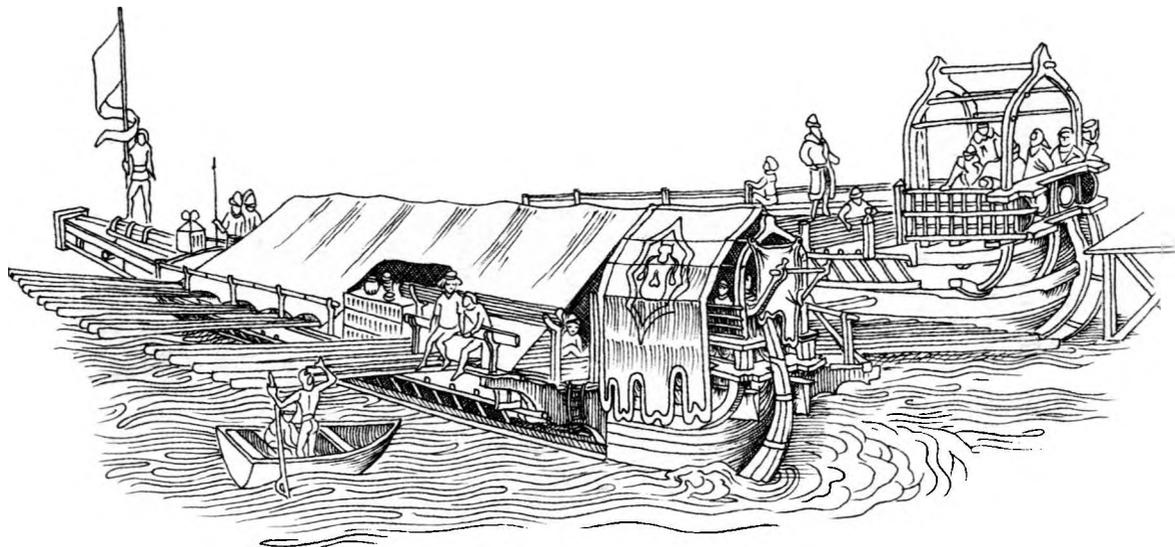
Вторая византийская экспедиция против Антиохии была организована Мануилом в 1158–1159 гг. В результате над этим княжеством был установлен византийский сюзеренитет (Kinnam., IV, 18; Choniat., Hist., МК., III, 101–103). Флот, судя по молчанию наших источников, в этой компании не участвовал.

Византийские эскадры продолжали действовать в водах Леванта, отправляясь из Атталии и Кипра, но до 1169 г. ни один большой византийский флот не появлялся возле побережья государств крестоносцев.

Какова была численность флота в период правления Мануила — неизвестно. Источники говорят о большом количестве византийских кораблей, которые были использованы для переправы крестоносцев во время Второго Крестового похода. Впрочем, эти данные служат предметом дискуссии, поскольку подобная переправа не требовала большого количества кораблей императорского флота. Иоанн Киннам, к примеру, сообщает, что для этого нанимались или фрахтовались местные лодки, как, без сомнений, было и во время Первого Крестового похода (Kinnam., II, 19). То же самое, вероятно, справедливо в отношении кораблей, которые использовались константинопольским правительством для снабжения войск крестоносцев.

Однако не подлежит сомнению, что Мануил имел достаточное количество кораблей, чтобы в 1148 г. переправить Конрада III и его непосредственных приближенных из Константинополя в Акру, а затем — назад из Акры в Фессалонику после неудачи войск Второго Крестового похода под Дамаском, даже когда большинство византийских военных кораблей было занято в войне с норманнами возле острова Корфу (Eustat. Thessal., Oratio ad Manuelem, [4]; Kinnam., II, 19).

Вместе с тем нападение в 1147 г. флота Роджера II Сицилийского под командованием Георгия Антиохийского на Ионийские и Эгейские острова привело к мобилизации больших сил войск и флота и еще к одному обращению к Венеции за помощью взамен предоставления привилегий. Сицилийскому флоту удалось захватить Корфу, обогнуть



Сведения о конструкции раннесредневековых галер чрезвычайно скудны, и поэтому исследователи вынуждены опираться в основном на более позднюю западноевропейскую традицию. На поздних галерах весла были объединены в компактные группы (часто по три) из-за того, что гребцы, работающие в данной группе, располагались на одной общей банке. Венецианские галеры. Фрагмент картины Витторе Карпаччо (1485 г.). Рис. И. В. Кирсанова

Пелопоннес, разорить Афины, Фивы и Коринф, почти не встретив сопротивления со стороны византийцев (Dandolo, Chron., IX, X(L)III; Hist. d. Venet., §§3–4; Kinnam., III, 2; Mich. Rhet., Oratio 156; Choniat., Hist., МК., II, 76; ТТ., №51)¹⁶⁵.

Лишь после окончания Крестового похода Мануил I смог приступить к мобилизации всех сил против норманнов и к строительству большого флота. Перечисление Никитой Хониатом кораблей византийского флота, отправленного на Корфу, напоминает литературный вымысел: почти 1000 триер, *пирофоров* (*огненосцев*), пентеконтер, миопаронов, перевозящих лошадей *иппагогов*, транспортных *фортагогов* и легких пиратских *эпактокелетов*. Конечно же, не следует воспринимать это описание буквально. Оно представляет собой простое перечисление названий кораблей, в основном известных с античных времен. Впрочем, несомненно, что собранный флот был очень большим. Иоанн Киннам насчитывал в нем 500 триер и 1000 иппагогов и кораблей снабжения (Kinnam., III, 2, 4; Mich. Rhet., Oratio 156; Choniat., Hist., МК., II, 77). Заручившись поддержкой венецианцев, византийский флот под командованием мегалуки Стефана Кондостефана начал осаду крепости на Корфу осенью 1148 г., и хотя осада протекала не совсем гладко, все же в конечном счете летом 1149 г. гарнизон сдался (Dandolo, Chron., IX, X(L)III; Hist. d. Venet., §§3–4; Kinnam., III, 4–5; Choniat., Hist., МК., II, 77–88). Летом того же 1149 г. флот Георгия Антиохийского из 40 кораблей совершил пиратский набег через Дарданеллы до стен Константинополя, что, несомненно, напоминало диверсию. Византийские историки сообщают, что сицилийцы разорили несколько вилл в окрестностях столицы и выпустили стрелы в сторону императорского дворца, после чего удалились (Kinnam., III, 5; Choniat., Hist., МК., II, 86–88)¹⁶⁶. На обратном пути, однако, эта эскадра была перехвачена подразделением императорского флота, вышедшего из Корфу под командованием некоего Хурупа, и потерпела серьезное поражение где-то возле мыса Малей (Kinnam., II, 19, III, 5). Есть предположение, что в сражение оказался вовлечен французский король Людовик VII (1137–1180 гг.), возвращавшийся из Крестового похода на сицилийском корабле. Эта гипотеза подтверждается «Историей венецианских дождей» и «Хроникой» Андреа Дандоло, которые, однако, приписывают победу венецианцам (Dandolo, Chron., IX, X(L)III; Hist. d. Venet., §§3–4; ср.: Ibn Athir., ah. 544).

Сразу после окончания осады Корфу Мануил, возможно, запланировал поход в Италию, чтобы напасть на Рожера II на его собственной территории. Согласно сообщению Киннама, император подошел к Авалону и оттуда приказал великому domestiку Иоанну Аксуху, который сменил умершего Стефана Кондостефана в должности командующего флотом, двигаться в Анкону и оттуда нападать на побережье Италии (Kinnam., III, 6). Аксух, по-видимому, остановился в устье реки Виджозе, но его флот был сильно потрепан штормом, поэтому, не совершив никаких действий в Италии, должен был вернуться в Константинополь (Kinnam., III, 9; ср. сообщения Хониата и Феодора Продрома: Choniat., Hist., МК., II, 91; Prodr., Hist., №30).



Двухмачтовое парусное судно. Мозаика из Санта-Мария Маджоре (XIII в.).
Прорисовка И. В. Кирсанова

Лишь в 1155 г. Мануил был готов вернуться в Италию. Императорский флот был подчинен его дяде Константину Ангелу и отправился в Монемавию, чтобы ждать подкреплений. Однако Ангел вступил в бой с сицилийским флотом прежде, чем прибыла помощь, потерпел сокрушительное поражение, был захвачен в плен и отправлен в Сицилию (Rom. Sal. Chron., 227; Kinnam., III, 12; Choniat., Hist., МК., II, 91)¹⁶⁷. Возможно, этот сицилийский флот был тем флотом, который

возвращался после нападения на Тиннис в Египте летом 1154 г. (Ibn Athir., ah. 548; Ibn Qalanisi, ah. 549).

В Италию были отправлены новая армия и небольшой флот под командованием Михаила Палеолога и Иоанна Дуки. Военные действия, которые велись в Италии в 1155–1156 гг., вначале ознаменовались победой византийцев и захватом Бари, но завершились полным поражением возле Бриндизи 28 мая 1156 г. (Kinnaṃ., III, 12, 13; Choniat., Hist., МК., II, 94–96; Rom. Sal., Chron., 240–241)¹⁶⁸.

Все, что осталось от итальянских авантюр Мануила, был город Анкона. Весной 1158 г. между Империей и Сицилией было заключено перемирие. Нападение на Константинополь сицилийской эскадры, которой командовал Стефан, брат Майо Барийского (о нем сообщают Никита Хониат и Ромуальд Салернский), вероятно, имело место в 1157 г. и побудило Мануила стремиться к миру с Сицилией (Kinnaṃ., IV, 13, 14; Choniat. Hist., МК., II, 96–98; 99; Rom. Sal, Chron., 241)¹⁶⁹.

Мануил стремился расширить византийскую власть не только на Западе, но также и в водах Леванта. С начала своего правления он установил своего рода религиозный протекторат над православными церквями в Святой земле¹⁷⁰. Король Амальрих Иерусалимский несколько раз вторгался в Египет, значительно ослабевший к концу правления Фатимидов, и перспективы завоевания этой страны казались вполне реалистичными. Местное население в течение многих веков было демилитаризовано, а власть можно было удерживать, владея тремя стратегически важными городами: Каиром, Дамией и Александрией. В 1168 г. Мануил отправил посольство в Иерусалим, предлагая союз для вторжения в Египет. Амальрих снарядил ответное посольство в Константинополь, чтобы составить план вторжения (Guil. Tug., Chron., 20, 4; Choniat., Hist., МК., V, 159). Византийский флот под командованием мегадуки Андроника Кондостефана, состоявший, по сведениям Гийома Тирского, из 150 судов (*longe naves rostrate*), известных как галеи, 60 больших *нефов* для транспортировки лошадей и 10–12 самых больших транспортных *нефов*, известных как дромоны, а по сведениям Никиты Хониата — из 200 больших кораблей, достиг Акры летом 1169 г.¹⁷¹ Однако нападение на Дамией потерпело неудачу, прежде всего из-за плохого взаимодействия союзников и потому, что у византийцев кончилось продовольствие. Флот Мануила вез запас провизии лишь на три месяца начиная с августа, но осада продолжалась до декабря, и только тогда была снята. По сообщениям

источников, на пути к дому большая часть флота погибла во время штормов (Ibn Athir., ah. 565; Kinnam., VI, 9; Choniat., Hist., МК., V, 160–168; Guil. Туг., Chron., 13–17)¹⁷². Иоанн Киннам и Никита Хониат во всем обвиняют франков (Kinnam., VI.10; Choniat., Hist., МК., V, 170), однако это было неуместно, потому что когда Амальрих лично посетил в 1171 г. Константинополь, император тепло приветствовал его (Eust. Thessal., Or. [2]; Guil Туг., Chron., 20, 22–24).

В том же 1171 г. отношения с Венецией достигли пика напряженности, и 12 марта Мануил отправил распоряжения чиновникам по всей Империи арестовывать любого венецианца в пределах византийской территории и конфисковывать собственность венецианских купцов¹⁷³. Эти меры были приняты в ответ на захват венецианцами недавно созданного в Константинополе генуэзского квартала¹⁷⁴. В ответ на эти действия византийских властей дож Витале Микаеле II по настоянию сограждан в сентябре 1171 г. выступил из Венеции ее флот из 100 галей и 20 транспортных судов, пытаясь побудить императора изменить свою политику (Hist. d. Venet., §7; Dandolo, Chron., IX, X(L) V; Kinnam., VI, 10; Choniat., Hist., МК., V, 172–173). Этот флот начал осаду Эврипа, однако дож и губернатор решили послать совместную делегацию в Константинополь, чтобы убедить Мануила освободить заключенных венецианцев. Затем венецианский флот подошел к Хиосу, где перезимовал, ожидая ответа. Но Мануил отказался принять посольство, хотя и отправил свое собственное на Хиос, призывая венецианцев послать другую делегацию, что и было сделано. И снова Мануил отказался принять послов, и опять отправил приглашение снарядить третью делегацию.

Тем временем зимой на венецианском флоте вспыхнула эпидемия, и весной, пытаясь избавиться от мора, он двинулся к крошечному островку Панагия, а затем к Лесбосу и Скиросу. Наконец флот возвратился в Венецию, где дож был убит толпой (Hist. d. Venet., §7; Dandolo, Chron., IX, X(L)V). Возможно, в самом деле дож был обманут увертками императора и не предпринял каких-либо военных действий, потому что стремился достигнуть своих целей путем переговоров. Однако весьма любопытно, что хотя венецианские источники не упоминают о каких-либо действиях византийцев против венецианского флота, Иоанн Киннам сообщает, что византийский флот под командованием Андроника Кондостефана возле Хиоса вступил в столкновение с венецианцами и преследовал их по всему Эгейскому морю до мыса Малая.

Эту информацию подтверждают Никита Хониат и Феодор Скутариот, уточняя, что Мануил послал на Хиос Андроника Кондостефана с 150 триерами (Kinnam., VI, 12; Choniati., Hist., МК., VI 201–202)¹⁷⁵.

На самом деле сведения византийских источников представляются более вероятными и объясняют отказ дожа от попытки войти в Дарданеллы. Венецианцы отнюдь не имели численного превосходства, чтобы прорваться через проливы на виду у мощного византийского флота. Поэтому Мануил понимал, что у него нет потребности лицезреть перед собой венецианских послов. Микаэле, возможно, действительно хотел провести переговоры, но они всегда продолжаются более гладко, когда подкрепляются демонстрацией силы. В данном случае таковой не было, и когда болезнь сделала свое дело, византийский флот просто изгнал венецианцев из Эгейского моря. Таким образом, в 1171–1172 гг. не произошло того, что произошло в 1125 г. А уже в следующем 1173 г. византийский флот содействовал тому, чтобы Анкона выдержала семимесячную осаду войсками императора Фридриха I Барбароссы (1152–1190 гг.) и его венецианских союзников (Eust. Thessal., Or. [2], [4]; Hist. d. Venet., §7; Dandolo, Chron., IX, X(L) V; Kinnam., VI, 12; Choniati., Hist., МК., VI, 202)¹⁷⁶.

Силу византийского флота в этот период подтверждает факт, что даже после неудачной экспедиции в Дамиегту 1169 г. египтяне отправили посольство в Константинополь, чтобы заключить с императором мирный договор в обмен на ежегодную дань. Был ли мир заключен на самом деле, как сообщает Никита Хониат (Choniati., Hist., МК., V, 168), или отвергнут, как сообщает Иоанн Киннам (Kinnam., VI, 9), неизвестно. Но в 1176 г., в то же самое время, когда Мануил готовил свое нападение на Иконийский султанат, завершившееся поражением византийцев при Мириокефалах, он снова послал флот к побережью крестоносцев. Иоанн Киннам насчитывал в нем 150 кораблей, а Гийом Тирский — 70 галей и других нефов. Этот флот достиг Акры, однако переговоры о совместном походе против Египта были прерваны, и флот в конечном счете вернулся в Византию (Kinnam., VII, 3; Guil Tug., Chron., 21, 15(16)–17(18))¹⁷⁷.

Не может быть сомнения, что к концу правления Мануила Комнина в 1180 г. византийский военный флот все еще был силен и с ним считались в Восточном Средиземноморье. Мы можем со всей вероятностью предположить, что флот, который в 1176 г. прибыл к побережью Палестины, вернулся оттуда, не подвергаясь опасности. Анонимный ритор

утверждает тогда же, что на момент смерти Мануила с пиратством в Эгейском море было покончено и морские пути оказались безопасными для торговли и навигации (Anon. Rhetor., Laud., 195)¹⁷⁸. Однако средневековые технологии защиты судов от гниения и корабельных червей не были особенно эффективными, и корабли, лишенные надлежащего ухода, могли достаточно быстро выйти из строя. Военные флоты также зависели от квалифицированных экипажей, которые формировались только в результате многолетней практики, отсутствие которой в течение ряда лет могло быстро подорвать силы флота. Неудивительно, что императорам из династии Комнинов потребовалось почти 80 лет, чтобы превратить военно-морские силы Империи в структуру, способную с успехом противостоять любому противнику¹⁷⁹.

Уже к концу правления Мануила истощение Империи из-за непрекращающихся войн на всех направлениях, необходимых для реализации различных грандиозных проектов императора, стало очевидным. Поэтому результаты всех усилий Комнинов были утрачены в течение следующих двадцати лет — в период правления династии Ангелов.

Упадок флота при Ангелах (1180–1204 гг.). После смерти Мануила I и окончания правления династии Комнинов в 1185 году численность флота стала быстро сокращаться. Поддержание в боеспособном состоянии галей и набор опытных экипажей требовали больших средств. Пренебрежение к флоту привело к его быстрому упадку.

Уже в 1182 г. фаворит византийской императрицы Марии, регентши при малолетнем императоре Алексее II (1180–1183 гг.), протосеваст Алексей Комнин должен был обратиться к латинским наемникам, чтобы укомплектовать экипажами некоторые триеры¹⁸⁰, которые были отправлены против восставшего Андроника Комнина. Никита Хониат, отмечая это, указал, что их качество превосходило качество византийских команд (Choniat., Hist., AK., 246–250). Однако в 1180-х годах основная часть созданного Комнинами военного флота еще сохранялась, а источники упоминают о военных походах эскадр в 70–100 кораблей¹⁸¹. Так, в 1185 г. Андроник (1183–1185 гг.), уже будучи императором, все еще имел возможность подготовить 100 «больших кораблей» для оказания помощи городам, которым угрожало нападение сицилийского флота. Позже этот флот смог загнать сицилийцев в залив Астак и вынудить их выйти в Эгейское море¹⁸². После поражения норманнского войска и флота между Империей и Сицилией был заключен союз, в соответствии с которым Сицилия

обязалась предоставлять Империи флот, если таковой потребуется (Ann Secc., а. 1185; Tornikios., Orat. ad Isaac. 277–278; Choniat., Hist., ANK., 320, IA., 362–363; Kolybas, Orat. ad Isaac., 289–290). Подобный пункт существовал и в более позднем соглашении императора Исаака II Ангела (1185–1195 гг.; 1203–1204 гг.) с Венецией. И это предполагает, что упадок византийского военного флота уже после византийско-норманнской войны стал ощущаться весьма остро. Этот упадок выразился в безнаказанности, с которой западные флоты и корсары начали действовать в Эгейском и Мраморном морях (Choniat., Hist., IA., 362–363)¹⁸³.

Согласно сообщению Никиты Хониата, одним из главных виновников слабости византийского военного флота был мегадука Михаил Стрифн, который в течение 1190-х годов распродал корабельные гвозди и якоря, веревки и паруса, опустошая корабельные арсеналы, чтобы пабить собственные карманы. Византийцы стали неспособны властвовать даже в своих собственных водах (Choniat., Hist., AA., 481–483). В 1196 г. вспыхнула война между Пизой и Венецией, и в ходе нее венецианский флот проник через Дарданеллы до Абидоса. Хотя дож Энрике Дэндоло приказал возвращаться домой, его командующие остались на месте, и их присутствие, вероятно, убедило императора Алексея III Ангела (1195–1203 гг.) заключить соглашение с Венецией. Затем, между 1197 и 1199 гг., генуэзская эскадра под командованием корсара Гаффорио напала на побережье и острова Эгейского моря и была разбита другим западным корсаром, находившимся на византийской службе, Иоанном Стирионесом из Калабрии (Genoa. CD., 3, №40; Mich. Chon., 2, 105–107; MM., III, №8; Choniat., Hist., AA., 491; TT. №78). Действия западных корсаров и флотов в Эгейском и Мраморном морях ясно указывают на то, в каком плачевном состоянии находился военный флот Империи, старательно воссоздававшийся императорами династии Комнинов. Никита Хониат пишет, что только 20 разрушавшихся, трухлявых небольших судов можно было найти в гавани Золотой Рог в 1203 г., чтобы выступить против венецианского флота Четвертого Крестового похода (Choniat., Hist., AA., 540–544)¹⁸⁴. Это можно было бы расценить как преувеличение, если бы не та легкость, с которой венецианская эскадра из 50 галер преодолела сопротивление в Золотом Роге, как только цепь, заграждавшая вход, была разбита.

Дни славы византийского военного флота закончились навсегда. Завершилась и эпоха дромона...

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Sic transit gloria mundi.



С того момента, как Рим построил свои первые пентеры, и до битвы при Акции прошло немногим более двух веков. За это время Рим подчинил своей власти все крупные соседние государства, превратив, таким образом, Средиземное море в «римское озеро». Этот факт подвел черту под самым блистательным периодом истории римских военно-морских сил. После того как был сокрушен последний соперник, обладавший сильным флотом, не было никакого смысла строить мощные корабли и создавать из них многочисленные флотилии. Многовековой период отсутствия морского противника, наступивший вслед за обретением Римом морской гегемонии, неизбежно должен был привести к деградации и в конечном итоге — к исчезновению морского флота Империи.

В период Принципата военно-морские силы лишь в слабой степени принимали участие в расширении и поддержании римского могущества. Позднее их деятельность по необходимости активизировалась лишь в эпоху кризиса III в., а также во время гражданских войн и африканских восстаний IV столетия.

Недостаточный интерес римлян к морскому делу объясняется условиями, в которых разворачивалось завоевание Италии. После ее подчинения последовали достаточно быстрый разгром карфагенского и селевкидского флотов, закат Родоса и победа над Египтом. Учитывая, насколько редки были в дальнейшем случаи использования морского флота, вполне понятно, почему мощь очень быстро пришла в упадок и уже в III в. забота о противостоянии морскому пиратству стала казаться тягостной роскошью, доставшейся Империи в наследство от навсегда исчезнувшего благополучного мира, созданного Августом и укрепленного его преемниками¹⁸⁵.

Этим объясняется, почему в IV столетии Средиземное море, что очень редко случалось в его истории, оказалось свободно для всех — как для римлян, так и для варваров. Подобная ситуация была весьма небезопасной для обороноспособности Империи: ведь стоило кому-либо из ее противников создать свой собственный флот и по крайней мере на первом этапе ему сопутствовал бы успех, и римлянам просто нечем было бы защищать свои острова и прибрежные территории. Так оно и случилось в 30-х годах V столетия, когда Карфаген, ставший столицей вандалского королевства, вновь бросил вызов могуществу Рима. Римляне попытались возродить собственные военно-морские силы, но не особенно преуспели в этом. Центр борьбы с вандалами

переместился на восток, в Константинополь. В этом драматическом столкновении победу одержала Восточная Римская империя. Юстиниан не только стер с лица земли вандалское королевство, но, подчинив себе Италию и часть Испании, вновь сделал из Средиземного моря «римское озеро». Правда, ненадолго...

Морской флот был не единственным флотом, входившим в состав вооруженных сил Римской империи. Со времен Августа и до V в. на Рейне и Дунае, ставшими границами римского мира, существовали многочисленные речные флотилии, в задачу которых входило несение ежедневной патрульной службы. Германский флот появился на Рейне уже в начале Принципата, а при Клавдии был создан Дунайский флот. В период Ранней Империи эти флоты играли в ряде случаев весьма важную роль, однако только во времена Поздней Империи речные эскадры становятся важнейшим структурным звеном в системе обороны Империи. Их значение было настолько высоко, что правительство постоянно прикладывало огромные усилия для поддержания рейнских и дунайских флотилий в боеспособном состоянии.

Римское кораблестроение, казалось бы, достигло небывалого успеха в создании боеспособных речных флотов. Но именно в этом успехе отчетливо проявилось увядание римского гения: вместо контроля над открытым морем и строительства больших кораблей римляне стали интересоваться ограниченными акваториями рек, на которых курсировали небольшие суда, зачастую мало чем отличавшиеся от обычных барок и лодок.

Увеличив число речных флотилий, римляне могли тактически использовать их при проведении наземных операций. Впрочем, в период Поздней Империи, как и ранее, армии всегда отдавалось предпочтение перед флотом, поэтому из-за постоянного дробления и поглощения он со своей технической и организационной автономией стал играть роль дополнительного и второстепенного рода войск.

В 70-х годах IV в. обстановка на границах Империи меняется самым радикальным образом. Наступление гуннов в Европе заставило отступить соседние с римлянами германские племена. Эти изменения привели к тому, что после 375 г. варварская угроза сделалась ощутимой, как никогда ранее. Империя была вынуждена адаптироваться к новым обстоятельствам, внося кардинальные изменения в систему обороны границ. Поселение франкских федератов в Германии Второй положило конец Рейнскому флоту. Вместе с тем передача готам ряда

придунайских территорий не подразумевала упразднение на них римской военной организации. Поэтому Дунайский флот продолжил свое существование до 40-х годов V в. И только расселение на территории придунайских провинций гуннов поставило окончательную точку в его истории.

Морская история VII в. была ознаменована появлением нового претендента на гегемонию. Им стали арабы, которые в первое время смело и весьма успешно совершали разбойные рейды на византийские острова и береговые зоны, а затем создали мощные флоты, представлявшие для Византии уже серьезную угрозу. В середине VII в. арабские корабли добрались до Крита и Сицилии и, возможно, появились даже в виду Константинополя. «Битва мачт» стала тяжелым ударом по византийской морской мощи и сделала арабских пиратов полными хозяевами Центрального Средиземноморья. А в начале 70-х годов того же века арабы начинают активное наступление на столицу Империи.

В сложившихся условиях создание адекватных средств борьбы с мусульманской морской угрозой приобрело для византийцев принципиальное значение. Так же, как и в античные времена, эти усилия были отмечены важными достижениями в области технических разработок и научных открытий, поставленных на службу военно-морских сил государства. Если против карфагенских кораблей римляне изобрели «ворон», а для генерального сражения с флотом Секста Помпея Агриппа придумал гарпакс, то для борьбы с арабами греки оснастили свои суда сифонами с «греческим огнем», на целые столетия ставшим главным оружием византийского флота. Впервые эта зажигательная смесь была успешно опробована в 672 г., что привело к поражению арабского флота и парализовало на некоторое время морскую активность мусульман. Империя получила возможность перехватить стратегическую инициативу и перейти в контрнаступление на море. Объединив свои военно-морские силы с флотилиями итальянских республик, византийцы нанесли решительное поражение сирийско-египетскому флоту у берегов Кипра, сокрушив тем самым военно-морскую мощь Омейядов. Распад халифата вновь превратил флот Империи в единственную организованную военную силу на Средиземном море. Это был период несомненного византийского преобладания. Греки контролировали все Средиземноморье вплоть до конца VIII в. Начиная с IX в. мусульмане снова начали свои набеги на Кипр и Крит.

Арабская угроза потребовала от византийского правительства проведения ряда военно-административных реформ, касавшихся в том числе и организации флота. В результате этих преобразований для противостояния мусульманской экспансии на море был создан флот Карависианов, бывший, по сути, первым постоянным военно-морским флотом Византии. Карависианы формировались в основном по тому же самому принципу, что и фемы сухопутной армии, и представляли собой особый военный корпус.

При императоре Льве III единое командование Карависианов было распущено и создано несколько независимых между собой командных структур, осуществлявших руководство флотами морских фем. Карависианы были заменены на более сложную систему, состоящую из трех элементов, которые с незначительными изменениями просуществовали до XI в.: центральный имперский флот, размещавшийся в Константинополе, небольшое количество региональных команд — морских фем, или независимых флотских подразделений, и значительное число местных эскадр, которые чаще всего выполняли чисто оборонительные и полицейские задачи в интересах наместников провинций. Таким образом, у Империи впервые после эпохи Принципата появились региональные флоты, не подчинявшиеся центральному военно-морскому командованию. В отличие от римского флота, где провинциальные флоты численно сильно уступали центральному и включали в себя только легкие суда, византийские региональные флоты, как правило, сами по себе представляли мощную военную силу.

Противостояние византийцев с мусульманами на море с переменным успехом продолжалось в общей сложности с VII по X вв. — до тех пор, пока в X столетии греки не восстановили свое господство в Восточном Средиземноморье.

Византийскую империю традиционно рассматривают как великую морскую державу, по крайней мере в периоды ее процветания. Однако в действительности флот всегда был вспомогательным, по сравнению с сухопутным войском, элементом вооруженных сил Империи, и использование морской мощи только дополняло мощь сухопутную¹⁸⁶. Завоевание Крита в 960–961 гг. — исключение из этого правила, но этому успеху предшествовали, по крайней мере четыре неудачные попытки. История Византии наглядно демонстрирует, что большинство морских экспедиций сопровождало действия наземных войск.

Военный флот переправлял сухопутные войска и защищал с моря их позиции и пути снабжения. Контроль над сушей обеспечивал контроль над гаванями, в которых всякий галерный флот должен был искать спасения в ненастную погоду, над водоснабжением, без которого флотилии не могли действовать более нескольких дней, а потому в конечном итоге он означал и контроль над морем.

Постепенное снижение византийской военно-морской мощи начинается с X в., когда ослабевает арабская угроза. С середины XI в. византийские провинциальные флоты постепенно приходят в упадок. Империя начинает уступать господство на море итальянским республикам, прежде всего Венеции и Генуе. По сути, Византия сама способствовала усилению на море позиций итальянцев, когда начиная с XI в. стала все активнее привлекать их эскадры для борьбы с арабами, а затем — и с норманнами Роберта Гвискара. Эта политика самым губительным образом отразится на экономике и суверенитете Византии. После кратковременного восстановления военно-морских сил Империи при Комнинах последовал период их стремительной деградации и распада, закономерным результатом которого стал финал Четвертого Крестового похода. Подобно тому, как в V столетии абсолютная беспомощность Римской империи на море привела к захвату и разграблению Рима вандалами, так и завоевание Константинополя крестоносцами в 1204 г. было прежде всего следствием утраты греками гегемонии на море.

БИБЛИОГРАФИЯ



ИСТОЧНИКИ

1. *Абу Рейхан Бируни*. Избранные произведения. Т. IV: Фармакогнозия в медицине (Китаб ас-сайдана фи-т-тибб) / исслед., перевод, прим. и указ. У. И. Каримова. Ташкент, 1973.
2. *Авл Геллий*. Аттические ночи / под общ. ред. А. Я. Тыжова, А. П. Бехтер. СПб, 2007–2008.
3. *Авсоний*. Стихотворения / изд. подг. М. Л. Гаспаров. М., 1993.
4. *Агафий Миринейский*. О царствовании Юстиниана / пер. М. В. Левченко. М., 1996.
5. *Альберт Великий*. Малый алхимический свод // Возникновение и развитие химии с древнейших времен до XVII в. М., 1980.
6. *Аммиан Марцеллин*. Римская история / пер. Ю. А. Кулаковского, А. И. Сонни. СПб, 1994.
7. *Анней Флор*. Две книги римских войн / пер. А. И. Немировского, М. Ф. Дашковой // Малые Римские историки. М., 1996.
8. *Аноним*. О военных делах / под общей ред. А. К. Нефёдкина. СПб, 2014.
9. *Аппиан*. Римская история / пер. С. П. Кондратьева // Римские войны. СПб, 1994.
10. *Аристотель*. Афинская полития. Государственное устройство афинян / пер. и примеч. проф. С. И. Радцига. М., 2007.
11. *Аристотель*. О частях животных. / пер. В. П. Карпова. М., 1937.
12. *Аристофан*. Комедии / пер., комм. В. Ярхо. В 2 т. М., 1983.
13. *Арриан*. Поход Александра / пер. М. Е. Сергеевко. 2-е изд. СПб, 1993.
14. Библия. Книги Священного Писания Ветхого и Нового Заветов в русском переводе с параллельными местами и приложениями. М., 2008.
15. Византийские исторические сочинения: «Хронография» Феофана, «Бревиарий» Никифора / изд. подг. И. С. Чичуров. М. 1980.
16. Властелины Рима. Биографии римских императоров от Адриана до Диоклетиана / пер. С. П. Кондратьева; под ред. А. И. Доватура. М., 1992.

17. *Гай Саллюстий Крисп.* Сочинения / пер. В. О. Горенштейна. М., 1981.
18. *Геродот.* История. В 9 кн. / пер. Г.А. Стратановского. 2-е изд. М., 1993.
19. *Гомер.* Илиада / пер. Н. И. Гнедича; изд. подг. А. И. Зайцев. Л., 1990.
20. Два византийских военных трактата конца X в. / изд. подг. В. В. Кучма. СПб, 2002.
21. Две византийские хроники X века. Псамафийская хроника / предисл., пер. и комм. А. П. Каждана; Иоанн Камениата. Взятие Фессалоники / пер. С. В. Поляковой и И. В. Феленковской, комм. Р. А. Наследовой. М., 1959.
22. *Евнапий* // Византийские историки. Дексипп, Евнапий, Олимпиодор, Малх, Петр Патриций, Менандр, Кандид, Ноннос и Феофан Византиец / пер. С. Дестуниса. СПб, 1860.
23. *Евтропий.* Бревиарий от основания города / пер. Д. В. Кареева и Л. А. Самуткиной; отв. редактор И. В. Кривушин. СПб, 2001.
24. Записки Юлия Цезаря и его продолжателей. / пер. и комм. академ. М. М. Покровского. М., 1993.
25. *Жан де Жуанвиль.* Книга благочестивых речений и добрых деяний нашего святого короля Людовика / Пер. со старофранц. Г. Ф. Цыбулько, под ред. А. Ю. Карачинского, научн. ред. перевода Ю. П. Малинин. СПб, 2012.
26. *Жоффруа де Виллардуэн.* Завоевание Константинополя / пер., ст. и комм. М. А. Заборова. М., 1993.
27. *Император Юлиан.* Сочинения / пер., комм. Т. Г. Сидаша. СПб, 2007. Юлиан император. Письма / пер. Д. Е. Фурмана // ВДИ. 1970. №1. С. 236–242; №2. С. 231–259; №3. С. 223–250.
28. *Иордан.* О происхождении и деяниях гетов / пер., комм., вступ. ст. Е. Ч. Скрижинской. СПб, 1997.
29. Калила и Димна / пер. И. Ю. Крачковского и И. П. Кузьмина, вступ. ст. и прим. И. Ю. Крачковского. М., 1957.
30. *Квинт Гораций Флак.* Собрание сочинений. СПб, 1993.
31. *Кекавмен.* Советы и рассказы. Сочинение византийского полководца XI в./ изд. Г. Г. Литаврина. М., 1972.
32. *Константин Багрянородный.* Об управлении империей / текст, пер., комм. Г. Г. Литаврин. М., 1991.
33. *Корнелий Непот.* О знаменитых иноземных полководцах / пер., статьи и комм. Н. Н. Трухиной. М., 1992.

34. *Корнелий Тацит*. Сочинения. В 2 т. / изд. подг. А. С. Бобрович, Я. М. Боровский, М. Е. Сергеевко. Т. I–II. М., 1993.
35. *Ксенофонт*. Греческая история / пер. С. Я. Лурье. СПб, 1993.
36. *Лактанций Фирмиан Луций, Цецилий*. О смертях преследователей / пер., вступ. ст., коммент., указ. и библиогр. Список Тюленева В. М. СПб, 1998.
37. *Лев Диакон*. История / Пер. М.М. Копыленко, ст. и комм. М. Я. Сюзюмов, С. А. Иванов. М., 1988.
38. *Либаний*. Речи / пер. с греч. С. Т. Шестакова. Т. 1–2. СПб, 2014.
39. *Лиутпранд Кремонский*. Антаподосис / пер. и комм. И. В. Дьяконова. М., 2006.
40. *Лукиан Самосатский*. Соч. в 2 т. / под общей ред. А. И. Зайцева. СПб, 2001. Т. I.
41. *Луций Анней Сенека*. Нравственные письма к Луцилию / изд. подг. С. А. Ошеров. М., 1993.
42. *Магистр Рогерий*. Горестная песнь о разорении Венгерского королевства татарами / пер. А. С. Досаева. СПб, 2012.
43. *Марк Анней Лукан Фарсалия* или Поэма о Гражданской войне / пер. Л. Е. Остроумова; ред., ст. и комм. Ф. А. Петровского. М., 1993.
44. *Марк Туллий Цицерон*. Письма к Аттику, близким, брату Квинту, М. Бруту / пер. и комм. В. О. Горенштейна. В 3 т. М., 1994.
45. *Марк Туллий Цицерон*. Речи / изд. подг. В. О. Горенштейн и М. Е. Грабарь-Пассек. В 2 т. М., 1993.
46. *Михаил Пселл*. Хронография / пер., ст. и прим. Я. Н. Любарского. М., 1978.
47. *Низами Гянджеви*. Искандер-наме: [Поэма об Александре Македонском] / пер. и комм. Е. Э. Бертельса, А. К. Арендса. Баку, 1983.
48. *Никифор II Фока*. Стратегика / пер. А. К. Нефёдкина, ред., комм. А. К. Нефёдкина, М. А. Морозова. СПб, 2005.
49. *Никифора*, патриарха константинопольского Краткая история со времени после царствования Маврикия / пер. Е. Э. Липшиц. // ВВ. Т 3. М. 1950.
50. Об областях Римской империи: сочинение Константина Багрянородного / Перев. с греч. // Чтение в Обществе Истории и Древностей Российских. 1858. Кн. 3. Июль-сентябрь.
51. *Павел Орозий*. История против язычников / пер., комм., указатели, библиогр. В. М. Тюленева. СПб, 2001–2003.
52. *Петроний Арбитр*. Сатирикон / пер. под ред. Б. И. Ярхо. М., 1990.

53. *Петроний*. Сатирикон. / пер. и комм. А. К. Гаврилова при участии Б. И. Ярхо и М. Л. Гаспарова. // Римская сатира. М., 1989.
54. *Плутарх*. Сравнительные жизнеописания / изд. подг. С. С. Аверинцев, М. Л. Гаспаров, С. П. Маркиш. Т. I–II. М., 1994.
55. Повесть временных лет / пер. Д. С. Лихачева, О. В. Творогова. СПб, 2012.
56. *Полибий*. Всеобщая история / пер. Ф. Г. Мищенко. В 3 т. 2-е изд. Т. I–III. СПб, 1994–1995.
57. Полное собрание русских летописей. СПб, 1908. Т. II.
58. *Продолжатель Феофана*. Жизнеописание византийских царей / Пер., ст., комм., Я. Н. Любарского. СПб, 1992.
59. *Прокопий Кесарийский*. Война с готами. О постройках. В 2 т. / пер. С. П. Кондратьева. М., 1996.
60. *Прокопий Кесарийский*. Война с персами. Война с вандалами. Тайная история / пер., комм., ст. А. А. Чекаловой. М., 1993.
61. *Рашид-ад-дин*. Сборник летописей. Т. I. Кн. 2 / пер. О. И. Смирновой; примеч. Б. И. Панкратова и О. И. Смирновой; ред. А. А. Семенова. М.; Л., 1952.
62. Римская сатира. Гораций, Персий, Сенека, Петроний, Ювенал, Сульпиция, Аноним / пер. М. Дмитриева, Ф. Петровского, Б. Ярхо, Д. Недовича; сост. и комм. Ф. А. Петровского. М., 1957.
63. *Робер де Клари*. Завоевание Константинополя / пер., ст. и комм. М. А. Заборова. М., 1986.
64. *Светоний Транквилл*. Жизнь двенадцати Цезарей / пер. М. Л. Гаспарова. М., 1990.
65. *Страбон*. География. В 17 кн. / пер. Г. А. Стратановского. 2-е изд. М., 1994.
66. Стратегика императора Никифора / пер. Ю. А. Кулаковского // Записки Императорской академии наук. Сер. VIII. Историко-филологическое отделение. 1908. Т. VIII. № 9.
67. Стратегикон Маврикия / изд. подг. В. В. Кучма. СПб, 2004.
68. *Тит Ливий*. История Рима от основания города. В 3 т. / под ред. М. Л. Гаспарова, Г. С. Кнабе, В. М. Смирнина. М., 1989–1993.
69. *Усама ибн Мункиз*. Книга назидания / пер. М. А. Салье, под ред. и с прим. И. Ю. Крачковского. М., 1958.
70. *Фирдоуси*. Шахнаме. Т. V. (От начала царствования Искендера до начала царствования Йездгерда, сына Бехрама Гура). Пер. Ц. Б. Бану-Лахути и В. Г. Берзнева, комм. В. Г. Луконина. М., 1984.

71. *Флавий Вегеций Ренат*. Краткое изложение военного дела // Греческие полиоркетики. Вегеций / пер. С. П. Кондратьева. СПб, 1996.
72. *Фукидид*. История / изд. подг. Г. А. Стратановский, А. А. Нейхардт, Я. М. Боровский. М. 1993.
73. Христианский мир и «Великая Монгольская империя». Материалы францисканской миссии 1245 года. «История тартар» брата Ц. де Бридиа / критический текст, пер. С. В. Аксенова и А. Г. Юрченко. Экспозиция, исследование и указатели А. Г. Юрченко. СПб, 2002.
74. Церковная история Эрмия Созомена Саламинского. СПб, 1851.
75. Эклога. Византийский законодательный свод VIII в. / пер., ст., комм., Е. Э. Липшиц. М., 1965.
76. *Элиан*. Пестрые рассказы / пер., ст., примечания и указатель С. В. Поляковой. М.-Л., 1964.
77. Actes de Dionysiou / ed. N. Oikonomidès (Archives de l'Athos). Paris, 1968.
78. Actes de Lavra. Première partie, des origines à 1204 / ed. P. Lemerle, N. Svoronos, A. Guillou and D. Papachryssanthou (Archives de l'Athos). Paris, 1970.
79. Actes de Xéropotamou / éd. dipl. J. Bompaire (Archives de l'Athos). Paris, 1964.
80. *Aeliani* De natura animalium, libri XVII, varia historia, epistulae / rec. R. Hercher. Vol. ImII. Lipsiae, 1864–1866.
81. *Aeneas Tacticus*. Περὶ τοῦ πῶς χρῆ πολιορκουμένους ἀντέχειν // Aeneas Tacticus, Asclepiodotus, Onesander. London, 1923.
82. *Agathiae Myrinaei* Historiarum libri V / ed. R. Keydell. Berlin, 1967.
83. *Agathias*. Historiarum Libri Quinque // Corpus Fontium Historiae Byzantinae / ed. R. Keydell, vol. 2A, Series Berolinensis, Berolini, Teubner, 1975.
84. *Agathias*. History / trans. J.D.C. Frendo (Berlin, New York, 1975).
85. *Agnellus*. Liber pontificalis ecclesiae Ravennatis / ed. O. Holder Egger // MGHScriptRerLang, 265–391.
86. *Al-Bakri*, Abu Ubayd Abd Allah ibn Abd Al-'Aziz. Kitab Al-mughrib fi dhikr bilad Ifriqiya wa'l-Maghrib [part of his Al-Masalik wa'l-Mamalik] // Description de l'Afrique septentrionale / ed., trans. W. Mac Guckin de Slane. Paris, 1965.

87. *Al-Baladhuri*, Abu l-'Abbas Ahmad ibn Yahya ibn Jabir. Kitab Futuh Al-Buldan, vol. 1 trans. P. K. Hitti, vol. 2 trans. F. C. Murgotten // The origins of the Islamic state. N.Y., 1916, 1924.
88. *Albertus Aachensis*. Historia Hierosolymitan // RHCHOcc. Paris, 1990. vol. 4. P. 265–713.
89. *Al-Maliki*. Muhtasir Kitab Riyad al nufus fi tabaqat ulama Qayrawan wa-'Ifriqiya / trans. Amari // BA–S. vol. 1. 294–324.
90. *Al-Masudi, Abu l Hasan*. Les prairies d'or / ed. and trans. C. Barbier de Meynard. Paris, 1861–1877. 9 vol.
91. *Al-Nuwayri, Nihayat Al-arab fi funun Al-adab* / trans. J. J. A. Caussin // J. H. von Riedesel, Voyages en Sicile, dans la Grande Grèce at au Levant. Paris, 1802. P. 400–448.
92. *Al-Tabari, Abu Jafar Muhammad ibn Jarir*. History of the prophets and kings / ed. M. J. de Goeje // Annales quos scripsit. Leiden, 1879. 15 vol.
93. *Al-Yaqubi, Ahmad*. Kitab Al-Buldan / trans. G. Wiet. Cairo, 1937.
94. *Amatus de Monte Cassino*. L'ystoire de li Normant et la chronique de Robert Viscart / ed. J. J. Champollion–Figeac. Paris, 1835.
95. *Ambroise*. L'estoire de la guerre sainte: histoire en vers de la troisième croisade (1190–1192) par Ambroise / ed. G. Paris. Paris, 1897.
96. *Ammianus Marcellinus*. Res gestae / recensuit V. Gardthausen. Lipsiae, 1879.
97. *Anastasius Bibliothecarius*. Chronographia tripertita // Theophanes. Chronographia. Vol. 2. P. 33–346.
98. *Anne Commène*. Aléxiade / ed. B. Leib. 3 vol. Paris, 1937–1945.
99. *Anonymi auctoris De rebus bellicis* / recensuit R. I. Ireland. Lipsiae, 1984.
100. *Appiani Historia Romana* / ed. P. Viereck et A. G. Roos. Editio stereotypa correctior addenda et corrigenda adiecit E. Gabba, Vol. 1–2. Lipsiae, 1962.
101. *Aristophane* / texte établi par Victor Coulon et traduit par Hilaire van Daele. En 5 v. Paris, 1954–1960.
102. *Aristotelis De partibus animalium libri quattuor* / ex recognitione Bernhardi Langkavel. En 5 v. Lipsae, 1868.
103. *Auli Gelli Noctium Atticarum*. Libri XX / post M. Hertz ed. C. Hosius. In 2 vol. Lipsiae, 1903.
104. *Ausonius*. Opuscula / ed. R. Peiper. Lipsiae, 1886.

105. *Biblia Sacra iuxta Vulgatam versionem* / Rec. et brevi apparatu critico instruxit Robertus Weber. Stuttgart, 1994.
106. *Caesar, Gaius Julius*. De bello civili. Paris: Les Belles lettres, 1967.
107. *Cahen C*. Un traité d'armurerie composé pour Saladin // BEO. 1947–1948. T. 12. P. 103[1]–146[44].
108. Campaign Organisation and Tactics / ed. and trans. G.T. Dennis // Three Byzantine Military Treatises, text, trans. and notes. Washington, 1985. P. 241–335.
109. *Cassiodorus. Variae* / ed. A. J. Fridh, J. W. Halporn, Corpus Christianorum Series Latina, 96.1973.
110. *Cassiodorus. Variae* / by S. J. B. Barnish. Liverpool, 1992.
111. Catalogue of Byzantine Seals at Dumbarton Oaks and in the Fogg Museum of Art / Ed. J.W. Nesbitt, N. Oikonomides. Washington, 1994.
112. *Cedreni Compendium historiarum* / ed. I Bekker. 2 vols. Bonn, 1838–1839.
113. *Cicero Marcus Tullius*. Scripta quae manserunt omnia / ed. C. F. W. Muller. Vol. 1–10. Lipsiae, 1880–1891.
114. *Cicéron*. Correspondance / texte établi et traduit par L.-A. Constans. T. I–III. Paris, 1934–1936.
115. *Constantine Porphyrogenitus*. De Administrando Imperio. T. I: Greek text / ed. Gy. Moravcsik, English trans. R.J.H. Jenkins. Washington, 1967; T. II: Commentary / ed. R.J.H. Jenkins. London, 1962.
116. *Constantine Porphyrogenitus*. Three Treatises on Imperial Military Expeditions / ed., english transl. and commentary J. F. Haldon. Wien, 1990.
117. *Constantini Porphyrogeniti imperatoris de cerimoniis aulae byzantinae libri duo* / ed. J.J. Reiske. Bonn, 1829.
118. *Constantinus Porphyrogenetus*. Narratio de imagine Edessena // PG. T. 113. col. 449
119. *Cornelii Nepotis quae supersunt*. Lipsiae, 1871.
120. *Costantino Porfirogenito De Thematibus* / ed. A. Pertusi. Roma, 1952).
121. *Darrouzès J*. Épistoliers byzantins du Xe siècle. Paris, 1960.
122. Das Gesetzbuch Leons III. und Konstantinos V./ Hrsg. von L. Burgmann. Frankfurt a. M., 1983
123. Das Strategikon des Maurikios / ed. G.T. Dennis, transl. E. Gamillscheg. Wien, 1981.
124. *Dio Cassius*. Historia / ed. E. Cary. Cambridge: Loeb Classical Laybrary, 1960–1961.

125. *Diodorus of Sicily* in twelve volumes / with an English Translation by C. H. Oldfather, Ch. L. Sherman, C. B. Welles, R. M. Geer, F. R. Walton. Cambridge (Mass.); London, 1933–1967.
126. *Eunapius*. *Fragmenta* // HGM / ed. L. Dindorfius. T. I. Lipsiae, 1870.
127. *Eutropius*. *Breviarium ab Urbe Condita, cum versionibus graecis, et Pauli Landolfique additamentis* / recensuit et adnotavit H. Droysen. MGH. LXII. München, 1978.
128. *Excerpta Valesiana* / recensuit V. Gardthausen. Lipsiae, 1879.
129. *Festus Rufius*. *Breviarium rerum gestarum populi romani* // ed. Univ. Alexandru Ioan Cuza, 2003.
130. *Flavii Arriani*. *Quae exstant omnia* / Ed. A. G. Roos. Vol. I–II. Lipsiae, 1907–1928.
131. *Florus, Iulius*. *Epitomae de Tito Livio bellorum omnium annorum DCC libri duo* / ed. C. Halm. Lipsiae, 1854.
132. *Georgii Acropolitae opera* / ed. A. Heisenberg, 2 Bd. Leipzig, 1903.
133. *Giovanni di Pian di Carpine*. *Storia dei Mongoli* / Ed. critica del testo latino a cura di E. Menestò; trad. italiana a cura di M. C. Lungarotti e note di P. Daffinà; introduzione di L. Petech; studi storico-filologici di C. Leonardi, M. C. Lungarotti, E. Menestò. Spoleto, 1989. P. 401–496.
134. *Herodoti Historiarum libri IX* / ed. H. R. Dietsch. Editio altera. Curavit H. Kallenberg. Vol. I–II. Lipsiae, 1885–1887.
135. *Homère*. *Iliade* / trad. par Paul Mazon. Paris, 1938–1939.
136. Hudud al-'Alam. 'The Regions of the World'. A Persian Geography 373. A. H. – 982 A. D. / transl. and expe. by V. Minorsky. London, 1937.
137. *Ibn Al-Fakih Al-Hamadani*. *Description of the Land of the Byzantines* / transl. E. W. Brooks // JHS. 1901. Vol. 21. P. 67–77.
138. *Ibn Khurradadhibi*. *Abu'l-Kasim 'Ubayd Allah b. 'Abd Allah b. Khurradadhibih, Kitab at-Masalik wa'l-Mamalik* // BGA / ed. R. Blachère. Leyden, 1938. T. VI. P. 76–85.
139. *Ioannis Scylitzae Synopsis Historiarum* / ed. J. Thurn. Berlin, New York, 1973.
140. *Iohannis Laurentii Lydi Liber de mensibus* / Ed. R. Wuensch. Lipsiae, 1898.
141. *Iordanes*. *Getica* // MGH AA, 5, 1. P. 53–138 / ed. Societas Aperiendis Fontibus rerum Germanicarum Medii Aevi. Berolini, 1882.
142. *Iosephi Genesisii Regum libri quattuor* / eds I. Lesmuller–Werner, I. Thurn. Berlin, New York, 1978.
143. *Isidore de Séville*. *Etymologiae*. Paris, 1983–2010.

144. *Iulianus*. Opera omnia / rec. F. C. Hertlein. Lipsiae: Teubner, 1875.
145. *Johannes von Plano Carpini*. Kunde von den Mongolen: 1245–1247 / Übersetzt, eingeleitet und erläutert von F. Schmieder. Sigmaringen, 1997.
146. *Jus graeco-romanum* / Ed. K.E. Zahariae a Lingenthal. Lipsiae, 1856–1862. Vol. I–III.
147. *Juvenal and Persius* with an English Translation / by G. G. Ramsay. London; New York, 1928.
148. *Kinnami Epitoma* / ed. A.Meineke. Bonn, 1836.
149. Kudama: Abu'l-Faraj Al-Katib Al-Bagdadi Kudama ibn Ja' far, Kitab Al-Haraj // BGA / ed. R.Blachère. Leyden, 1938. T. VI. P. 196–199.
150. *L. Annaei Senecae* Opera philosophica, quae recognovit M. N. Bouillet. Vol. III–IV. Parisiis, MDCCCXXVIII.
151. *Lactantius*. De mortibus persecutorum // PL. T. VII. 1844.
152. Le traité sur la Guérilla (De velitatione) de l'empereur Nicéphore Phocas (963–969) / text G. Dagron, H.Mihaescu, trans. et commentarie G. Dagron. Paris, 1986.
153. *Leonis Diaconi* Caloensis Historiae libri decem / ed. C.B.Hase. Bonn, 1828.
154. *Leonis Grammatici* Chronographia / ed. I.Bekker. Bonn, 1842. P. 1–331.
155. *Leonis imperatoris* tactica / ed. R.V ri. T. I–II. Budapest, 1917–1922.
156. *Leonis imperatoris* tactica // Patrologiae Cursus completus, seria Graeca / ed. J.–P.Migne. Paris, 1863. T. 107. cols. 672–1120.
157. *Libanius*. Orationes et declamationes / recensuit I. Reiske. Lipsiae, 1903–1922.
158. *Livius Titus*. Ab urbe condita / recensuit W. Weissenborn. Lipsiae, 1871–1878.
159. *Lucanus, Marcus Annaeus*. La guerre civile (La Pharsale) / texte établi et taduit par A. Bourgery. En 2 t. Paris, 1976–1993.
160. *Luciani* opera / rec. brevique adnotatione critica instruxit M. D. Macleod. T. 1–4. Oxonii, 1972–1987.
161. *Malala Iohannes*. Chronographia // Corpus Fontium Historiae Byzantinae. Vol. 35: Berlin; New York, 2000.
162. *Marcellinus Comes*. Chronicon // PL.T. L I. Parisiis, 1846.
163. *Mauricii* Strategicon / edidit et introdictione instruxit Georgius T. Dennis. Germanice vertit Ernestus Gamillscheg. Apud Academiam Scientiarum Austriacam Vindobonae, 1981.

-
164. *Michael Psellos*. Chronographia / transl. E.R.A.Sewter. New Haven, 1953.
 165. *Michaelis Attaliothae* Historia / ed. I. Bekker. Bonn, 1853.
 166. *Michel Psellos*. Chronographie / ed. P. Renaud. 2 t. Paris, 1926–1928.
 167. *Nicephori* archiepiscopi constantinopolitani Opuscula historica / ed. Carolus de Boor, Lipsiae, 1880.
 168. *Nicephori Bryennii* Historiarum libri quattuor / ed. P.Gautier. Brussels, 1975.
 169. *Nicephori*, De velitatione bellica / ed. G.T. Dennis. // Three Byzantine Military Treatises, text, trans. and notes. Washington, 1985. P. 137–239.
 170. *Nicetae Choniatae* Historia / ed. J.A.Van Dieten. 2 vols. Berlin, New York, 1975.
 171. *Nicholas I Patriarch of Constantinople*. Letters / ed. R.J.H.Jenkins, L.G.Westerink. Washington, 1973.
 172. *Nikephoros*, Patriarch of Constantinople. Short History / ed C. Mango. Washington, 1990.
 173. *Nikephorus Ouranes*. Taktika. – McGeer E. Sowing the Dragon's Teeth. Byzantine Warfare in the Tenth Century. Washington, 1995; Foucault J.-A. de Douze chapitres inédits de la Tactique de Nicéphore Ouranos // Travaux et Mémoires. 1973. T. 5. P. 281–312.
 174. *Niketas Choniates*. Historia / trans. H. J. Magoulias. Detroit, 1984.
 175. *Notitia dignitatum* / ed. O. Seeck. Berolini, 1876.
 176. Nova Patrum Bibliotheca. Rome, 1852. 10 t.
 177. *Orosius Paulus*. Historiae adversum paganos libri VII / recensuit C. Zangemeister. Lipsiae, 1891.
 178. *Panegyrici Latini* / Recensuit G. Baehrens. Lipsiae: Teubner, 1911. T. I–II.
 179. *Pétrone*. Le Satiricon. Texte établi, traduit et annoté par A. Ernout. Paris, 1950.
 180. *Petronii Saturae* / ed. Buecheler. Berolini, 1862.
 181. *Pliny*. Natural History with an English Translation. In 10 Vol. / by Rackham M. A. Fellow of Christ's College. Cambridge; London, 1961.
 182. *Plutarchus*. Vitae parallelae / iterum recognovit C. Sintenis. Vol. I–IV. Lipsiae: Teubner, 1879–1889.
 183. *Polybii* Historiae / ed. L. Dindorfio curatam retr. Th. Buettner-Wobst. Stutgardiae, 1962.

184. *Præcepta militaria* / McGeer E. Sowing the Dragon's Teeth. Byzantine Warfare in the Tenth Century. Washington, 1995.
185. *Procopius*. History of the Wars / ed. and trans. H.B.Dewing. Cambridge, London, 1914–1928.
186. *Procopius*. Opera omnia / recensuit J. Haury, G. Wirt. T. I–IV. Lipsiae: Teubner, 1962–1964.
187. *Procopius*. Secret History / ed. and trans. H.B.Dewing Cambridge, London, 1935.
188. *Q. Aurelii Symmachi* Laudatio in Valentinianum seniore Augustum prior / introduzione, commento e traduzione a cura di Fanny Del Chicca Roma – Herder, 1984.
189. *Q. Horatius Flaccus*. Opera omnia / published by Huber. Frauenfeld, 1989.
190. *Robert de Clari*. La conquête Constantinople / ed. Ph. Lauer. Paris, 1924.
191. *Sallustius, Gaius Crispus*. Bellum Jugurthinum. – Collection des Université de France publiée sous le patronage de l'Association Guillome Budé: Salluste. Catilina, Iugurtha, Fragments des Histoires / texte établi et traduit. par Alfred Ernout. Paris, 1971.
192. *Scriptores Historiae Augustae* / recensuit H. Peter. Lipsiae: Teubner, 1884.
193. *Sébéos*. Histoire d'Héraclius / transl. F.Macler. Paris, 1904.
194. Second Lateran Council (Innocent II) // C. Hafele and H. Leclerq. Histoire des Conciles. Paris, 1912.
195. *Seneca*. Ad Lucilium Epistulae morales / with an English translation by R. M. Gummer. Vol. I–III. London; Cambridge; Massachusetts, 1943.
196. *Sili Italici* Punica / Ed. L. Bauer, v. I–II. Lipsiae, 1890–1892.
197. *Sozomenos*. Ecclesiastica Historia // PG. Vol. 67, col. 843–1630 / hrsg. von J. Bides. Berolini, 1960.
198. *Strabo*. Geography / with an English Translation. by H. L. Jones. Vol. I–VIII. Cambridge (Mass.); London, 1944–1961.
199. *Suetonius Tranquillus, Gaius*. Vies des douze Caesars. Texte établi et trad. par H. Aliloud. En 3 t. Paris, 1989–1993.
200. *Suidae Lexicon* / ex recognitione Immanuelis Bekkeri. Berolini, 1854.
201. Sylloge Tacticorum, quae olim 'inedita Leonis Tactica' dicebatur / ed. A. Dain. Paris, 1938.

-
202. *Tacitus, Publius Cornelius*. Libri qui supersunt / recensuit E. Koestermann. Vol. I–II. Lipsiae, 1965–1969.
 203. The Anonymous Byzantine Treatise on Strategy / ed. and trans. G. T. Dennis // Three Byzantine Military Treatises, text, trans. and notes. Washington, 1985. P. 1–136.
 204. The Chronicle of Theophanes Confessor / eds and trans. C. Mango and R. Scott. Oxford, 1997.
 205. The Vinland Map and the Tartar Relation / by R. A. Skelton, Th. E. Marston, and G. D. Painter, for the Yale University Library, with a foreword by A. O. Viator. New Haven; London, 1965.
 206. *Theodosiani libri XVI cum constitutionibus Sirmondianis et leges novellae ad Theodosianum pertinentes* / ed. Th. Mommsen et P. Meyer. Vol. 1–2. Berolini: Weidmannus, 1905 (ed. 2 – Berolini, 1954).
 207. Theophanes continuatus, Ioannes Caminiata, Symeon Magister, Georgius Monachus continuatus / ed. I. Bekker. Bonn, 1825. P. 603–760.
 208. Theophanis Chronographia / ed. C. de Boor. 2 vols. Leipzig, 1883–1885.
 209. *Theophrastus*. Historia Plantarum / ed. F. Wimmer. Kessinger Publishing, LLC, 2010.
 210. *Vegetius, Flavius Renatus*. Epitoma rei militaris / rec. C. Lang. Lipsiae, 1885.
 211. *Villehardouin*. La Conquête de Constantinople / ed. E. Faral. Vol. 1–2. Paris, 1938–1939.
 212. Xenophontis operum / ed. O. Holtze Lipsiae, 1869–1871.
 213. *Zonara Ioannes*. Annales // PG. T. CXXXIV. Turnhout, 1977.
 214. *Zosime*. Histoire nouvelle / texte établi et traduit par F Paschoud. En 3 t. Paris: Les Belles Lettres, 1971–1989.
 215. Αἰλιανοῦ τακτικὴ θεωρία // H. Köchly, W. Rüstow, Griechische Kriegsschriftsteller. Leipzig, 1855. Bd. 2. S. 199–471.

СПРАВОЧНИКИ И ЭНЦИКЛОПЕДИИ

1. A history of the Crusades / ed. K. M. Setton. Madison, 1969–1989. 6 vols.
2. *Bosworth C. E.* The Islamic dynasties: a chronological and genealogical handbook. Edinburgh, 1967.
3. Dictionary of Greek and Roman geography / ed. W. Smith. London, 1854–1857. 2 vol.
4. *Doursther H.* Dictionnaire universel des poids et mesures anciens et modernes. Bruxelles, 1840.
5. *Du Cange C.* Glossarium ad scriptores mediae et infimae Graecitatis. Paris, 1943.
6. *Glassé C.* The concise encyclopedia of Islam. San Francisco, 1989.
7. *Graesse J. G. T.* Orbis Latinus: Lexikon lateinischer geographischer Namen des Mittelalters und der Neuzeit. 4th ed. / ed. H. Plechl. Braunschweig, 1972.
8. *Jal A.* Glossaire nautique: répertoire polyglotte de termes de marine anciens et modernes. Paris, 1848.
9. *Liddell H. G., Scott R.* A Greek–English lexicon. – ed. 9th, with revised supplement. Oxford, 1996.
10. *Martini L.* Manuale di metrologia ossia misure, pesi e monete. Turin, 1883.
11. *Niermeyer J. F.* Mediae latinitatis lexicon minus. Leiden, 1954–76.
12. Oxford classical dictionary, ed. 2nd. / ed. N. G. L. Hammond, H. H. Scullard. Oxford, 1970.
13. Oxford dictionary of Byzantium / ed. A. P. Kazhdan. N.–Y., Oxford, 1991. 3 vol.
14. *Sophocles E. A.* Greek lexicon of the Roman and Byzantine periods (from B.C. 146 to A.D. 1100. N.–Y., 1887.
15. The encyclopedia of Islam. New edition / ed. H. A. R. Gibb. Leiden, London, 1960–2002. 11 vol.
16. The Oxford companion to ships and the sea / ed. P. Kemp. Oxford, 1976.

ИСПОЛЬЗОВАННАЯ ЛИТЕРАТУРА

1. *Айналов Д. В.* Замечания к тексту «Слова о полку Игореве» // Сб. статей к сорокалетию ученой деятельности академика А. С. Орлова. Л., 1934.
2. *Альфан Л.* Варвары от Великого переселения народов до тюркских завоеваний XI в. СПб, 2003. С. 34–35.
3. *Арендт В. В.* Греческий огонь (техника огневой борьбы до появления огнестрельного оружия) // Архив истории науки и техники. М., 1936. Серия 1. Вып. 9. С. 43–49.
4. *Арманди П. Д.* Военная история слонов с древнейших времен до изобретения огнестрельного оружия, с критическими замечаниями относительно нескольких наиболее знаменитых воинских деяний древних / пер. А. В. Банникова. СПб, 2011.
5. *Банников А. В., Морозов М. А.* Византийская армия (IV–XII вв.). СПб, 2013.
6. *Баскаков Н. А.* Тюркизмы — воинская терминология и бытовая лексика в «Слове о полку Игореве» // Rocznik orientalistyczny. Warszawa, 1976. Т. XXXVIII. S. 71–81.
7. *Бибииков М. В.* Историческая литература Византии. СПб, 1998.
8. *Болдырев А. В., Боровский Я. М.* Техника мореходства // Эллинистическая техника. Сборник статей под ред. академика И. И. Толстого. М.–Л., 1948. С. 326–336.
9. *Большаков О. Г.* История Халифата. Т. 2. Эпоха великих завоеваний: 633–656. М., 1993.
10. *Большаков О. Г.* История Халифата. Т. 3. Между двух гражданских войн (656–696). М., 1998.
11. *Бородин О. Р.* Равеннский экзархат. Византийцы в Италии. СПб, 2001.
12. *Васильев А. А.* Византия и арабы. Т. 1. Политические отношения Византии и арабов за время Аморийской династии. СПб, 1900.
13. *Васильев А. А.* Византия и арабы. Т. 2. Политические отношения Византии и арабов во времена Македонской династии (867–959 гг.). СПб, 1902.

14. *Васильевский В. Г.* Материалы для внутренней истории Византийского государства // *Васильевский В. Г.* Труды. Т. 4. СПб, 1930.
15. *Вилинбахов В. Б.* О первоначальном типе огнестрельного оружия // Советская археология. М., 1962. № 1.
16. *Виноградова В. Л.* О некоторых словах и выражениях в «Слове о полку Игореве» // «Слово о полку Игореве» и его время. М., 1985. С. 126–153.
17. Военный энциклопедический лексикон. Изд. 2-е. СПб, 1853. Т. IV.
18. *Вольфрам Х.* Готы. СПб, 2003.
19. *Гиро П.* Частная и общественная жизнь греков /пер. с франц. Я. И. Руднева. СПб, 1897. С. 426–427.
20. *Горончаровский В. А.* К вопросу о римском военном присутствии на Боспоре // Мнемон. Исследования и публикации по истории античного мира. Сб. статей / под ред. проф. Э. Д. Фролова. Вып. 9. СПб, 2010. С. 289–294.
21. *Гусейнов Р. А.* Сирийские источники XII–XIII вв. об Азербайджане. Баку, 1960.
22. *Диснер Г.–И.* Королевство вандалов. Взлет и падение. СПб, 2002.
23. *Жаворонков П. И.* Военное искусство Никейской империи // Византийские очерки. Труды российских ученых к XIX Международному конгрессу византинистов. М., 1996. С. 143–151.
24. *Жюльен Ш.–А.* История Северной Африки (Тунис, Алжир, Марокко). М., 1961.
25. *Зеленев Е. И.* Египет. Средние века. Новое время. СПб, 1999.
26. *Зубарь В. М.* Новая римская вексилляция в Таврике // Военная археология. Оружие и военное дело в исторической и социальной перспективе. Материалы международной конференции 2–5 сентября 1998 г. СПб, 1998. С. 98–100.
27. История Византии в 3-х тт. / под ред. С. Сказкина. М., 1967.
28. *Истрин В. М.* Где было переведено Житие Василия Нового? // Известия Отделения русского языка и словесности. Академии наук. Пгр., 1918. Т. XXII. Кн. 2. С. 320–327.
29. *Истрин В. М.* Летописные повествования о походах русских князей на Царьград // Известия Отделения русского языка и словесности Имп. АН. Пгр., 1916. Т. XXI. Кн. 2. С. 1–22.
30. *Каждан А. II.* Византийская армия в IX–X вв. // Учен. зап. Велколукского пед. ин-та. 1954. Вып. 1.
31. *Каждан А. II.* Деревня и город в Византии IX–X вв. М., 1960.

32. *Каждан А. П., Литаврин Г. Г.* Очерки по истории Византии и южных славян. М., 1958.
33. *Кирпичников А. Н.* История античной и раннесредневековой метательной техники в книге А. Брун-Хоффмейер «Античная артиллерия» // Сборник исследований и материалов Артиллерийского исторического музея. Л., 1959. Вып. IV. С. 341–346.
34. *Контамин Ф.* Война в Средние века. СПб, 2001.
35. *Корсунский А. Р., Гюнтер Р.* Упадок и гибель Западной Римской империи и возникновение германских королевств (до середины VI в.). М., 1984.
36. *Коутс Дж. Ф.* Триера вновь в открытом море // В мире науки. 1989. 6. С. 56–64.
37. *Кочин Г. Е.* Материалы для терминологического словаря древней России / Под ред. Б. Д Грекова. М.; Л., 1937.
38. *Кулаковский Ю. А.* История Византии (395–518 гг.). Т. I. СПб, 1996.
39. *Кулаковский Ю. А.* Избранные труды по истории аланов и Сарматии. СПб, 2000.
40. *Курбатов Г. Л.* История Византии: От античности к феодализму. М., 1984.
41. *Кучма В.В.* Военная организация Византийской империи. СПб, 2001.
42. *Кучма В. В.* «Тактика Льва» как исторический источник // ВВ. М., 1972. Т. 33.
43. *Кучма В. В.* «Тактика Льва» как исторический источник // Византийский временник. М., 1972. Т. 33. С. 75–87.
44. *Литаврин Г. Г.* Византийское общество и государство в X–XI вв.: Проблемы истории одного столетия, 976–1081. М., 1977.
45. *Люттвак Э. Н.* Стратегия Византийской империи. М., 2010.
46. *Мелиоранский П. М.* Турецкие элементы в языке «Слова о полку Игореве» // Известия Отделения русского языка и словесности импер. Академии наук. СПб, Т. VII. Кн. 2. С. 1–30.
47. *Менгес К. Г.* Восточные элементы в «Слове о полку Игореве». М., 1979.
48. *Моррисон Дж. С. Уильямс Р. Т.* Греческие весельные корабли. История мореплавания и кораблестроения в Древней Греции. М., 2014.
49. *Морской энциклопедический словарь* / под ред. В. В. Дмитриева. Л., 1991. Т. I.

50. *Мохов А. С.* Военная политика Константина Х Дуки // Научные ведомости Белгородского государственного университета. Серия: История. Политология. Экономика. Информатика. 2011. Вып. 1. Т. 17. С. 34–48.
51. *Мохов А. С.* Военные преобразования в Византийской империи во второй половине X – начале XI вв. // Известия УрГУ. 2004. № 31.
52. *Нефёдкин А. К.* Античный корабельный таран в Национальном военно-морском музее Израиля // *Parabellum novum*. Военно-исторический журнал. 2013. 1 (34). С. 64–66.
53. *Острогорский Г. А.* История Византийского государства. М., 2010.
54. *Подобедова О. И.* Миниатюры русских исторических рукописей: К истории русского лицевого летописания. М., 1965.
55. *Половой Н. Я.* К вопросу о первом походе Игоря против Византии. (Сравнительный анализ русских и византийских источников) // Византийский временник. М., 1961. Т. 18. С. 85–104.
56. *Половой Н. Я.* Русское народное предание и византийские источники о первом походе Игоря на греков // Труды Отдела древнерусской литературы Института русской литературы (Пушкинский дом) АН СССР. Л., 1960. Т. 16. С. 105–111.
57. *Рэнсимен С.* История Первого Болгарского царства. СПб, 2009.
58. Словарь-справочник «Слова о полку Игореве» / составитель В. Л. Виноградова. Л., 1984. Вып. 6.
59. *Списаренко А. Б.* Рыцари удачи. Хроники европейских морей. СПб, 1991.
60. *Списаренко А. Б.* Эвпатриды удачи. Трагедия античных морей. Л., 1990.
61. Советская военная энциклопедия. М., 1977. Т. 3.
62. *Соколов Н. П.* Образование Венецианской колониальной империи. Саратов, 1963.
63. *Срезневский И. И.* Материалы для словаря древнерусского языка по письменным памятникам. СПб, 1912. Т. III. Вып. 1.
64. *Творогов О. В.* Повесть временных лет и Хронограф по великому изложению // Труды Отдела древнерусской литературы Института русской литературы (Пушкинский дом) АН СССР. Л., 1974. Т. XXVIII. С. 99–113.
65. *Томпсон Э. А.* Римляне и варвары. Падение Западной империи / пер. Т. О. Пономаревой; под. ред. М. Е. Килуновской. СПб, 2003.
66. *Уотсон Д.* Римский воин / Пер. с англ. А. Л. Андреева. М., 2010.

67. *Уотт У. М., Какиа П.* Мусульманская Испания. М., 1976.
68. *Успенский Ф. И.* Военное устройство Византийской империи // Известия Русского Археологического института в Константинополе. 1900. Т. 6, вып. 1–3.
69. *Успенский Ф. И.* История Византийской империи. М., 1996. Т. 3.
70. *Филлипс Дж.* Четвертый крестовый поход. М., 2010.
71. *Хлезов А. А.* Морские войны Рима. Санкт–Петербург, 2005.
72. *Хэлдон Дж.* История византийских войн. М., 2007.
73. *Чичуров И.С.* Место «Хронографии» Феофана в ранневизантийской историографической традиции (IV – нач. IX в.) / Древнейшие государства на территории СССР. М., 1981.
74. *Шахматов А. А.* Исследование о Радзивилловской или Кенигсбергской летописи // Радзивилловская или Кенигсбергская летопись. II. Статьи о тексте и миниатюрах рукописи. СПб, 1902. С. 18–114.
75. *Шилов К.* К вопросу о военных реформах Никифора II Фоки и их социальных последствиях // Византийский временник. 2001. Т. 60. С. 30–45.
76. *Школяр С. А.* Китайская доогнестрельная артиллерия. (Материалы и исследования) / Отв. ред. Е. И. Кычанов. М., 1980.
77. *Юзбашян К.Н.* Армянские государства эпохи Багратидов и Византия IX – XI вв. М., 1988.
78. *Юнусов А. С.* Трактат ат-Тарсуси как источник по военному делу народов Востока во второй половине XII в. // Восточное историческое источниковедение и специальные исторические дисциплины: Сб. ст. М., 1995. Вып. III. С. 158–168.
79. *Юрченко А. Г.* Ирреальная империя Чингис-хана // Восточная Европа в древности и средневековье. Мнимые реальности в античной и средневековой историографии. XIV чтения памяти В. Т. Пашуто. М., 2002. С. 254–259.
80. *Ahrweher–Glykatzi H.* L'administration militaire de la Crète byzantine // Byz. 1961. Т. 31. 1961. P. 217–228.
81. *Ahrweiler H.* Byzance et la mer: la marine de guerre, la politique et les institutions maritimes de Byzance aux VIIe–XVe siècles. Paris, 1966.
82. *Ahrweiler H.* L'Asie Mineure et les invasions arabes // RH. 1962. Т. 227. Т. I. P. 1–32.
83. *Ahrweiler H.* L'histoire et la géographie de la région de Smyrne entre les deux occupations turques // TM. 1965. Т. I. 1965. P. 1–204.

84. *Ahrweiler H.* Recherches sur l'administration de l'empire byzantin aux IX–XIème siècles // Bulletin de correspondance hellénique. Volume 84, livraison 1, 1960. P. 1–111.
85. *Amara O. A.* Les soldats d'Hannibal. Clermont–Ferrand, 2009. P. 30–31.
86. *Angold M.* The Byzantine empire, 1025–1204: A political history. London, New York, 1997.
87. *Antoniadis-Bibicou H.* Etudes d'histoire maritime de Byzance a propos du «these des caravisiens». Paris, 1966.
88. Aspects of Arab seafaring: an attempt to fill in the gaps of maritime history / ed. Y. Yousef Al-Hijji; V. Christides. Athens, 2002.
89. *Bartusis M.C.* The Late Byzantine Army. Arms and Society, 1204–1453. Philadelphia, 1992.
90. *Beffeyete R.* L'art de la guerre au Moyen Age. Rennes. 2005.
91. *Beihammer A.* Zypern und die byzantinisch–arabische Seepolitik vom 8 bis zum beginn des 10 Jahrhunderts // Aspects of Arab seafaring: an attempt to fill in the gaps of maritime history / ed. Y. Yousef Al-Hijji, V. Christides. Athens, 2002. P. 41–61.
92. *Berthelot M.* La chimie au Moyen Age. Paris, 1893.
93. *Beševliev V.* Spätgriechische und spätlatinische Inschriften aus Bulgarien. Berlin, 1964.
94. *Birkenmeier J. W.* The Development of the Komnenian Army: 1081–1180. Leiden, 2002.
95. *Blöndal S.* The Varangians of Byzantium / tr. and ed. by B. Benedikz. Cambridge, 1978.
96. *Bosworth C. E.* Arab attacks on Rhodes in the pre-Ottoman period // Aspects of Arab seafaring: an attempt to fill in the gaps of maritime history / ed. Y. Yousef Al-Hijji; V. Christides. Athens, 2002. P. 63–74.
97. *Brehier L.* La marine de Byzance du VIII-e au XI-e siècle // Byzantion. XIX. 1949.
98. *Bréhier L.* Les institutions de l'empire byzantin. Paris, 2000.
99. *Bréhier L.* Les institutions de l'empire byzantin. Paris, 2000. P. 324–325.
100. *Bréhier L.* La marine de Byzance du VIII-e au XI-e siècle // Byzantion. Bruxelles, 1949. T. XIX. P. 1–16.
101. *Brincken von den A. D.* Die Nationes Christianorum Orientalium // Verstandnis der lateinischen Historiographie von der Mitte des 12. bis in die zweite Halfte des 14. Jahrhunderts. Koln; Wien, 1973.

-
102. *Brizzi G.* Il guerriero, l'oplita, il legionario. Gli eserciti nel modo classico. Bologna, 2002.
 103. *Brockemann C.* Histoire des Peuples et des États islamiques // tr. fr. M. Tazerout, Paris. 1949.
 104. *Brooks E.W.* Arabic lists of Byzantine themes // JRS. 1901. Vol. 21. P. 67–77.
 105. *Brooks E.W.* The Arabs in Asia Minor (641–750) from Arabic sources // JHS. 1898. Vol. 18. P. 182–208.
 106. *Brooks E.W.* The campaign of 716–718 from Arabic sources // JHS. 1899. Vol. 19. P.19–33.
 107. *Brown T.S.* Gentlemen and Officers. Imperial Administration and Aristocratic Power in Byzantine Italy, A.D. 554–800. Rome, 1984.
 108. *Brubaker L, Haldon J.* Byzantium in the Iconoclast Era, c. 680–850: A History. Cambridge, 2011.
 109. *Bury J. B.* The Imperial Administrative System of the Ninth Century: with a Revised Text of the Kletorologion of Philotheos. Oxford, 1911.
 110. *Butler J.* The Arab conquest of Egypt and the last thirty years of the Roman dominion. Oxford, 1902.
 111. Byzantium and the West c. 850–1200 / ed. J.D. Howard–Johnston. Amsterdam, 1988.
 112. Byzantium at war (9th–12th c.) / ed. N. Oikonomides. Athens, 1997.
 113. *Caddeo R.* Storia marittima dell'Italia. Milano, 1942.
 114. *Caddeo R.* Storia marittima dell'Italia, Milano, 1942.
 115. *Canard M.* Textes relatifs à l'emploi du feu grégeois chez les Arabes // Bulletin des études Arabes. 1946. T. 6.26. P. 3–7.
 116. *Carile A., Cosentino S.* Storia della marineria bizantina. Bologna, 2004.
 117. *Carre. M.-B., Jézégou M.-P.* Pompes à chapelet sur des navires de l'antiquité et du début du moyen-âge // Archaeonautica. 1984. T. 4. P. 115–143.
 118. *Casson L.* Ptolemy II and the Hunting of African Elephants // TAPA. Vol. 123. 1993.
 119. *Casson L.* Ships and Seamanship in the Ancient World. Princeton, 1971.
 120. *Casson L.* Ships and seamanship in the ancient world. Princeton, 1971.
 121. *Casson L.* The origin of the lateen // American Neptune. 1971. Vol. 31. P. 49–51.
 122. *Chapman R. F.* The insects: structure and function London, 1969.
 123. *Charanis P.* A note on the origin of the thème of the Carabisiani // Mélanges S. G. Mercati. Rome, 1957. P. 72–75.

124. *Chastagnol A.* L'évolution politique, sociale et économique du monde romain de Dioclétien à Julien. Paris, 1982.
125. *Cheira M. A.* La lutte entre Arabes et Byzantines: la conquête et l'organisation des frontières aux VIIe et VIIIe siècles. Alexandria, 1947.
126. *Cheira M.* La lutte entre Arabes et Byzantins: la conquête et l'organisation des frontières aux VIIe–VIIIe siècles, Alexandrie, 1947.
127. *Chevedden P. E.* Artillery in late antiquity: prelude to the Middle Ages // The medieval city under siege. Woodbridge, 1995. P. 131–173.
128. *Christides V.* Arab–Byzantine struggle in the sea: naval tactics (7th–11th C. A.D.): theory and practice // Aspects of Arab seafaring: an attempt to fill in the gaps of maritime history / ed. V. Christides. Athens, 2002. P. 78–106.
129. *Christides V.* Byzantine dromon and Arab shini: the development of the average Byzantine and Arab warships and the problem of the number and function of the oarsmen // Tropis III: Third international symposium on ship construction in antiquity. Athens, 1995. P. 111–122.
130. *Christides V.* Ibn Al-Manqali (Mangli) and Leo VI: new evidence on Arabo–Byzantine ship construction and naval warfare // Byzantinoslavica. 1995. T. 56. P. 83–96.
131. *Christides V.* Introduction, reconstructing medieval Byzantine and Arab ships: remarks and conclusions // Byzantine and Arab sailing ships (7th–13th cent.) / ed. N. Andriotes. Athens, 2001. P. 27–33.
132. *Christides V.* Military intelligence in Arabo-Byzantine naval warfare // Byzantium at war (9th–12th c.) / ed. N. Oikonomides. Athens, 1997. P. 269–281.
133. *Christides V.* Naval history and naval technology in medieval times: the need for interdisciplinary studies // Byz. 1988. T. 58. P. 309–332.
134. *Christides V.* New light on navigation and naval warfare in the eastern Mediterranean, the Red Sea and the Indian Ocean (6th–14th centuries A.D.) // Nubica. 1994. T. III/1. P. 3–42.
135. *Christides V.* Once again Caminates' 'Capture of Thessaloniki' // BZ. 1980. Bd. 74. S. 7–10.
136. *Christides V.* The conquest of Crete by the Arabs (ca. 824): a turning point in the struggle between Byzantium and Islam. Athens, 1984.
137. *Christides V.* The naval engagement of Dhat as–Sawari A.H. 34 / A.D. 655–656: a classical example of naval warfare incompetence // Byzantina. 1985. T. 13. P. 1329–1345.

138. *Christides V.* The raids of the Moslems of Crete in the Aegean Sea: piracy and conquest // Byz. 1981. T. 51. 76–111.
139. *Christides V.* The transmission of Chinese maritime technology by the Arabs to Europe // American Neptune. 1992. T. 52. P. 38–45.
140. *Christides V.* Two parallel naval guides of the tenth century: Qudama's document and Leo VI's Naumachica: a study on Byzantine and Moslem naval preparedness // Graeco-Arabica. 1982. T. 1. P. 51–103.
141. *Chryssos, E.* Griechenland und das Meer: Beiträge eines Symposions in Frankfurt im Dezember 1996 [Peleus: Studien zur Archäologie und Geschichte Griechenlands und Zyperns, Bd 4]. Mannheim, Möhnese, 1999.
142. Constantinople and its Hinterland / ed. C. Mango, G. Dagron. Aldeshot, 1995.
143. *Cosentino S.* Constans II and the Byzantine navy // Byzantinische Zeitschrift. 2008. Bd. 100. № 2. S. 580.
144. *Cosentino S.* Constans II and the Byzantine navy // BZ. 2008. Bd. 100. № 2. S. 577–603.
145. *Courtois Ch.* Les politiques navales de l'empire romain // Revue Historique. T. 186, Fasc. 2, Mémoires et Études (1939). P. 17–47, 225–259.
146. *Cramer J. A.* Anecdota Graeca, E Codd. Manuscriptis Bibliothecarum Oxoniensis Descripsit. Amsterdam, 1963.
147. *Dain A.* Les strategistes byzantins // Travaux et Memoires. 1967. T. 2. P. 317–392.
148. *Delgado J. P.* Ships on Land // The Oxford Handbook of Maritime Archaeology. Oxford, 2011. P. 182–191.
149. *Delogu P.* Longobardi e Bizantini. Turin, 1980.
150. *Dessau H.* Inscriptiones Latinae selectae. Vol. II, pars I. Berlin, 1974.
151. *Diehl Ch.* Études sur l'administration byzantine dans l'exarchat de Ravenne (567–751). Paris, 1888.
152. *Dölger F.* Not. Auf: *Charanis P.* A note on the origin of the thème of the Carabisiani // BZ. 1958. Bd. 51. S. 208.
153. *Donner F.* The Early Arabic Conquests. Princeton, 1981.
154. *Eickhoff E.* Galeerenkriege im Mittelmeer (7.–11. Jahrhundert): technologische Traditionen // Ordinamenti militari in Occidente nell'alto medioevo [Settimane di studio del Centro italiano di studi sull'alto medioevo, XV]. Spoleto, 1968. Vol. 2. P. 979–1007.

155. *Eickhoff E.* Seekrieg und Seepolitik zwischen Islam und Abendland: das Mittelmeer unter byzantinischer und arabischer Hegemonie (650–1040). Berlin, 1966.
156. *Ellis Davidson H. R.* The secret weapon of Byzantium // BZ. 1973. Bd. 66. P. 61–74.
157. Essays on medieval military and naval history / ed. D. J. Kagay, L. J. Andrew Villalon. Woodbridge, 1999. P. 139–144.
158. *Fahmy A. M.* Muslim naval organisation in the Eastern Mediterranean from the seventh to the tenth century A.D. Cairo, 1966.
159. *Fields N., Bull P.* Ancient Greek Warship (500–332 BC). Osprey Publishing Ltd, 2007.
160. *Fiori F.* Costantino hypatos e doux di Sardegna. Bologna, 2001.
161. *Fries N.* Das Heerwesen der Araber zur Zeit der Omajjaden nach Tabari, Tübingen, 1921.
162. *Gabriel E.* «Griechisches Feuer» // Lexikon des Mittelalters. IV. München und Zürich, 1989.
163. *Gabriel E.* Griechisches Feuer // Lexikon des Mittelalters. München, 1989. Band 4. Sp. 1711f.
164. *Gay J.* L'Italie méridionale et l'empire byzantin depuis l'avènement de Basile Ier jusqu'à la prise de Bari par les Normands (867–1071). Paris, 1904.
165. *Gilli G.* La flotta e la difesa del basso impero // Atti della Accademia Nazionale dei lincei. Ser. VIII. Vol. I. Fascicolo 1. Roma, 1946. P. 3–43.
166. *Goldsworthy A.* The Complete Roman Army. London, 2003.
167. *Grabar A., Manoussacas M.* L'illustration du manuscrit de Skylitzès de la Bibliothèque Nationale de Madrid. Venice, 1979.
168. Griechenland und das Meer: Beiträge eines Symposions in Frankfurt im Dezember 1996 / hrsg. Ev. Chrysos. Mannheim, 1999.
169. *Grosse R.* Römische Militärgeschichte von Gallienus bis zum Beginn der byzantinischen Themenverfassung. Berlin, 1920.
170. *Grousset R.* L'Empire du Levant. Paris, 1949.
171. *Guilland R.* Le domestique des scholes // RÉB. 1950. Vol. 8.
172. *Guilland R.* Recherches sur les institutions byzantines. 2 T. Berlin, 1967.
173. *Haldane D.* The fire-ship of al-Salih Ayyub and Muslim use of 'Greek Fire' // The circle of war in the Middle Ages: essays on medieval military and naval history / D. J. Kagay and L. J. Andrew Villalon. Woodbridge, 1999. P. 139–144.

-
174. *Haldol G., Byrne M.* A Possible Solution to the Problem of Greek Fire // BZ. 1977. Bd. 70.
 175. *Haldon J.* Military service, military lands and the status of soldiers: current problems and interpretations // DOP. 1993. Vol. 47. P. 17–76.
 176. *Haldon J.* 'Greek Fire' revisited: recent and current research // Byzantine style, religion,
 177. *Haldon J.* «Greek fire» revisited: recent and current research // Byzantine Style, Religion and civilization: in honour of Sir Steven Runciman / ed. E. Jeffreys. Cambridge, 2006. P. 290–325.
 178. *Haldon J. Byrne M.* A possible solution to the problem of Greek Fire // BZ. 1977. Bd. 70. S. 91–99.
 179. *Haldon J. F.* Byzantium in the Seventh Century: The Transformation of a Culture. Cambridge, 1990.
 180. *Haldon J. F.* Constantine Porphyrogenitus: Three Treatises on Imperial Military Expeditions. Wien, 1990.
 181. *Haldon J. F.* Recruitment and Conscription in the Byzantine Army (550–950). A study on the origins of the Stratiotika Ktemata. Wien, 1979.
 182. *Haldon J. F.* Warfare, State And Society In The Byzantine World 565–1204. London, 1999.
 183. *Haldon J.* The Organisation and Support of an Expeditionary Force: Manpower and Logistics in the Middle Byzantine Period // Byzantium at War (9th–12th c.) / ed. N. Oikonomides. Athens, 1997. P. 111–151.
 184. *Haldon J.* Theory and practice in tenth-century military administration: chapters II, 44 and 45 of the Book of Ceremonies // TM. 2000. T. 13. P. 201–352.
 185. *Haldon J.* Warfare, State and Society in the Byzantine World, 565–1204. London, 1999.
 186. *Harris J.* Byzantium and The Crusades. Hambledon, London, 2006.
 187. *Haywood J.* Dark age naval power. A Reassessment of Frankish and Anglo-Saxon Seafaring activity. London. 1991. P. 46–47.
 188. *Himmler F. M.* Naves lusoriae – Flusskriegsschiffe der Spätantike // RÉMA. 2. 2005. P. 155.
 189. *Hohlweg A.* Beiträge zur Verwaltungsgeschichte unter den Komnenen. München, 1965.
 190. *Howard-Johnston J.* Anna Komnene and the Alexiad // Alexios I Komnenos. I: Papers / M. Mullett, D. Smythe. Belfast, 1996. P. 260–302.

-
191. *Hunger H.* Die hochsprachliche profane litteratur der Byzantiner, 2 Bd. München, 1978.
 192. *Huxley G. A.* Porphyrogenitan Portulan // GRBS. 1976. Bd. 17. P. 295–300.
 193. *Jal A.* La flotte de César. Paris, 1861.
 194. *Jenkins R.* Byzantium: The Imperial Centuries, AD 610–1071. Toronto, 1987.
 195. *Jones A. H. M.* The Later Roman Empire, 284–602: A Social, Economic and Administrative Survey. 3 vols. Oxford: Blackwell. 1964
 196. *Jünemann A.* De Legionem Romanorum I. Adiutrice. Lipsiae: Typis I. B. Hirschfeldi, MDCCCXCIII. P. 26.
 197. *Kaegi W. E.* Byzantine military unrest 471 – 843: an interpretation. Amsterdam, 1981.
 198. *Kaegi W. E.* Byzantine Military Unrest 471–843: An Interpretation. Amsterdam, 1981.
 199. *Kaegi W. E.* Byzantium and the Early Islamic Conquests. Cambridge, 1992.
 200. *Kaegi W. E.* Confronting Islam: Emperors versus Caliphs (641–c. 850) // The Cambridge History of the Byzantine Empire c. 500–1492. Cambridge, 2008.
 201. *Kaegi W. E.* The Byzantine Armies and Iconoclasm // Byzantinoslavica. 1966. Vol. 27. P. 48–70.
 202. *Kalligas H.* Byzantine Monemvasia. The sources. Monemvasia, 1990.
 203. *Karayannopoulos J.* Die Entstehung der byzantinischen Themenordnung. München, 1959.
 204. *Karayannopoulos J.* Über die vermeintliche Reformtätigkeit des Kaisers Herakleios // Jahrbuch d. österreich. byzant. Gesellschaft. 1961. Bd. X. S. 53–72.
 205. *Karlin–Hayter P.* ‘When military affairs were in Leo’s hands’: a note on Byzantine foreign policy, (886–912) // Traditio. 1967. Vol. 23. P. 15–40.
 206. *Kennedy H.* The early Abbasid Caliphate: a political history. London, Sydney, 1981.
 207. *Kennedy H.* The Prophet and the Age of the caliphates: the islamic Near East from the sixth to the eleventh century. Harlow, 2004.
 208. *Koder J.* Aspekte der Thalassokratia der Byzantiner in der Ägäis // Griechenland und das Meer ; Beiträge eines Symposions in Frankfurt im Dezember 1996 / hrsg. Ev. Chrysos. Mannheim, 1999. S. 101–109.

-
209. *Kolias T.* Byzantinische Waffen. Wien, 1988.
 210. *Kolias T.* Die byzantinische Kriegsmarine. Ihre Bedeutung im Verteidigungssystem von Byzanz // Griechenland und das Meer: Beiträge eines Symposiums in Frankfurt im Dezember 1996 / hrsg. Ev. Chrysos. Mannheim, 1999. S. 133–139.
 211. *Kolias T.* Kamelauktion // JÖB. 1982. Bd. 32. S. 493–502.
 212. *Kolias T.* The Taktika of Leo VI the Wise and the Arabs // Graeco-Arabica. 1984. Vol. 3. P. 129–135.
 213. *Kubiak W. B.* The Byzantine attack on Damietta in 853 and the Egyptian navy in the 9th century // Byz. 1970. T. 40. P. 145–166.
 214. La copie dei Mosaici antichi di Ravenna. Коллекция копий древних мозаик Равенны. Ravenna, 2008.
 215. *Lamma P.* Comneni e Staufer. Ricerche sui rapporti fra Bisanzio e l'Occidente nel secolo XII. Roma, 1955. Vol. 1–2.
 216. *Lane-Poole S.* A History of Egypt in the middle ages. Londres, 1925.
 217. *Laurant V.* Les sceaux byzantins du medaillier vatican. Vatican, 1962.
 218. *Le Bohec Y.* L'armée Romaine sous le Bas-Empire. Paris, 2006.
 219. *Le Bohec Y.* Les aspects militaires de la crise du III siècle // ARDV. P. 9–28.
 220. *Lee A.D.* Information and Frontiers. Roman Foreign Relations in Late Antiquity. Cambridge, 1993.
 221. *Lemerle P.* Cinq études sur le XIe siècle Byzantin. Paris, 1977.
 222. *Lemerle P.* Les répercussions de la crise de l'Empire d'Orient au VIIIe siècle sur les pays d'Occident // Settimane di Studio del Centro italiano di studi sull' alto medioevo. Spoleto, 1958. P. 713–732.
 223. *Lemerle P.* Quelques remarques sur le règne d'Héraclius // Studi medievali. 3e série. I, 2. Spoleto, 1960. P. 347–361.
 224. *Lemerle P.* The Agrarian History of Byzantium from the Origins to the Twelfth Century: The Sources and the Problems. Galwey, 1979.
 225. *Levi della Vida G.* A papyrus reference to the Damietta raid of 853 A.D. // Byz. 1944–1945. T. 17. P. 212–221.
 226. *Lewis A. R. Runyan T. J.* European Naval and Maritime History, 300–1500. Indiana, 1985.
 227. *Lilie R.-J.* Byzantium and the Crusader States, 1096–1204. Oxford, 1993.
 228. *Lilie R.-J.* Die byzantinische Reaktion auf die Ausbreitung der Araber. Studien zur Strukturwandlung des byzantinischen Staates im 7. und 8. Jhd. München, 1976.

-
229. *Lilie R.-J.* Die byzantinische Reaktion auf die Ausbreitung der Araber. Studien zur Strukturwendung des byzantinischen Staates im 7. und 8. Jahrhundert. München, 1976.
230. *Lilie R.-J.* Die zweihundertjährige Reform: zu den Anfängen der Themenorganisation im 7. und 8. Jahrhundert // *Byzantinoslavica*. 1984. Vol. 44. S. 27–39; Vol. 45. S. 190–201.
231. *Lilie R.-J.* Die zweihundertjährige Reform: zu den Anfängen der Themenorganisation im 7. und 8. Jahrhundert // *Byzantinoslavica*. 1984. Vol. 45.
232. *Loriot X., Nony D., Colin A.* La crise de l'Empire romain 235–285. Paris, 1997.
233. *MacGregor J.* Tibet. A Chronicle of Exploration. London, 1970.
234. *Mackenzie F.* Dschingis Khan. Der Fürst, der aus der Wüste kam, das größte Reich der Welt gründete und zum Schrecken des Abendlanders wurde. Bern; München, 1977.
235. *Magdalino P.* The Empire of Manuel I Komnenos, 1143–1180. Cambridge, 1992.
236. *Makrypoulias C. G.* The navy in the works of Constantine Porphyrogenitus // *Graeco-Arabica*. 1995. Vol. 6. P. 152–171.
237. *Makrypoulias C. G.* Byzantine expeditions against the emirate of Crete c. 825–949 // *Graeco-Arabica*. 1999–2000. Vol. 7–8. P. 347–362.
238. *Makrypoulias C. G.* Muslim ships through Byzantine eyes // *Aspects of Arab seafaring: an attempt to fill in the gaps of maritime history* / ed. Y. Yousef Al-Hijji; V. Christides. Athens, 2002. P. 179–190.
239. *Malamut E.* Les les de l'Empire byzantin VIIIe–XIIe siècles, 2 vol. Paris, 1988.
240. *Malamut E.* Les insulaires des 10e–12e siècles: marins ou soldats? La démobilisation de la marine insulaire du 10e au 12e s. // *JÖB*. 1982. Bd. 32. S. 63–72.
241. *Manfroi C.* Storia della marina italiana dalle invasioni barbariche al Trattato di Ninfeo (anni di C. 400–1261). Milan, 1970.
242. *Mango C.* The Oxford History of Byzantium. Oxford, 2002.
243. *Marquardt J.* De l'organisation militaire chez les romains // traduit par J. Brissaud. Paris, 1881.
244. *Martin E. E.* The transport of horses by sea. Calcutta, 1901.
245. *McGeer E.* Sowing the dragon's teeth: Byzantine warfare in the tenth century. Washington, 1995.

-
246. *McGeer E.* Tradition and reality in the Taktika of Nikephoros Ouranos // DOP. 1991. Vol. 45. P. 129–140.
 247. *Mercier M.* Le feu gregeois. Les feux de guerre depuis l'antiquite, la poudre a canon. Paris; Avignon, 1952.
 248. Middle Byzantine period // Byzantium at War (9th–12th c.) / ed. N. Oikonomides. Athens, 1997. P. 111–151.
 249. *Morisson J., Gardiner R.* The Age of the Galley: Mediterranean Oared Vessels since pre-Classical Times. Conway, 2004.
 250. *Morrison J.* Greek and Roman oared warships. Oxford, 1996.
 251. *Moutsos D.* Greek CELANDION and Latin CELUNDRIA // Byz. 1992. T. 62. P. 402–413.
 252. *Norwich J.J.* Byzantium: The Early Centuries. London, 1990.
 253. *Norwich J.* Byzantium: The Apogee. New York, 1992.
 254. *Norwich J.* Byzantium: The Decline and Fall. London, 1996.
 255. *O'Sullivan S.* Sebeos' account of an Arab attack on Constantinople in 654 // BMGS. T. 28. 2004. P. 67–88.
 256. *Oikonomides N.* L'évolution de L'organisation administrative de L'empire Byzantin au XIe siècle (1025–1118) // TM. 1876. T. 6. P. 126–152.
 257. *Oikonomides N.* L'organisation de la frontiere orientale de Byzance aux X–XIesiècles et le Taktikon de l'Escorial // Actes du XIVe Congrès international des Études byzantines. Vol. 1. Bucarest, 1974. P. 285–302.
 258. *Oikonomides N.* Les listes de préséance byzantines des IXeet XIesiècles. Introduction, texte, traduction et commentaire. Paris, 1972.
 259. *Oikonomides N.* Une liste arabe des stratèges byzantins du VIIe siècle et les origines du Thème de Sicile // Rivista di Studi Bizantini e Neocellenici. 1964. T. 11. P. 121–30.
 260. *Ostrogorsky G.* L'exarchat de Ravenne et l'origine des thèmes, VII // Corso di Cultura sull' arte ravennate e bizantina. Ravenne, 1960. P. 99–100.
 261. Oxford Dictionary of Byzantium / Ed. A. P. Kazhdan. 3 T. New York, Oxford, 1991.
 262. *Panciera S.* Navis Liburna (rassegna delle fonti, caratteristiche della nave, accezioni del termine). Epigraphica, 18. Roma 1956. P. 130–156.
 263. *Partington J. R.* A History of Greek Fire and Gunpowder. Cambridge, 1960.

-
264. Peace and War in Byzantium / ed. T.S. Miller, J.S. Nesbitt. Washington, 1995.
 265. *Pertusi A.* La formation des thèmes byzantines // Berichte zum XI. inter. byz. Kongress. Bd. I, München, 1958. P. 16–24.
 266. *Piganiol A.* L'Empire Chrétien (325–395). Paris: Presses universitaires de France, 1972.
 267. *Pryor J. H.* Geography, technology, and war: studies in the maritime history of the Mediterranean, 649–1571. Cambridge, 1988.
 268. *Pryor J. H.* The galleys of Charles I of Anjou, King of Sicily: ca. 1269–84 // Studies in medieval and Renaissance history. 1993. T. 14 [24]. P. 33–103.
 269. *Pryor J. H., Jeffreys E. M.* The Age of the ΔΡΟΜΩΝ: The Byzantine Navy ca. 500–1204. Leiden, Boston, 2006.
 270. *Richardot Ph.* La fin de l'armée romaine (284–476). Paris, 2005.
 271. *Romocki S. I.* Geschichte der Explosivstoffe. Berlin, 1895.
 272. *Rougé J.* La marine dans l'antiquité. Vendôme: Presses universitaires de France, 1975.
 273. *Runciman S.* Byzantine Civilisation. London, 1975.
 274. *Runciman S.* The Emperor Romanus Lecapenus and his Reign. Cambridge, 1990.
 275. Sailing ships of the Mediterranean Sea and the Arabian Gulf: Volume II. Navigation in the Red Sea, the Arabian Gulf and the Indian Ocean / ed. V. Christides Athens, 2000.
 276. *Schlumberger G.* Sigillographie de l'Empire Byzantin. Paris, 1888.
 277. *Schmitt L., Prieur M.* Les monnaies romaines. Paris, 2004.
 278. *Sheffer J.* De militia navali veterum. Ubsaliae, 1654.
 279. *Speck P.* Zufälliges zum Bellum Avaricum des Georgios Pisides. München, 1980.
 280. States, Resources and Armies: Papers of the Third Workshop on Late Antiquity and Early Islam / ed. Av. Cameron. Princeton, 1995.
 281. *Stein E.* Ein Kapitel vom persisch. und vom byzant. Staat // Byzantinisch-neugriechische Jahrbücher. 1920. Bd. 1. S. 50–89.
 282. *Stein E.* Studien zur Geschichte des byzantinischen Reiches, vornehmlich unter den Kaisern Justinus II. und Tiberius–Konstantinus. Stuttgart, 1919.
 283. *Stratos A. N.* The naval engagement at Phoenix // Charanis studies: essays in honour of Peter Charanis / ed. A. E. Laiou–Thomadakis. Brunswick, 1980. P. 229–247.

-
284. *Svoronos N.* Les Nouvelles des empereurs macédoniens concernant la terre et les stratiotes. Athènes, 1994.
 285. *Tarn W. W.* The Greek Warship // JHS, 1995. P. 137–204.
 286. The age of the galley: Mediterranean oared vessels since pre-classical times / ed. J. Morrison. London, 1995.
 287. The Athlit ram / ed. L. Casson, J. R. Steffy. College Station, 1991.
 288. The Cambridge Ancient history. Vol. XIV. Late Antiquity: Empire and Successors, A.D. 425–600. Cambridge, 2007.
 289. The Cambridge history of Egypt. Vol. I Islamic Egypt, 640–1517 / Ed. by C. F. Petry. Cambridge, 2008.
 290. The circle of war in the Middle Ages: essays on medieval military and naval history / D. J. Kagay and L. J. Andrew Villalon. Woodbridge, 1999.
 291. *Theotokis G.* Rus, Varangian and Frankish Mercenaries in the Service of the Byzantine Emperors (9th–11th C.): Numbers, Organisation and Battle Tactics in the Operational Theatres of Asia Minor and the Balkans // BYZANTINA SYMMEIKTA. 2012. T. 22. P. 125–156.
 292. *Tougher S.* The reign of Leo VI (886–912): politics and people. Leiden, 1997.
 293. *Treadgold W.* A History of the Byzantine State and Society. Stanford, 1997.
 294. *Treadgold W.* Notes on the Numbers and Organisation of the Ninth-Century Byzantine Army // Greek, Roman and Byzantine Studies. 1980. Vol. 21. P. 273–277.
 295. *Treadgold W. T.* Byzantium and Its Army, 284 – 1081. Stanford, 1995.
 296. *Treadgold W.* The army in the works of Constantine Porphyrogenitus // RSBN, n.s. 29. 1992. P. 77–162.
 297. Treasures of Arab–Byzantine navigation / ed. S. Christidou, A. Apostolopoulos, V. Christides. Athens, 2004.
 298. *Trombley F. R.* Mediterranean sea culture between Byzantium and Islam c. 600–850 A.D. // The dark centuries of Byzantium (7th–9th c.). Athens, 2001. P. 133–169.
 299. *Vasiliev A.A.* The Struggle with the Saracens (867–1057) // The Cambridge Medieval History. Vol. IV: The Eastern Roman Empire (717–1453). Cambridge, 1923. P. 138–150.
 300. Villalon. Woodbridge, 1999. P. 139–144.
 301. War, Technology and Society in the Middle East // ed. Parry V. J. London, 1975.

-
302. *Whittow M.* The Making of Byzantium, 600–1025. Berkeley, Los Angeles, 1996.
 303. *Winkelman F.* Byzantinische Rang- und Ämterstruktur im 8. und 9. Jahrhundert. Berlin, 1967.
 304. *Zacos G., A. Veglery.* Byzantine lead seals, 3 p. Basel, 1972.
 305. *Zuckerman C.* L'armée / Le monde Byzantine. T. I: L'Empire romaine d'Orient 330–641 / sous la direction de C. Morisson. Paris, 2004. Ch. V. P. 143–180.
 306. *Zuckerman C.* The military compendium of Syrianus Magister // JÖB. 1990. Bd. 40. S. 209–24.

СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ

1. СБОРНИКИ ИСТОЧНИКОВ, СПРАВОЧНЫЕ ПОСОБИЯ И ПЕРИОДИЧЕСКИЕ ИЗДАНИЯ

АДСВ – Античная древность и Средние века.

ВВ – Византийский временник.

ВДИ – Вестник древней истории.

ВО – Византийские очерки.

ИРАИК – Известия Русского Археологического Института в Константинополе.

АВ – *Analecta Bollandiana*.

АG – *Acta Graeca*.

ARDV – *L'armée romaine de Dioclétien à Valentinien I. Actes du Congrès de Lyon (12–14 septembre 2002), rassemblées et éditées par Y. Le Bohec et C. Wolf. Lyon, 2004.*

BA-S *Biblioteca Arabo-Sicula. Versione italiana, 2 vol., Appendice. Turin, Rome, 1880–1881, 1889.*

BF – *Byzantinischen Forschungen*.

BGA – *Bibliotheca geographorum Arabicorum. Leiden, 1967.*

BMGS – *Byzantine and Modern Greek Studies*.

Byz. – *Byzantion*.

BZ – *Byzantinische Zeitschrift*.

CCContMed *Corpus Christianorum, Continuatio medievalis, 173 vol. Turnhout, 1971–2000.*

CCSL – *Corpus Christianorum, Series Latina, 176 vol. Turnhout, 1954–1965.*

CGL – Корпус латинских глосс.

CMH – *The Cambridge Mediaeval History*.

EHR – *English Historical Review*.

GP – Собрание греческих папирусов.

Genoa. CD. – Дипломатические документы Генуи.

GRBS – *Greek, Roman, and Byzantine Studies*.

IJNA – International journal of nautical archaeology and underwater exploration.

JHS – Journal of Hellenic Studies.

JMH – Journal of medieval history.

JÖB – Jahrbuch der Österreichischen Byzantinistik.

JRS – Journal of Roman Studies

MAMA – Monumenta Asiae Minoris Antiqua.

MGH – Monumenta Germaniae Historica / ed. O. Seeck. Berlin.

MGHAA Monumenta Germaniae historica, Auctores antiquissimi, 15 vol. Berlin, 1877–1919.

MGHEp – Monumenta Germaniae historica, Epistolae, 8 vol. Berlin, 1891–1939.

MGHScriptRerGerm – Monumenta Germaniae historica, Scriptores rerum germanicarum in usum scholarum ex monumentis Germaniae historicis, nova series, vol. 1–7. Berlin 1922–1930.

MGHScriptRerLang – Monumenta Germaniae Historica, Scriptores rerum Langobardicarum et Italicarum saec. VI–IX. Hanover, 1878.

MGHScriptRerMer – Monumenta Germaniae historica, Scriptores rerum Merovingicarum, 7 vol. Hanover, Leipzig, 1885–1919/20.

MGHSS – Monumenta Germaniae historica, Scriptores, 30 vol. Hanover, Leipzig, 1826–1934.

MM – Mariner's Mirror.

ODB – The Oxford Dictionary of Byzantium / ed. A. P. Kazhdan. 3 vol. New-York, Oxford, 1991.

PG – Patrologiae cursus completus, Series Graeca / ed. J.–P. Migne, 161 vol. Paris, 1857–1866.

PL – Patrologiae cursus completus, Series Latina / ed. J.–P. Migne, 217 vol. Paris, 1878–1890.

PO – Patrologia Orientalis, 47 vol. Paris, Turnhout, 1903–1998.

REB – Revue des études byzantines.

RÉMA – Revue des Études Militaires Anciennes.

RHCHOcc Recueil des historiens des Croisades, Historiens occidentaux, 5 vol. Paris, 1844–1895.

RHCHOr – Recueil des historiens des Croisades, Historiens orientaux, 5 vol. Paris, 1872–1906.

RISS – Rerum italicarum scriptores, ed. L. A. Muratori, 25 vol. Milan, 1723–1751.

RISSNS – Rerum italicarum scriptores, nova series, 34 t. Bologna, 1900–1935.

ROL Rolls Series – Revue de l'Orient Latin Great Britain, Public Record Office, Rerum Britannicarum medii aevi scriptores; Chronicles and memorials of Great Britain and Ireland during the Middle Ages, 99 t. London, 1857–1896.

RSBN – Rivista di studi bizantini e neoellenici.

TM – Travaux et Mémoires.

TT. – Tafel-Thomas, Urkunden – Собрание документов по истории Венецианской республики. Издатели Г. Тафель и Г. Томас.

2. АНТИЧНЫЕ И СРЕДНЕВЕКОВЫЕ ЛИТЕРАТУРНЫЕ И ЮРИДИЧЕСКИЕ ИСТОЧНИКИ

ПВЛ — «Повесть временных лет».

Actae — «Деяния Апостолов».

Actes de Chios — Акты хиосского монастыря св. Иоанна Продома

Actes de Lavra — Акты Афонской лавры св. Афанасия.

Actes de Xeropot. — Акты монастыря Ксиропотам.

Aelian., Varia Hist. — Элиан. «Пестрые рассказы».

Agath. — Агафий Миринейский, «О царствовании Юстиниана».

Agnel., Lib. pont. — Ангелл. «Книга понтификов».

Alb. Aach., Hist. Hieros. — Альберт Аахенский. «Иерусалимская история».

Alexiad., — Анна Комнина. «Алексиада».

Amatus — Аматус. «Деяния Роберта Гвискара».

Amm. — Аммиан Марцеллин. «Римская История».

Anast., Bibl. Chron. — Анастасий Библиотекарь. «Хронография».

Ann. Bert. — «Бертинские анналы».

Annal. Pis. — «Пизанские анналы».

Anon. chron. Bari — «Анонимная Хроника Бари».

Anon., De reb. — Аноним. «О военных делах».

Anon. Rhetor., Laud. — Анонимный ритор. «Похвала императору Мануилу».

Anon., Naumach. — «Навмахия» анонимного автора.

Apist., Ath. Pol. — Аристотель. «Афинская полития».

Aristoph., Ranae — Аристофан. «Лягушки».

App., BC — Аппиан. «Гражданские войны».

App., Illug., — Аппиан. «События в Иллирии».

App., Lyb. — Аппиан. «События в Ливии».

App., Mithr. — Аппиан. «Митридатовы войны».

Arist., De part. anim. — Аристотель. «О частях животных».

Aristoph., Equit. — Аристофан. «Всадники».

Arr. — Арриан. «Поход Александра».

Ath. Mech. — Афиней Механик. «О машинах».

Attal. — Михаил Атталиат. «История».

Aus., Mos. — Авсоний «Мозелла».

- Caes., BC — Цезарь, Гай Юлий. «Записки о гражданской войне». [Caes.], Bell. Afr. — «Африканская война» неизвестного продолжателя Цезаря.
- [Caes.], Bell. Alex. — «Александрийская война» неизвестного продолжателя Цезаря.
- Caes., BG — Цезарь, Гай Юлий. «Записки о галльской войне».
- Caffaro, De lib. — Кафарро. «Об освобождении восточных городов».
- Cassiod., Var. — Кассиодор. «Варии».
- Choniat., Hist. — Никита Хониат. «История».
- Chron. salernit. — «Салернская хроника».
- Cic., In Verrem — Цицерон. «Речь против Гая Верреса».
- Cic., XVI, Ep. 3 ad Atticum — Цицерон. «Письма к Аттику».
- Cod. Carol. — Каролингский кодекс.
- Const., Adm. — Константин Багрянородный. «Об управлении Империей».
- Const., Cerimon. — Константин Багрянородный. «О церемониях византийского двора».
- Const., Themat. — Константин Багрянородный. «О фемах»
- CTh — Кодекс Феодосия.
- Dandolo. Chron. — Андрэа Дандоло. «Хроника».
- De obsid. — Анонимный трактат «О защите против осад городов».
- Dio Cass. — Дион Кассий. «Римская история».
- Diod. — Диодор. «Историческая библиотека».
- Erchemp., Hist. langob. — Эрхемперт. «История Лангобардов».
- Eunap. — Евнапий. «История».
- Euth. Mal. Ep. — Евфимий Малакс. Письма
- Eutrop. — Евтропий. «Бревиарий римской истории».
- Excerpta Val. — «Извлечения из Валесианского анонима».
- Fest. — Фест. «Бревиарий».
- Gell., Noct., Att. — Авл Гелий. «Аттические ночи».
- Greg. I, Ep. — Григорий I. Письма.
- Guil. Apul. — Вильгельм Апулийский. «Деяния Роберта Гвискара».
- Guil., Tyr. Chron. — Вильгельм Тирский. «Хроника».
- Herod. — Геродот. «История».
- Heron Alex., Pneum. — Герон Александрийский. «Пневматика».
- Heron. poliork. — Герон Византийский. «О полиоркетике».
- Hist. d. venet. — «История венецианских дождей».
- Hist. misc. — «Мифологическая история».

- Homer., Ilias. — Гомер. «Илиада».
 Horat., Od. — Гораций. «Оды».
 Ibn Athir — Ибн ал-Асир. «Полный свод всеобщей истории».
 Ibn Hawqal — Ибн Хавкал. «Книга путей и стран».
 Ibn Khaldun — Ибн Хальдун. «Книга назидательных примеров».
 Ibn Qalanisi — Ибн Каланиси. «История Дамаска».
 Idhari — Илари. «Хроники»
 Ioh. Lyd., De mens., — Иоанн Лидиец. «О месяцах».
 Iohan. Diac., Cron. Venez. — Иоанн Диакон. «Венецианская хроника».
 Iohan. Napol. Gesta. — «Деяния Иоанна Неаполитанского».
 Iohan. VIII Fragm. — Фрагменты трудов папы Иоанна VIII.
 Iohan. VIII, Reg. — «Регесты» папы Иоанна VIII.
 Iord. — Иордан. «О происхождении и деяниях гетов».
 Isid., Orig. — Исидор Севильский. «Начала».
 Joinville — Жуанвиль. «Деяния короля Людовика Святого».
 Jul. — Ad Ath. — Юлиан. «Послание к сенату и народу афинскому».
 Juv. — Ювенал. «Сатиры».
 Kaminiates, De exrupn. — Иоанн Каминиата. «О завоевании Фессалоники».
 Kedren. Syn. hist. — Георгий Кедрин. «Сокращенная история».
 Kekaum. — Кекавмен. «Советы и рассказы».
 Kinnam. — Иоанн Киннам. «История».
 Kletorol. — Филафей. «Клеторологий».
 Kolybas, Orat. ad Isaac — Сергей Колива. «Слово к императору Исааку II Ангелу».
 Leo, Naumach. — Император Лев VI Мудрый. «Навмахия».
 Leo, Takt. — Лев VI Мудрый. «Тактика».
 Lib. Pont. — Книга о понтификах.
 Lib., Or. — Либаний. Речи.
 Liutpr., Antarod. — Лиутпранд Кремонский. «Антаподосис».
 Liutpr., Rel. — Лиутпранд Кремонский. «Отчет о поездке в Константинополь».
 Liv. — Тит Ливий. «История Рима от основания города».
 Louis II, Ep. — Людовик II. Письма.
 Lucan. — Лукан. «Фарсалия».
 Lucian., Navis — Лукиан. «Корабль».
 Malal. — Малала. «Хронография».

- Malaterra — Жоффрау Малатерра. «Деяния Рожера, графа Калабрии и Сицилии, и герцога Роберта Гвискара, его брата».
- Marag., Ann. Pis. — Марангон. «Пизанские анналы».
- Marc. — Комит Марцеллин. «Хронография».
- Marc. Graec., Lib. ignium — Марк Грек. «Книга об огнях для опаления врагов».
- Maur. — Маврикий. «Стратегикон».
- Men. — Менандр. «Хроника».
- Mich. Rhet. — Михаил Ритор. Речи.
- Mich., Chop. — Михаил Хониат. Сочинения.
- Mirac. s. Demetr. — Чудеса св. Димитрия Солунского.
- ND, Oc. — Notitia Dignitatum in partibus Occidentis — «Расписание должностей в западных провинциях».
- ND, Or. — Notitia Dignitatum in partibus Orientis — «Расписание должностей в восточных провинциях».
- Nepos — Непот. «О знаменитых иноземных полководцах».
- Nichol. I patr., Ep. — Патриарх Николай I Мистик. Письма.
- Nikeph. Bryen. — Никифор Вриенний. «История».
- Nikeph. Ouran., PTh. — Никифор Уран. «Навмахия».
- Nikeph. Ouran., Takt. — Никифор Уран. Тактика.
- Nikeph. patr. — Патриарх константинопольский Никифор. «Краткая история».
- Nikeph. Phokas, PM. — Никифор Фока. «Стратегика».
- Nuwayri — Ан-Нувейри. «Предел желания в науках словесности».
- Oros. — Павел Орозий. «История против язычников».
- Pan. Lat. — «Латинские панегирики».
- Petron. — Петроний. «Сатирикон».
- Phil. Byz., Mech. — Филон Византийский. «Механика».
- Plin. — Плиний Старший. «Естественная история».
- Plut., Ant. — Плутарх. «Жизнеописание Марка Антония».
- Plut., Caes. — Плутарх. «Юлия Цезаря».
- Plut., Demetr. — Плутарх. «Жизнеописание Деметрия Полиоркета».
- Plut., Lysand. — Плутарх. «Жизнеописание Лисандра».
- Plut., Romp. — Плутарх. «Жизнеописание Гнея Помпея».
- Polyb. — Полибий. «Всеобщая история».
- Prisc. — Приск Панийский. «История».
- Procor., BG — Прокопий Кесарийский. «Война с готами».
- Procor., BP — Прокопий Кесарийский. «Война с персами».

Procor., BV — Прокопий Кесарийский. «Война с вандалами»,
 Prodr. Hist. — Продром. «Исторические поэмы».
 Psell. Ep. — Михаил Пселл. Письма.
 Psell., Chron. — Михаил Пселл. «Хронография».
 Psell., SM. — Михаил Пселл. «Малые произведения».
 Raul Caen., Gest. Tangr. — Павел Каэнский. «Деяния Танкреда».
 Raym. Aguil., Hist. Franc. — Раймонд Ажильский. «История франков,
 взявших Иерусалим».

RGDA — Res gestae Divi Augusti — «Деяния божественного Авгу-
 ста».

Rom. Sal. Chron. — Ромуальд Салернский. «Хроника».

Sallust., Hist. — Саллюстий. «История».

Sebeos, Armen. hist., — Себеос. «Армянская история».

Seneca, Ep. — Сенека. «Письма к Луцилию».

SHA, Rom. — «Писатели истории Августов». «Боноз».

SHA, Gall. — «Писатели истории Августов». «Двое Галлиенов»

SHA, Sev. — «Писатели истории Августов». «Север».

Sil. It. — Силий Италик. «Пунические войны».

Skyl. cont. — Продолжатель Скилицы. «История».

Skylit., Syn. hist., — Иоанн Скилица. «Сокращенная история».

Soz. — Созомен. «Церковная история».

Strabo — Страбон. «География».

Suet., Aug. — Светоний Транквилл, Гай. «Жизнеописание боже-
 ственного Августа».

Suet., Claud. — Светоний Транквилл, Гай. «Жизнеописание боже-
 ственного Клавдия».

Suid. — «Суда».

Sym. Log. — Симеон Логофет. «Хроника».

Syngl. chron. — Анонимная хроника IX в.

Tac., Agric. — Тацит. «Жизнеописания Агриколы».

Tac., Ann. — Тацит. «Анналы».

Tac., Hist. — Тацит. «История».

Takt. Ven. — Тактикон В. Н. Бенешевича.

Takt. Oik. — Тактикон Н. Икономидиса.

Takt. Usp. — Тактикон Ф. И. Успенского.

Theod. Daphn., Corr. — Корреспонденция Феодора Дафнопата.

Theod. Stoud. Ep., — Феодор Студит. Письма.

Theoph., Ep. — Феофилакт Охридский. Письма.

Theophr., Hist. plant. — Теофраст. «История растений».

Thietm. Merseb., Chron. — Титмар Мерзебургский. «Хроника».

Thuc. — Фукидид. «История».

Tornikios., Orat. ad Isaac. — Георгий Торник. «Слово к императору Исааку II Ангелу».

Veg. — Вегетий. «Краткое изложение военного дела».

Vita Antonii junioris — «Житие Антония Малого»

Vita Petri ep. Arg. — «Житие Петра, епископа Аргивского».

Vita s. Athan. Athon. — «Житие св. Афанасия Афонского».

Vita S. Elia. — «Житие св. Илии».

Vita s. Georg. Amastr. — «Житие св. Георгия Амастридского».

Vita S. Gregorii Decap. — «Житие св. Григория Декаполита».

Vita S. Melet. — «Житие св. Мелетия».

Vita S. Nili. — «Житие св. Нила Россанского».

Vita S. Theodori — «Житие св. Феодора».

Vita s. Triph. — Житие св. Трифилия Кипрского.

Vitruv., De archit. — Витрувий. «Об Архитектуре».

Xenoph. — Ксенофонт. «Греческая история».

Zon. — Иоанн Зонара. «История».

Zos. — Зосим. «Новая история».

ПРИМЕЧАНИЯ К ПЕРВОЙ ГЛАВЕ

¹ Возможно.

² *Delgado J. P.* Ships on Land // The Oxford Handbook of Maritime Archaeology. Oxford, 2011. P. 182–191.

³ Наше море.

⁴ *Sheffer J.* De militia vavali veterum. Ubsaliae, 1654. P. 64.

⁵ *Rougé J.* La marine dans l'antiquité. Vendôme, 1975. P. 92.

⁶ *Rougé J.* La marine... P. 92; *Болдырев А. В., Боровский Я. М.* Техника мореходства // Эллинистическая техника. Сборник статей под ред. академика И. И. Толстого. М.-Л., 1948. С. 326.

⁷ *Снисаренко А. Б.* Эвпатриды Удачи. Трагедия античных морей. Л., 1990. С. 163.

⁸ *Rougé J.* La marine... P. 94.

⁹ *Ibid.* P. 102–103.

¹⁰ Традиция сохранила как греческие, так и латинские названия основных типов античных военных кораблей. В данном случае в скобках указаны латинские аналоги греческих терминов.

¹¹ Подробнее об этих судах будет рассказано ниже. Сейчас же отметим, что, поскольку вопрос об их конструкции остается в высшей степени дискуссионным, мы, чтобы избежать заведомых терминологических ошибок, решили отказаться от устоявшихся обозначений типа «пятипалубный» или «пятирядный» корабль (пентера) и использовать сложные прилагательные, заканчивающиеся на «кратный», т.е. увеличенный в определенное количество раз (См. *Болдырев А. В., Боровский Я. М.* Техника мореходства. С. 326–336).

¹² В переводе на метрическую систему счета длина корабля составляла ок. 125 м, ширина — ок. 17 м, высота — ок. 22 м. Длина весел верхнего ряда была ок. 17 м, а длина рулевого весла — более 13 м.

¹³ *Болдырев А. В., Боровский Я. М.* Техника мореходства. С. 330.

¹⁴ Об этих типах судов см. ниже.

¹⁵ *Снисаренко А. Б.* Эвпатриды... С. 199.

¹⁶ *Rougé J.* La marine... P. 112, n. 2.

¹⁷ Впрочем, мы должны учесть, что до нас не дошел его рассказ о Первой Пунической войне.

¹⁸ *Casson L.* Ships and Seamanship in the Ancient World. Princeton, 1971. P. 100–101.

¹⁹ *Rougé J.* La marine... P. 114, п. 3.

²⁰ *Ibid.* P. 118.

²¹ *Ibid.* P. 119, п. 1.

²² Возможно, это заблуждение укрепились благодаря Вегецию, передающему, что либурны послужили образцом для позднейших кораблей римского морского флота, потому что отлично зарекомендовали себя в сражении при Акции (Veg., IV, 33).

²³ *Jal A.* La flotte de César. Paris, 1861. P. 193.

²⁴ *Болдырев А. В., Боровский Я. М.* Техника мореходства. С. 335; *Rougé J.* La marine... P. 45; *Fields N., Bull P.* Ancient Greek Warship (500–332 BC). Osprey Publishing Ltd, 2007. P. 10.

²⁵ *Rougé J.* La marine... P. 46.

²⁶ «Factae enim subito ex humida materia».

²⁷ *Болдырев А. В., Боровский Я. М.* Техника мореходства. С. 335.

²⁸ Там же.

²⁹ Форштень — основание передней части судна, образующее его нос.

³⁰ Ахтерштень — балка, служащая задней оконечностью корабля.

³¹ Бархоут — усиление наружной обшивки судна, делавшееся на уровне ватерлинии; бархоут был предназначен для того, чтобы предохранять корпус корабля от повреждений во время швартовки, стоянки или абордажа.

³² *Rougé J.* La marine... P. 46. — Впрочем, существует мнение, что покрывать корпус корабля металлической обшивкой начали уже в IV в. до н. э. (*Снисаренко А. Б.* Эвпатриды... С. 229).

³³ Шпангоуты — поперечные ребра корпуса корабля.

³⁴ Флор — поперечные днищевые балки.

³⁵ Карлингс — продольная подпалубная балка.

³⁶ Т. е. второй киль.

³⁷ Льяло — водосток в нижней части трюма.

³⁸ Бимс — поперечная балка, предназначенная для придания жесткости перекрытиям.

³⁹ *Rougé J.* La marine... P. 39–41.

⁴⁰ *Ibid.* P. 46.

⁴¹ Пиллерс — обычно вертикальная стойка, которая поддерживает палубное перекрытие корабля.

⁴² *Снисаренко А. Б.* Эвпатриды... С. 158.

⁴³ Tabulatum — дощатое перекрытие, ярус, этаж.

⁴⁴ *Списаренко А. Б.* Эвпатриды... С. 158.

⁴⁵ *Jal A. La flotte...* P. 59, п. 1.

⁴⁶ Квартердек — приподнятая часть верхней палубы в кормовой части судна, где могли располагаться средства управления кораблем.

⁴⁷ *Fields N., Bull P.* Ancient Greek Warship (500–332 BC). Osprey Publishing Ltd, 2007. P. 9.

⁴⁸ *Rougé J.* La marine... P. 53, п. 1.

⁴⁹ Ibid. P. 59.

⁵⁰ Ibid. P. 59, п. 1.

⁵¹ Прежде чем вступить в сражение, с кораблей выкладывали на сушу все, что могло бы препятствовать их маневренности. Если поблизости не было порта или земли, то это снаряжение оставляли на грузовых кораблях, которые всегда следовали за флотом (Polyb., I, 60, 3; 61, 3–4). Однако мачты и паруса складывали на палубах (Liv., XXXVI, 44, 2).

⁵² Степс — гнездо в днище или палубе судна, в которое устанавливалась мачта.

⁵³ Шпор — нижний конец, пятка мачты.

⁵⁴ Топ — верхний конец мачты.

⁵⁵ *Jal A.* La flotte de César. Paris, 1861. P. 84, п. 1.

⁵⁶ Люверс — отверстие в парусе, усиленное металлическим кольцом для продевания в него частей стоячего или бегучего такелажа.

⁵⁷ *Rougé J.* La marine... P. 63.

⁵⁸ Гордень — снасть бегучего такелажа, с помощью которой паруса подтягивались к реям.

⁵⁹ Шкив — колесо для канатной передачи.

⁶⁰ Шкаторина — кромка паруса, обшиваемая тросом.

⁶¹ Фал — корабельная снасть, относящаяся к бегучему такелажу.

Фалы предназначались для подъема и спуска парусов.

⁶² *Rougé J.* La marine... P. 60, п. 1.

⁶³ Ракс-бугель — кольцо с крюком, служащее для подъема и спуска парусов.

⁶⁴ Брас — элемент бегучего такелажа, служащий для разворота паруса.

⁶⁵ Марс — площадка на мачте.

⁶⁶ Топенант — снасть бегучего такелажа, удерживавшая рею в нужном положении.

⁶⁷ Боут — усиление углов паруса.

68 Ликтрос — трос для обшивки шкаторин.

69 «...Τὰ βραχέα ἰστίω».

70 Впрочем, проведенные испытания показали, что для достижения максимальной скорости античному военному кораблю не нужно было использовать паруса, поскольку он испытывал бы в этом случае сильный крен и рукояти весел гребцов нижнего ряда упирались бы им в колени, не давая возможности работать. См. *Коутс Дж. Ф.* Триера вновь в открытом море // В мире науки. 1989. 6. С. 56–64.

71 *Снисаренко А. Б.* Эвпатриды... С. 240.

72 *Rougé J.* La marine... Р. 69, п. 1.

73 *Болдырев А. В., Боровский Я. М.* Техника мореходства. С. 331.

74 «Clavus est quo regitur gubernaculum».

75 «...incidunt funes, quibus adversariorum ligata sunt gubernacula».

76 Гельмпорт — отверстие в нижней части кормы (подзоре) или иногда в ахтерштевне, через которое проходит *баллер* (ось вращения руля).

77 *Jal A.* La flotte... Р. 160, п. 1.

78 Об украшениях на корме судна см. ниже.

79 О различных категориях гребцов на триере см. ниже.

80 *Jal A.* La flotte... . Paris, 1861. Р. 160, п. 1.

81 *Rougé J.* La marine... Р. 69, п. 2.

82 Персонаж древнегреческой мифологии, муж Меровпы, дочери афинского царя Эрехтея.

83 Анахарсис жил во времена Солона.

84 *Болдырев А. В., Боровский Я. М.* Техника мореходства. С. 332.

85 Шток якоря — поперечная переключина на веретене якоря.

86 *Болдырев А. В., Боровский Я. М.* Техника мореходства. С. 331.

87 *Rougé J.* La marine... Р. 74.

88 *Болдырев А. В., Боровский Я. М.* Техника мореходства. С. 332.

89 *Rougé J.* La marine... Р. 74.

90 *Нефёдкин А. К.* Античный корабельный таран в Национальном военно-морском музее Израиля // *Parabellum novum.* Военно-исторический журнал. 2013. 1 (34). С. 64.

91 *Jal A.* La flotte... Р. 174.

92 *Jal A.* La flotte... Р. 175; *Снисаренко А. Б.* Эвпатриды... С. 198.

93 *Нефёдкин А. К.* Античный корабельный таран... С. 64.

94 *Болдырев А. В., Боровский Я. М.* Техника мореходства. С. 332.

- 95 Amara O. A. Les soldats d'Hannibal. Clermont-Ferrand, 2009. P. 30–31.
- 96 Болдырев А. В., Боровский Я. М. Техника мореходства. С. 332.
- 97 Этот таран был обнаружен в ноябре 1980 г. в Средиземном море возле г. Атлита.
- 98 Нефёдкин А. К. Античный корабельный таран... С. 64.
- 99 Болдырев А. В., Боровский Я. М. Техника мореходства. С. 332.
- 100 Скулой судна называют место наиболее крутого изгиба борта.
- 101 Rougé J. La marine... P. 47.
- 102 Tutela — защита, покровительство, оплот; покровитель, защитник.
- 103 Jal A. La flotte... P. 171.
- 104 Снисаренко А. Б. Эвпатриды... С. 298.
- 105 Jal A. La flotte... P. 396; Снисаренко А. Б. Эвпатриды... С. 297.
- 106 Jal A. La flotte... P. 170.
- 107 «Bellorum exuviae, lorica et buccula victaeque triremis aplustre humanis majora bonis creduntur».
- 108 «Jam enim Trojanis temporibus rubrica in honore erat, Homero teste, qui navis ea commendat».
- 109 Jal A. La flotte... P. 171, п. 1.
- 110 Sheffer J. De militia vavali veterum. Ubsaliae, 1654. P. 155.
- 111 Слово образовано от латинских *unus* — один и *remus* — весло.
- 112 Jal A. La flotte... P. 111–112.
- 113 «... Neve monerem [ex] belli causa, quod ipse illaturus erit».
- 114 Снисаренко А. Б. Эвпатриды... С. 162.
- 115 Снисаренко А. Б. Эвпатриды... С. 162–163.
- 116 Это название можно перевести как «полоторный корабль».
- 117 Rougé J. La marine... P. 92–93.
- 118 Снисаренко А. Б. Эвпатриды... С. 161.
- 119 «Biremes autem naves sunt habentes remorum ordinem geminum».
- 120 Возможно, название *либурна* вытеснило использовавшееся прежде *бирема*, и римляне стали называть либурнами любой корабль с двумя рядами весел.
- 121 Снисаренко А. Б. Эвпатриды... С. 296.
- 122 Richardot Ph. La fin de l'armée romaine... P. 207.
- 123 Снисаренко А. Б. Эвпатриды... С. 161–162.
- 124 Jal A. La flotte... P. 134, п. 1.

¹²⁵ *Rougé J. La marine... P. 94; Fields N., Bull P. Ancient Greek Warship... P. 3; Снисаренко А. Б. Эвпатриды удачи. Трагедия античных морей. Л., 1990. С. 161.*

¹²⁶ *Jal A. La flotte... P. 144.*

¹²⁷ *Rougé J. La marine... P. 94.*

¹²⁸ *Снисаренко А. Б. Эвпатриды... С. 158.*

¹²⁹ Этот уникальный корабль был построен на средства ВМС Греции и британского мецената Ф. Уэлша. В общей сложности строительство «Олимпии» обошлось почти в 700 000 долларов. В качестве одного из научных консультантов этого проекта выступил английский исследователь, признанный эксперт в области античного военного кораблестроения V в. до н. э. Дж. С. Моррисон (1913–2000 гг.).

¹³⁰ Там же. С. 161.

¹³¹ *Снисаренко А. Б. Эвпатриды... С. 227.*

¹³² *Rougé J. La marine... P. 94.*

¹³³ *Rougé J. La marine... P. 97.* Один узел равен 1,852 км/ч; таким образом, скорость триеры в переводе на метрическую систему исчисления составляла около 13–15 км/ч. Впрочем, все подсчеты, касающиеся скорости движения античных судов, носят в значительной степени теоретический характер и могут заметно разниться. Некоторые исследователи предлагают и более высокие цифры. См. *Гиро П. Частная и общественная жизнь... С. 425 (17–19 км/ч).*

¹³⁴ *Rougé J. La marine... P. 97.*

¹³⁵ *Ibid. P. 94.*

¹³⁶ *Снисаренко А. Б. Эвпатриды... С. 158.*

¹³⁷ *Rougé J. La marine... P. 94.*

¹³⁸ *Гиро П. Частная и общественная жизнь греков /пер. с франц. Я. И. Руднева. СПб, 1897. С. 426–427.*

¹³⁹ *Моррисон Дж. С. Уильямс Р. Т. Греческие весельные корабли. История мореплавания и кораблестроения в Древней Греции. М., 2014. С. 232.*

¹⁴⁰ *Снисаренко А. Б. Эвпатриды... С. 216; – Ср. Aristoph., Equit., v. 541–544.*

¹⁴¹ *Hortator* дословно означает *побудитель, увещиватель. паузарий (pausarius)*, т.е. дающий знак остановиться.

¹⁴² *Снисаренко А. Б. Эвпатриды... С. 218.*

¹⁴³ *Morrison J. Greek and Roman oared warships. Oxford, 1996. P. 350.*

¹⁴⁴ *Моррисон Дж. С., Уильямс Р. Т.* Греческие весельные корабли. История мореплавания и кораблестроения в Древней Греции. М., 2014. С. 233.

¹⁴⁵ *Morrison J.* The Athenian trireme: the history and reconstruction of an ancient Greek warship. Cambridge, 2000. P. 112, 124.

¹⁴⁶ *Снисаренко А. Б.* Эвпатриды... С. 218.

¹⁴⁷ Некоторые исследователи полагают, что было еще 30 запасных гребцов (*Моррисон Дж. С., Уильямс Р. Т.* Греческие весельные корабли. История мореплавания и кораблестроения в Древней Греции. М., 2014. С. 272). Однако более вероятным представляется, что на борту триеры находилось 30 запасных весел, а не гребцов.

¹⁴⁸ *Снисаренко А. Б.* Эвпатриды... С. 159.

¹⁴⁹ Там же. С. 158–159.

¹⁵⁰ *Rougé J.* La marine... P. 98; *Моррисон Дж. С., Уильямс Р. Т.* Греческие весельные корабли. История мореплавания и кораблестроения в Древней Греции. М., 2014. С. 272; *Fields N., Bull P.* Ancient Greek Warship. P. 14.

¹⁵¹ Штевень — брус, скрепленный с килем судна и образующий носовую (форштевень) или кормовую (ахтерштевень) оконечность судна.

¹⁵² *Снисаренко А. Б.* Эвпатриды... С. 213.

¹⁵³ Там же. С. 159.

¹⁵⁴ *Jal A.* La flotte... P. 136, п. 2; *Снисаренко А. Б.* Эвпатриды... С. 159.

¹⁵⁵ *Снисаренко А. Б.* Эвпатриды... С. 218–219.

¹⁵⁶ *Моррисон Дж. С., Уильямс Р. Т.* Греческие весельные корабли. История мореплавания и кораблестроения в Древней Греции. М., 2014. С. 272, 281.

¹⁵⁷ *Снисаренко А. Б.* Эвпатриды... С. 219.

¹⁵⁸ *Болдырев А. В., Боровский Я. М.* Техника мореходства. С. 327.

¹⁵⁹ *Снисаренко А. Б.* Эвпатриды... С. 160.

¹⁶⁰ У «Олимпии» отверстия для весел нижнего ряда были расположены на высоте 40 см от ватерлинии.

¹⁶¹ *Снисаренко А. Б.* Эвпатриды... С. 160.

¹⁶² *Болдырев А. В., Боровский Я. М.* Техника мореходства. С. 327.

¹⁶³ *Tarn W. W.* The Greek Warship // JHS, 1995. P. 137 sq. — О подобном расположении гребцов на триере говорится в схолиях к Аристофану (*Sheffer J.* De militia... P. 87).

¹⁶⁴ *Jal A.* La flotte... P. 137.

165 *Morrison J. S.* 1941. The Greek trireme // *Mariner's Mirror*. 1941. 27. P. 14–44.

166 *Rougé J.* *La marine...* P. 97.

167 *Jal A.* *La flotte...* P. 155.

168 *Снисаренко А. Б.* Эвпатриды... С. 158.

169 Там же. С. 226.

170 *Rougé J.* *La marine...* P. 105.

171 «...Tardior quam triremis erat».

172 *Снисаренко А. Б.* Эвпатриды... С. 226.

173 *Jal A.* *La flotte...* P. 204–209.

174 *Casson L.* *Ships and Seamanship in the Ancient World*. Princeton, 1971. P. 100–101, 105, n. 41.

175 Об этом приспособлении см. ниже.

176 *Jal A.* *La flotte...* P. 210–215.

177 «Cum e tota classe quinqueremis sola non proficeret, exilientibus protinus qui quaerent circa navem. invenere adhaerentem gubernaculo ostendeturque Gaio indignanti hoc fuisse, quod se revocaret quadringentorumque remigum obsequio contra se intercederet».

178 «Celsior at cunctis Bruti praetoria puppis».

179 «...Quinqueremis Romana seu pondere tenacior seu pluribus remorum ordinibus scindentibus vertices cum facilius regeretur, duas triremes suppressit, unius, praelata impetu, lateris alterius remos deterisit».

180 «Ἐφη τι προσθήσειν ἐς τὸ τῶν νεῶν ὕψος».

181 «Biremes autem naves sunt habentes remorum ordinem geminum. Triremes et quadriremes trium et quattuor ordinum. Sic et penteres et (h) exeres, quinos vel senos ordines habentes».

182 «Τας κάτω κόπας οὐκ ἐπὶ πολὺ ἔξω ἔχουσαι τοῦ ὕδατος».

183 «Intrat diffusos pestis vulcania passim

Atque implet dispersa foros: trepidatur omisso

Summis remigio; sed etiam tam rebus in arctis

Fama mali nondum tanti penetrarant ad imos».

184 «Quod ad magnitudinem pertinet, minimae liburnae remorum habent singulos ordines, paulo maiores binos, idoneae mensurae ternos vel quaternos interdum quinos sortiuntur remigio gradus».

185 *Ibid.* P. 103–104.

186 Как бы правдоподобно ни выглядели эти реконструкции, не следует забывать, что это всего лишь гипотезы, не подтвержденные

ни литературными, ни эпиграфическими или иконографическими источниками (*Rougé J.* La marine... P. 105).

187 *Ibid.* P. 106.

188 *Ibid.*

189 *Ibid.* P. 109.

190 *Sheffer J.* De militia... P. 74. См., например, эпизод переправы Ганнибалом слонов через Родан (*Polyb.*, III, 46, 8; *Liv.*, XXI, 28, 9).

191 *Sheffer J.* De militia... P. 71.

192 «*Navium autem, quas reminisci tunc potuimus, appellationes hae sunt: gauli, corbitae, caudicae, longae, hippagines, cercuri, celoces vel, ut Graeci dicunt, keletes, lembi, oriae, lenunculi, actuariae, quas Graeci histiokopous vocant vel epaktridas, prosumiae vel geseoretae vel oriolae, stlatae, scaphae, pontones, vectoriae, mydia, phaseli, parones, myoparones, lintres, caupuli, camarae, placidae, cydarum, ratariae, catascopium*».

193 *Снисаренко А. Б.* Эвпатриды... С. 291.

194 «*Mucianus: concham esse acati modo carinatam, inflexa puppe, prora rostrata*».

195 *Болдырев А. В., Боровский Я. М.* Техника мореходства. С. 331.

196 «*Actuariae naves sunt quae velis simul et remis aguntur*».

197 *Снисаренко А. Б.* Эвпатриды... С. 289.

198 *Sheffer J.* De militia... P. 81.

199 «*Ad hoc pauca piratica actuaria navigia*».

200 *Снисаренко А. Б.* Эвпатриды... С. 290.

201 Там же. С. 290–291.

202 *Sheffer J.* De militia... P. 66.

203 «*Tradito et naves longas arma mentaque earum, neu plures quam decem naves <tectas neve plures quam naves> actuarias*».

204 «*Has omnes actuaris imperat fieri, quam ad rem multum humilitas adiuvat*».

205 «*Navibus actuariis, quarum numerus erat satis magnus, magnitudo nequaquam satis justa ad proeliandum, rostra imposuit*».

206 *Снисаренко А. Б.* Эвпатриды... С. 298.

207 *Sheffer J.* De militia vavali veterum. Ubsaliae, 1654. P. 79.

208 *Снисаренко А. Б.* Эвпатриды... С. 376.

209 Там же. С. 376.

210 «*Carabus parva scapha ex vimine facta, quae contacta crudo coreo genus navigii praebet*».

211 Шлаг — оборот каната или веревки вокруг чего-либо.

²¹² Румпель — рычаг, крепившийся к головной части баллера рулевого весла перпендикулярно его оси.

²¹³ *Sheffer J. De militia ...* P. 80–81; *Снисаренко А. Б. Эвпатриды...* С. 285.

²¹⁴ *Sheffer J. De militia ...* P. 68.

²¹⁵ *Моррисон Дж. С., Уильямс Р. Т. Греческие весельные корабли. История мореплавания и кораблестроения в Древней Греции. М., 2014.* С. 264.

²¹⁶ «Celoces, quas Graeci keletas vocant, id est veloces biremes vel triremes, agiles et ad ministerium classis aptae».

²¹⁷ «Et celeritate superabant levioribus et ad id fabrefactis navigiis...».

²¹⁸ *Снисаренко А. Б. Эвпатриды...* С. 294.

²¹⁹ «Lembus navicula brevis, qui alia appellatione dicitur et cumba et caupulus, sicut et lintris, id est carabus, quem in Pado paludibusque utuntur».

²²⁰ *Sheffer J. De militia ...* P. 71; *Снисаренко А. Б. Эвпатриды...* С. 292–293.

²²¹ «... Piscatorios quaerunt lenunculos...»; «...lenunculo se commisisse piscantis...».

²²² «...Naves quas civitatibus maritimis ademisset redderet neve ipse navem ullam praeter duos lembos, qui non plus quam sedecim remis agentur, haberet».

²²³ «Lembis biremibus centum viginti profectus est».

²²⁴ *Sheffer J. De militia ...* P. 76.

²²⁵ «Piscatoriasque adiecerant atque contexerant, ut essent ab ictu telorum remiges tuti; has sagittariis tormentisque compleverunt».

²²⁶ «...Adiecta ingens luntrium vis, tricenos quadragenosque ferunt...».

²²⁷ «...Armamenta Liburnicis solita...». — Впрочем, текст в этом месте испорчен.

²²⁸ «Paro navigium piratarum aptum».

²²⁹ «Миопаро quasi minimus паро. Est enim scapha ex vimine facta, quae contacta crudo coreo genus navigi praebet; quales utuntur Germanorum piratae in Oceani litoribus vel paludibus ob agilitatem. De qualibus Historia “Gens”, inquit, “Saxonum mioparonibus, non viribus nituntur, fugae potius quam bello parati»».

²³⁰ *Болдырев А. В., Боровский Я. М. Техника мореходства. С. 331,* примеч. 132.

²³¹ «...Vulneratus tamen adnatat ad suum mioparonem. Eo receptus, cum proelium nox dirimeret, tempestate magna velis profugit».

232 Дословно «пила-рыба».

233 *Болдырев А. В., Боровский Я. М.* Техника мореходства. С. 331.

234 *Sheffer J.* De militia ... P. 79.

235 «**Tela legunt** dejecta mari **ratibusque** ministrant».

236 См., например:

«Phocaicis Romana ratis uallata carinis

Robore diducto dextrum laevumque tuetur...»

(«Окруженный фокейскими судами, римский корабль (*ratis*),

Разделив надвое команду, защищается справа и слева...»

(Lucan., III, v. 582–585).

237 «Scapha, qui et kataskopos, navigium quod Latine speculatorium dicitur; skopos enim Latine intendere dicitur».

238 «Quod cum animadvertisset Caesar, scaphas longarum navium, item speculatoria navigia militibus compleri iussit».

239 «... Et **per funem lapsi descendimus** in scapham...»

240 *Снисаренко А. Б.* Эвпатриды... С. 306. — Спасательные шлюпки, следовавшие за крупными судами, не были изобретением римлян. Греки использовали их как минимум начиная с эпохи Пелопоннесской войны (Aristoph., Equit., v. 761–762).

241 «Ipse Octavius se in scapham confert; in quam plures cum confugerent, depressa scapha...».

242 «Scafes quoque de singulis trabibus excauatas».

243 «Quem contra non longa bireme

Appulerat scelerata manus».

244 *Jal A.* La flotte... P. 103.

245 *Sheffer J.* De militia ... P. 71.

246 *Снисаренко А. Б.* Эвпатриды... С. 303.

247 «... Sit trabibus fragilemque mecum soluat phaselon...».

248 «...δέκα φασήλοις τριηρτικοῖς, ἐπιμίκτοις ἕκ τε φορτίδων νεῶν καὶ μακρῶν».

249 *Sheffer J.* De militia... P. 72.

250 Относительно либурн см.: *Pancieri S.* Navis Liburna (rassegna delle fonti, caratteristiche della nave, accezioni del termine). Epigraphica, 18. Roma 1956. P. 130–156. *Casson L.* Ships and Seamanship in the Ancient World. Princeton, 1971. P. 141–142.

251 «...Cuius exemplo nunc naves bellicae fabricantur et appellantur liburnae».

252 *Scheffer J.* De militia... P. 97–99.

²⁵³ «...In mare demicaverunt, paratis navibus rostratis, quas Liburnas vocant».

²⁵⁴ *Paschoud F. Notes // Zosime. Histoire Nouvelle. T. III. 1^e partie. Paris, 1986. P. 164.*

²⁵⁵ Нам не известно ничего конкретного о личности автора трактата. Все сведения о нем носят гипотетический характер и основаны на немногочисленных замечаниях, содержащихся в тексте его труда. Несомненно, что автор был частным лицом (Анон., *De reb. bell., Praef., 4*). Он не обладал ни знатным происхождением, ни чрезмерным богатством (Анон., *De reb. bell., Praef., 6*). Абсолютно точно можно утверждать, что профессиональным военным автор трактата не был. В одном пассаже он апеллирует к мнению людей, знакомых с военным делом, которые лучше него самого разбираются в затронутом им вопросе (Анон., *De reb. bell., 12, 4*). Тем не менее Аноним весьма гордится «мощью своего таланта» (Анон., *De reb. bell., Praef., 6*), в искусстве изобретать новые виды оружия, и заявляет в конце вступления к основному тексту, что не является «слишком несведущим» в тех вопросах, за описание которых взялся (Анон., *De reb. bell., Praef., 16*). В тексте *De rebus bellicis* имеются несколько опорных пунктов, позволяющих нам с достаточной определенностью установить время создания трактата. В настоящее время наиболее приемлемой датировкой принято считать 369 г. Аноним предлагает императору провести серию реформ, которые, по мнению автора трактата, должны будут способствовать укреплению военной мощи государства. При этом он дает описание военных машин и элементов вооружения, сделанных им самим.

²⁵⁶ «Scafae tamen maioribus liburnis exploratoriae sociantur» («К более крупным либурнам присоединяются разведывательные скафы»).

²⁵⁷ «...Quam uetus doctrina monstrauerat».

²⁵⁸ «De lusoriis Danubii».

²⁵⁹ *Стисаренко А. Б. Эвпатриды... С. 308.*

²⁶⁰ *Richardot Ph. La fin de l'armée romaine... P. 205.*

²⁶¹ *Himmler F. M. Naves lusoriae – Flusskriegsschiffe der Spätantike // RÈMA. 2. 2005. P. 155.*

²⁶² *Haywood J. Dark age naval power. A Reassessment of Frankish and Anglo-Saxon Seafaring activity. London. 1991. P. 46–47.*

²⁶³ *Himmler F. M. Naves lusoriae – Flusskriegsschiffe der Spätantike // RÈMA. 2. 2005. P. 157.*

- 264 Артаба — мера измерения сыпучих веществ в Древнем Египте; равнялась 143,44 кг.
- 265 *Himmeler F. M. Naves lusoriae...* P. 158–160.
- 266 *Ibid.* P. 168.
- 267 *Ibid.* P. 170.
- 268 «Barca est quae cuncta navis conmercia ad litus portat. Haec navis in pelago propter nimias undas suo suscipit gremio: ubi autem adpropinquaverit portum, reddit vicem barca navi quam accepit in pelago».
- 269 *Снусапенко А. Б. Эвпатриды...* С. 306.
- 270 *Gilli G. La flotta...* P. 26.
- 271 *Ibid.* P. 20.
- 272 *Musculus* имеет значение *мышка, мышонок*, а также подвижной навес, использовавшийся при проведении осадных работ.
- 273 «...Musculus, curtum navigium» (*Isid., Orig., XIX, 1, 14*).
- 274 *Снусапенко А. Б. Эвпатриды...* С. 307.
- 275 «Mille interim dromones fabricandos assumere».
- 276 «Longae naves sunt quas dromones vocamus, dictae eo quod longiores sint ceteris... Dromo autem a decurrendo dictus; cursum enim Graeci DROMON vocant» (*Isid., Orig., XIX, 14*).
- 277 *Pryor J. H., Jeffreys E. M. The Age of the ΔΡΟΜΩΝ...* P. 66.
- 278 *Höckmann O. Antike Seefahrt. München, 1985. S. 120. fig. 109; Viereck H. D. Die römische Flotte. Herford, 1975. S. 287; Age of the galley... P. 155–156.*
- 279 *Pryor J. H., Jeffreys E. M. The Age of the ΔΡΟΜΩΝ...* P. 163.
- 280 *Makrypoulias C. G. The Navy in the Work...* P. 164–165.
- 281 *The Age of the Galley... P. 103–104; Pryor J. H., Jeffreys E. M. The Age of the ΔΡΟΜΩΝ... P. 130–135, 235, 238, 255, 276, 291.*
- 282 *Pryor J. H., Jeffreys E. M. The Age of the ΔΡΟΜΩΝ... P. 261–262; Makrypoulias C. G. The Navy in the Work... P. 165.*
- 283 *Pryor J. H., Jeffreys E. M. The Age of the ΔΡΟΜΩΝ... P. 284–286.*
- 284 *Ibid.* P. 203.
- 285 *Ibid.* P. 127, 138–140.
- 286 *Ibid.* P. 134–135, 145–147.
- 287 *The Age of the Galley... P. 103–104; Pryor J. H., Jeffreys E. M. The Age of the ΔΡΟΜΩΝ... P. 144, 203, 215, 282; Haldon J. Warfare, state and society... P. 189.*
- 288 «...Πᾶσαν ναῦν δρομώνων τε καὶ τριηρῶν καὶ σκαφῶν μυριαγῶ γῶν καὶ ἀλιάδων καὶ ἕως χελανδίων...».

²⁸⁹ «...Que greca lingua zalandriae dicuntur».

²⁹⁰ Впрочем, существует мнение, что хеландий — лишь просторечное название дромона (*Ahrweiler H. Byzance et la mer. P. 411–417*).

²⁹¹ *Ahrweiler H. Byzance et la mer. P. 415–417; Alexandres K. A. Η αλασσία δύναμις... P. 74.*

²⁹² *Haldon J. Theory and practice in tenth-century military administration: chapters II, 44 and 45 of the Book of Ceremonies // TM. 2000. T. 13. P. 248, n. 45.*

²⁹³ *Haldon J. Theory and practice ... P. 231. P. 203.* Заметим, что У. Трэдголд полагает, что эти люди являлись гребцами. Однако люди на памфилах называются просто *ἄνδρες*, но не *ἄνδρες κωπηλάται* (гребцами) или *πολεμισταί* (солдатами), как на дромоне.

²⁹⁴ Об арабских эквивалентах см.: *Becker C. H. Arabische Papyri des Aphroditofundes // Zeitschrift für Assyriologie und verwandte Gebiete. 1907. Bd. 20. 1907. S. 84, 88; Becker C. H. Papyrusstudien // Zeitschrift für Assyriologie und verwandte Gebiete. 1909. Bd. 22. S. 150–151; Age of the galley... P. 107.*

²⁹⁵ *Wessely C. Studien zur Palaeographie und Papyruskunde. III und VIII: Griechische Papyrusurkunden kleineren Formats. Leipzig, 1904–1908. № 718 and 900.*

²⁹⁶ Ο διήρεις κάραβοι.

²⁹⁷ Ο κάραβοι καστελλᾶτοι διήρεις.

²⁹⁸ *Haldon J. Theory and practice... P. 203, 205, 209; Const., Cerimon., II, 44.*

²⁹⁹ *Haldon J. Theory and practice... P. 213; Const., Cerimon., II, 44.*

³⁰⁰ *Haldon J. Theory and practice... P. 209.*

³⁰¹ *Ibid. P. 219–221.*

³⁰² *Makrypoulias C. The navy in the works of Constantine Porphyrogenitus // Graeco-Arabica. 1995. T. 6. P. 160–161.* Галей и хеландий упоминаются как корабли мардаитов в небольшом тексте, который, возможно, был подан стратигом Кивиреотов императору Константину VII и посвящен погоде и сезонной навигации. Этот источник находился на последних листах рукописи, датируемой концом XIV или началом XV вв., которая некогда принадлежала кардиналу Виссарioniу Никейскому. О датировке и атрибуции текста см.: *Dolley R. H. Meteorology in the Byzantine navy // MM. 1951. T. 37. P. 5–16.*

³⁰³ «...Navicula, in qua episcopus erat, sociis armis carentibus, a duabus piratarum navibus, quas galeas appellant, hostiliter aggreditur».

³⁰⁴ *Oikonomides N.* Les listes de préséance... P. 340; *Guilland R.* Le Drongaire de la flotte, le Grand Drongaire de la flotte, le Duc de la flotte, le Megaduc // Recherches sur les institutions Byzantines. Berlin, Amsterdam, 1967. Vol. 1. P. 535–542.

³⁰⁵ *Haldon J.* Theory and practice... P. 231: «ἐδόθη ὑπὲρ ἀγορᾶς χαλκώματος διαφόρου τῷ δοθέντι λόγῳ τῆς ὑπουργίας τοῦ δρουγγαρίου τοῦ πλοίου ...». Ср. *Ahrweiler H.* Byzance et la mer... P. 118 et s. P. 209–210.

³⁰⁶ «... ὁ στρατηγὸς τῶν Κιβυρραιωτῶν».

³⁰⁷ Ср.: *Haldon J.* Theory and practice... P. 203, 219.

³⁰⁸ *Oikonomides N.* Les listes de préséance... P. 341.

³⁰⁹ «ἐπὶ δὲ τῶν θεματικῶν δρομώνων καὶ δρουγγάριοι ἐπιστήσονται καὶ τουρμάρχα, καὶ αὐτοὶ τῷ στρατηγῷ ὑποταγήσονται καὶ τοῖς ἐκείνου παραγγέλμασιν ὑπακούσουσιν. Οὐκ ἀγνωῶ δὲ ὅτι κατὰ τὴν ὁμοίωσιν τοῦ βασιλικοῦ πλωίου καὶ οἱ τῶν ἄλλων θεμάτων πλωῖμοι στρατηγοὶ δρουγγάριοι ἐκαλοῦντό ποτε τοῖς πρώην χρόνοις καὶ οἱ ὑπ' αὐτοὺς κόμητες μόνον καὶ κένταρχοι· ἀλλὰ νῦν εἰς στρατηγίδα ἢ ἐκάστου τῶν δρουγγαρίων ἀρχὴ ἀναβέβηκεν καὶ οὕτω καλουμένη τὰς στρατηγικαῖς καταμερίζεται τάξεσιν». Ср.: Nikeph., Ouran. PTh., §§ 24–25.

³¹⁰ *Antoniadis-Bibicou H.* Etudes d'histoire maritime... P. 80–86.

³¹¹ «Ἐπὶ δὲ τῶν θεματικῶν δρομώνων δρουγγάριοι καὶ τουρμάρχα ἢ ὑπὸ τὴν τοῦ στρατηγοῦ χεῖρα καὶ αὐτοὶ τελοῦντες».

³¹² *Haldon J.* Theory and practice... P. 215.

³¹³ *Ibid.* P. 223: «Διὰ τῶν τεσσάρων θεμάτων τοῦ βασιλικοῦ πλωίου, ...».

³¹⁴ «Ἐξω δὲ τούτων τὸν κένταρχον τοῦ δρόμωνος καὶ ...». Ср.: Nikeph., Ouran. PTh., §§ 7, 12. *Oikonomides N.* Les listes de préséance... P. 340–341.

³¹⁵ Не упоминаются в «Тактиконе» Н. Иконоmidиса.

³¹⁶ *Haldon J.* Theory and practice... P. 215, 217.

³¹⁷ *Pryor J. H., Jeffreys E. M.* The Age of the ΔΡΟΜΩΝ... P. 215–217.

³¹⁸ *Pryor J.* The Galleys of Charles I of Anjou... P. 82. Table 3; P. 90. Table 6.

³¹⁹ *Pryor J. H., Jeffreys E. M.* The Age of the ΔΡΟΜΩΝ... P. 164–165, 188–189. См.: *Haldon J.* Theory and practice... P. 229, 231.

³²⁰ В другом месте он сравнивает наварха с протокаравом, но это его сравнение можно отклонить, так как вполне понятно, что протокарав подчинялся кентарху, тогда как наварх, независимо от того, какой

морской офицер так назывался, явно превосходил рангом последнего (Anon. Naumach., §§2, 6, 4, 3). См.: *Ahrweiler H. Byzance et la mer...* P. 157.

³²¹ Этот термин сохранился в средневековой латыни как *protelati* и *portoladi*. См.: *Pryor J. The galleys of Charles I of Anjou, King of Sicily: ca. 1269–1284 // Studies in medieval and Renaissance history. 1993. Т. 14. P. 81.*

³²² О строительстве императорского дромония см.: *Pryor J. H., Jeffreys E. M. The Age of the ΔΡΟΜΩΝ...* P. 164, n. 7.

³²³ Скорее всего, экспедиция, которая здесь упоминается, — это экспедиция стратига Калаврии Евстафия в Сицилию, которая была организована в 902 г.

³²⁴ Каковы были обязанности *τοποτιριτα*, в данном контексте не совсем понятно. Буквально это слово означает *смотритель места*. Впоследствии оно изменило свой смысл и стало достаточно широко использоваться для обозначения младших офицеров. Лишь в Хронике Продолжателя Георгия Апартола, датируемой периодом правления Константина Багрянородного, сообщается, что топотирит — это полевой офицер, обладающий значительными полномочиями. Речь в этом месте идет о некоем топотирите Михаиле, который в период правления Романа I Лакапина находился в действующей армии и участвовал в войне против болгар (Georg. Hamart., Chron. synt., col. 1152). Никифор Фока в Стратегиконе пишет, что командиром конных разведчиков, известных под названием *прокурсаторы* (προκουρσάτορες), должен быть либо топотирит, либо стратиг (Nikeph. Phokas, PM, IV, 2). Однако обратим внимание, что в соответствующем отрывке из «Тактики» Никифора Урана, заимствованным у Никифора Фоки, упоминание о топотиритах было удалено (Nikeph. Ouran., Takt., § 61, 2). Что касается отношения к чинам морского ведомства, то этим словом обычно назывался заместитель командующего флотом, который, при таком понимании, был одним из представителей друнгария флота. Впрочем, в Клеторологии Филофея 899 г. между друнгарием флота и топотиритом находится *турмарх флота*: *Oikonomides N. Les Listes de préséance...* P. 144, 150. Возможно топотирит исполнял должность «портового командира», которую доверяли опытным морякам, уже закончившим службу на флоте.

³²⁵ «... ἄμα δὲ καὶ τοῖς τότε πρωτοκαράβοις ὑποτιθέμενος κατὰ τὴν δυσκρασίαν καὶ πνεῦσιν τῶν ἀνέμων τὴν βασιλείου ναῦν πηδαλιόυχελιν τε καὶ κυβερνᾶν».

³²⁶ Лев требует, чтобы он был вооружен луком.

³²⁷ См.: *Casson L. Ships and seamanship in the ancient world*. Princeton, 1971. P. 303, 318–319. Интересно, что переводчик Навмахии Льва Ибн Манкали добавил, что сифонатор должен иметь с собой «элитный отряд» (Mankali. 243).

³²⁸ *Scholia in Thucydidem ad optimos codices collata / ed. S. Hude*. Leipzig, 1927. II, 84, 3: «Τῶν κελευστῶν τῶν στρατηγῶν καὶ τῶν κυβερνητῶν». *Casson L. Ships and seamanship...* P. 300–310.

³²⁹ «Porticulus malleus in manu portatus, quo modo signum datur remigantibus». См. также: *Corpus glossariorum Latinorum / ed. G. Goetz*. Vol. 2, p. 347, l. 28: «Κελευστής iussor [sic]»; *Ibid.*, p. 154, l. 7: «Porticulus [recte, portisculus] κελευστής [sic]»; *Ibid.*, vol. 5, p. 645, l. 34: «Portisculus hortator remigum». См.: «Note on citations of Greek and Latin glossaries», P. lxx. Non. Marcel. *De comp. doctr.* II.151: «portisculus proprie est hortator remigum, id est, qui eam perticam tenet, quae portisculus dicitur, quae et cursum et exhortamenta moderatur».

³³⁰ *Urkunden zur älteren Handels- und Staatsgeschichte der Republik Venedig / ed. G. L. Tafel, G. M. Thomas*. Amsterdam, 1964. Vol. 3. P. 257: «... cum uno ligno, quod armaverat in Ania, et zurinam suam, Latinos et Grecos, ...».

³³¹ *Pryor J. The Galleys of Charles I of Anjou...* P. 82. Table 3.

³³² *Haldon J. Theory and practice...* P. 225. Ср.: Const, Cerimon. II. 45.

³³³ *Haldon J. Theory and practice...* P. 202–35 passim. См. также: Const., Cerimon., II, 44, II, 45 passim. (ἄνδρες κωπηλάται, πολεμισταί, στρατιῶται, etc.).

³³⁴ См. также: *Ahrweiler H. Byzance et la mer...* P. 160, 235.

³³⁵ Точка зрения Льва VI была выражена настолько невнятно, что его переводчик Ибн Манкали не понял, о чем идет речь (Mankali, [a] 242–243). Объяснение, данное Никифором, более доходчиво.

³³⁶ *Estopañan S. C. Skylitzes Matritensis. Tomo I: Reproducciones y miniaturas*. Barcelona, Madrid, 1965. Fig. 68, 86, 88, 90. Это достаточно любопытный факт, поскольку на миниатюрах в западных или мусульманских рукописях гребцы на галеех показаны без доспехов.

³³⁷ «Καὶ ἕτεροι δὲ δρόμωνες κατασκευαζέσθωσάν σοι τούτων μεῖζονες, ἀπὸ διακοσίων χωροῦντες ἀνδρῶν ἢ πλείον τούτων ἢ ἑλαττον κατὰ τὴν χρεῖαν τὴν δέουσαν ἐπὶ καιροῦ κατὰ τῶν ἐναντιῶν· ὧν οἱ μὲν ν' εἰς τὴν κάτω ἐλασίαν ὑπουργήσουσιν, οἱ δὲ ρ' καὶ ν' ἄνω ἐστῶτες ἅπαντες ἔνοπλοι μαχέσονται τοῖς πολεμίοις».

³³⁸ *Усия* означает буквально «сущность», «бытие» или «собственность».

³³⁹ *Constantine VII. De administrando imperio. Volume II. Jenkins R. H. Commentary. London, 1962. P. 195, 198.*

³⁴⁰ *Ahrweiler H. Byzance et la mer... P. 416–417; Alexandres K. A. "Ἡ θαλασσία δύναμις" P. 73–74; Treadgold W. The army in the works of Constantine Porphyrogenitus // RSBN. 1992. T. 29 P. 134; Eickhoff E. Seekrieg und Seepolitik... S. 137; Age of the galley... P. 94; Haldon J. Theory and practice... P. 345.*

³⁴¹ *Pryor J. H., Jeffreys E. M. The Age of the ΔΡΟΜΩΝ... P. 255–256.*

³⁴² *Makrypoulias C. G. The navy in the works of Constantine Porphyrogenitus // Graeco-Arabica. 1995. Vol. 6. P. 154–155.*

³⁴³ *Pryor J. H., Jeffreys E. M. The Age of the ΔΡΟΜΩΝ... P. 71.*

³⁴⁴ *Haldon J. Theory and practice... P. 219, 229.*

³⁴⁵ Ср. *Haldon J. Theory and practice... P. 227; Const. Cerimon., II. 45.*

³⁴⁶ «Πολλάκις γὰρ ἐξερχομένου αὐτοῦ εἰς τὰ πλησίον πρόκενσα, τὴν μίαν οὐσίαν κατελίμπανεν εἰς τὸν ἵππόδρομον πρὸς φύλαξιν τοῦ παλατίου ...».

³⁴⁷ «Ἐὰν γὰρ συνορᾶς ἔχειν τοὺς πολεμίους πλοῖα πλείονα στρατὸν ὑποδεχόμενα, οὐσιώσεις καὶ αὐτὸς τοὺς ἴσους δρόμωναс ἐν πλήθει» (Ср. Nikeph. Ouran. PTh., § 68).

³⁴⁸ «... οἱ δὲ τοῦ τραπεζίου τὰ ψευδοξέα κοντομάνικα. ἔξωθεν δὲ τῆς χαλκῆς πύλης τοῦ τρικλίνου τῶν κавдиδάτων ἔστη ἔνθεν κάκειθ ἐν ἡ τοῦ δρουγγαρίου τῶν πλοίμων οὐσία καὶ ὁ μέγας πάμφυλος, βασιστάζοντες δόρκας καὶ τὰ ἑαυτῶν φοροῦντες σπαθία. ἐν δὲ τῇ πρώτῃ σχολῇ καὶ τῷ τρικλίνω τῶν ἐξκουβίτων ἕως τοῦ αὐτοῦ τριβουναλίου ἔστησαν ἔνθεν κάκειθεν αἱ οὐσίαι τῶν παμφύλων, βασιστάζοντες δόρκας καὶ τὰ ἑαυτῶν φοροῦντες σπαθία. οἱ δὲ ἄρχοντες τῶν πλοίμων ἔστησαν καὶ αὐτοὶ ἔνθεν κάκειθεν, ἕκαστος εἰς τὴν ἰδίαν οὐσίαν...».

³⁴⁹ *Corpus glossariorum Latinorum. Leipzig, Berlin, 1923. Vol. 7. P. 600.*

³⁵⁰ *Остиарий* – привратник. В Византийской империи остиарий ведал церемониями приема должностных лиц в императорском дворце.

³⁵¹ *Haldon J. Theory and practice... P. 219.*

³⁵² Согласно инвентарю критской экспедиции 911 г., памфилы могли иметь команды численностью либо 130, либо 160 человек (Inv. Exped., §§2–5). Ср. *Haldon J. Theory and practice... P. 203, 205.*

353 Экипажи дромонов, отправленных в Африку и на Родос, имели экипажи из двух усий, 220 человек. Соответственно одна усия насчитывала 110 человек. Это хорошо согласуется с численностью экипажа для одного корабля хеландия усяка, или хеландия с одной усией, которая указывается на всех кораблях такого типа (Inv. Exped., §11).

354 Ср. *Haldon J.* Theory and practice... P. 203, 205.

355 Ibid. P. 225.

356 *Haldon J.* Theory and practice... P. 227; Const. Cerimon., II. 45. *Pryor J. H., Jeffreys E. M.* The Age of the ΔΡΟΜΩΝ... P. 300–304.

357 «Hippagogus, in quo equos transvehere solitum est» (Isid., Orig., XIX, 24).

358 *Моррисон Дж. С. Уильямс Р. Т.* Греческие весельные корабли. История мореплавания и кораблестроения в Древней Греции. М., 2014. С. 268.

359 Пространство между двумя палубами внутри корабля.

360 *Jal A.* La flotte... P. 98–101.

361 «... Milites circiter ccc».

362 «... Ut quaeque prima legio venerat, in naves longas imponebatur, equites autem in onerarias».

363 *Gilli G.* La flotta... P. 41.

364 *Арманди П. Д.* Военная история слонов с древнейших времен до изобретения огнестрельного оружия, с критическими замечаниями относительно нескольких наиболее знаменитых воинских деяний древних. СПб, 2011. С. 75.

365 *Casson L.* Ptolemy II and the Hunting of African Elephants // ТАРА. Vol. 123. 1993. P. 253, п. 25.

366 *Арманди П. Д.* Военная история... С. 75; *Casson L.* Ptolemy II... P. 254, п. 26.

367 «...Pontones quod est genus navium Gallicarum».

368 «Pontonium navigium fluminale tardum et grave, quod nonnisi remigio progredi potest».

369 *Pryor J., Jeffreys E.* The Age of the ΔΡΟΜΩΝ... P. 274–275, 306.

370 Дословно «торчащие, как уши». Латинский эквивалент этого названия не упомянут ни в одном источнике.

371 *Jal A.* La flotte ... P. 180.

372 *Списаренко А. Б.* Эвпатриды... С. 298.

373 Впрочем, этот же термин использовался также для обозначения крытых судов.

374 «Manus ferreas atque harpagones paraverant».

375 Снисаренко А. Б. Эвнатриды... С. 238.

376 Р. Долли вполне логично сомневается, имела ли такая техника практическую значимость (*Dolley R. Naval tactics in the heyday of the Byzantine thalassocracy // Atti dell' VIII congresso di studi bizantini. Rome, 1953. T. I. P. 333*).

377 Ибн Манкали не включил эти рекомендации в свои наставления.

378 Слово «манган» в своем первом значении — это блок грузоподъемного механизма (*πολιςναστα*). Однако в византийской военной практике оно могло приобретать различный смысл, и в том числе стало применяться для обозначения различных типов военных машин, которые использовали подобные устройства.

379 О «греческом огне» см. ниже.

380 Как оно функционировало — остается до конца непонятным. Известно только, что с термином *гераний*, или *геран* (*γέρανος*) связывали некий кран, вертящийся вокруг своей оси. В трактате «О машинах» Афиней Механика описывается машина, которая называется *кархесиес*. Она имела поворотный рычаг, называвшийся гераном, на конце которого была лестница с крючьями для того, чтобы цепляться за стены (*Ath. Mech., 35–37*).

381 вполне вероятно, что эти герании были тем же, что и *келонии* (*κηλώνεια*), которые упоминались автором «Жизнеописания императора Василия». Келонии использовались друнгарием флота Никитой Оорифой для того, чтобы вешать христианских отступников, захваченных на кораблях критских мусульман в битве в Коринфском заливе в 879 г. перед тем, как опускать их в котлы с кипящей смолой (*Theoph., cont., V. 61*). В классическом греческом языке *келоном* (*κηλών*) называлось вращающееся подвешенное бревно.

382 «Εἰς ἕκαστον δὲ δρόμωνα, εἰ ἐνδέχεται, ποιῆσαι τοξοβαλλίστρας ἀπὸ κιλικίων σκεπομένας ἐν ταῖς πύραις ἵνα τοὺς ἐπερχομένους ἐχθροὺς μακρόθεν ἀποδιώκωσιν»... — Метательные машины на кораблях устанавливали не только византийцы, но и их противники. К примеру, по сообщению Иоанна Каминиата, мусульманские корабли, которые напали на Фессалонику в 904 г., также были оснащены катапультами или баллистами (*Kaminiates, De expugn., §29, 3*).

³⁸³ Их могли использовать не только византийцы, но и другие народы, например арабы. Вот как Камината описывает сделанные арабами осадные сооружения: «Они зажгли повсюду огни и, связав свои корабли попарно, так, чтобы один вплотную подходил к другому, и для большей надежности скрепив по бортам крепкими канатами и железными цепями, подняли на укрепленных на носу таях утолщающиеся в середине бревна, которые моряки зовут реями. Затем варвары высоко подтянули при помощи веревок рулевые брусья на каждом корабле и выставили на носу и по бортам мечи, создав таким образом удивительное и невиданное сооружение. Брусья, как я сказал, были подняты вверх; на них варвары ровными рядами положили длинные бревна и засыпали промежутки землей; все это они обшили досками, а концы брусьев закрепили в кормовой части крепчайшими канатами. Таким образом, получились лучшие башни, чем те, которые были у нас на берегу. Сюда с оружием в руках взойшли наиболее сильные телом и дерзкие духом варвары, чтобы направить против нас последний решающий удар. Одни должны были стрелять из луков и метать камни по тем, кто находился под защитой стены, другие — забрасывать огнем людей, идущих в открытом бою против них, ибо и такое оружие было предусмотрено, а огонь на этот случай сохранялся в специально заготовленных глиняных сосудах. Все это варвары без труда могли сделать, так как стояли не на земле, но благодаря изобретенным ими ужасным башням оказались выше уровня стены, и их снаряды, обрушиваясь с высоты, попадали без промаха» (Kaminiates, *De expugn.*, §32; пер. С. В. Поляковой).

³⁸⁴ «...Τοξοβολίστραι μεγάλαι μετὰ τροχιλίωv καὶ κόρδων μεταξὺ τῶv, ...». Ср.: *Haldon J. Theory and practice...* P. 225.

³⁸⁵ «Ναύκλας μετὰ χειροτοξοβολίστρων...». Ср.: *Haldon J. Theory and practice...* P. 225; *Const. Cerimon.*, II. 45.

³⁸⁶ Д. Хэлдон предполагает, что токсобаллисты устанавливались на некие платформы в форме лодки или на схожую конструкцию (*Haldon J. Theory and practice...* P. 271–272).

³⁸⁷ *Constantine VII. De cerimoniis / comm. J. Reiske. Vol. 2. P. 791.*

³⁸⁸ «Цангра — это варварский лук, совершенно неизвестный эллинам. Пользуясь им, не нужно правой рукой оттягивать тетиву, а левой подавать вперед лук; натягивающий это орудие, грозное и дальнometное, должен откинуться чуть ли не навзничь, упереться обеими ногами в изгиб лука, а руками изо всех сил оттягивать тетиву. К середине

тетивы прикреплен желоб полуцилиндрической формы, длиной с большую стрелу; пересекая тетиву, он доходит до самой середины лука; из него-то и посылаются стрелы. Стрелы, которые в него вкладываются, очень коротки, но толсты и имеют тяжелые железные наконечники. Пущенная с огромной силой стрела, куда бы она ни попала, никогда не отскакивает назад, а насквозь пробивает и щит, и толстый панцирь и летит дальше. Вот насколько силен и неудержим полет этих стрел. Случалось, что такая стрела пробивала даже медную статую, а если она ударяется в стену большого города, то либо ее острие выходит по другую сторону, либо она целиком вонзается в толщу стены и там остается. Таким образом, кажется, что из этого лука стреляет сам дьявол. Тот, кто поражен его ударом, погибает, несчастный, ничего не почувствовав и не успев понять, что его поразило» (пер. Я. Н. Любарского).

³⁸⁹ *Kolias T. Byzantinische Waffen: ein Beitrag zur Byzantinischen Waffenkunde von den Anfängen bis zur Lateinischen Eroberung. Wien, 1988. S. 239–253, особенно S. 245–46.*

³⁹⁰ *Haldon J. Theory and practice... P. 271–272.*

³⁹¹ Дж. Деннис также рассматривает альтернативное использование «мышей» и «мух» в качестве стрел: *Dennis G. T. Flies, mice, and the Byzantine crossbow // BMGS. 1981. Vol. 7. P. 1–5.*

³⁹² Существуют значительные разногласия относительно понимания терминов, связанных со средневековыми метательными машинами. По этому поводу См. *Chevedden P. E. Artillery in late antiquity: prelude to the Middle Ages // The medieval city under siege / ed. I. A. Corfis, M. Wolfe. Woodbridge, 1995. P. 146–152.*

³⁹³ Об этом сообщает Лев VI (Leo, Takt., XIX, 61–65). Впрочем, возможно, это всего лишь топос, в основе которого лежит рассказ о хитрости, использованной Ганнибалом. Или, может быть, Лев вспомнил место из Хронографии Иоанна Малалы, где утверждается, что змея, убившая Клеопатру, была одной из тех, что использовали египтяне в морском бою (Malal., 116). В действительности же в византийский период греки к подобным ухищрениям никогда не прибегали. Отсутствие в инвентаре 949 г. таких экзотических снарядов служит тому наглядным доказательством.

³⁹⁴ По этим проблемам см., в частности: *Partington J. R. A history of Greek Fire and gunpowder. Cambridge, 1960; Ellis Davidson H. R. The secret weapon of Byzantium // BZ. 1973. Bd. 66. S. 61–74.; Haldon J., Byrne M. A possible solution to the problem of Greek Fire // BZ. 1977.*

Bd. 70. S. 91–99.; *Haldon J.* Greek Fire' revisited: recent and current research // Byzantine style, religion, and civilization: in honour of Sir Steven Runciman / ed. E. Jeffreys. Cambridge, 2006; *Christides V.* New light on navigation and naval warfare in the eastern Mediterranean, the Red Sea and the Indian Ocean (6th–14th centuries A.D.) // *Nubica*. 1994. Vol. III/1. P. 3–42; *Pasch G.* Il fuoco greco // *Archeologia medievale*. 1998. T. 25. P. 359–368; *Russo F.* Fuoco marino. Tra leggende e storia // *Rivista marittima*. 2004. T. 137. P. 55–68.

³⁹⁵ «τότε Καλλίνικος ἀρχιτέκτων ἀπὸ Ἡλιουπόλεως Συρίας προσφυγὼν τοῖς Ῥωμαίοις πῦρ θαλάσσιον κατασκευάσας τὰ τῶν Αράβων σκάφη ἐνέπρησε καὶ σύμψυχα κατέκαυσε. Καὶ οὕτως οἱ Ῥωμαῖοι μετὰ νίκης ὑπέστρεψαν καὶ τὸ θαλάσσιον πῦρ εἶδον».

³⁹⁶ *Pryor J., Jeffreys E.* The Age of the DROMON... P. 609.

³⁹⁷ «Ἰστέον, ὅτι ἐπὶ Κωνσταντίνου, υἱοῦ Κωνσταντίνου, τοῦ καὶ Πωγωνάτου καλουμένου, Καλλίνικός τις ἀπὸ Ἡλιουπόλεως Ῥωμαῖος προσφυγὼν, τὸ διὰ τῶν σιφῶνων ἐκφερόμενον πῦρ ὑγρὸν κατεσκεύασεν...»

³⁹⁸ «... τοῦ πνεύματος τῷ ὑγρῷ πυρὶ κατενέπρησαν».

³⁹⁹ «... λυσιτελεῖ τὰ στρεπτά καλούμενα τὰ διὰ μηχανῆς τὸ ὑγρὸν πέμποντα δηλαδὴ πῦρ, ὃ δὴ καὶ λαμπρὸν παρὰ τοῖς πολλοῖς ὀνομάζεται, καὶ τὰ λεγόμενα χειροσίφωνα, ἅπερ νῦν ἡ βασιλεία ἡμῶν ἐπένοησε ...».

⁴⁰⁰ См. рубрикацию главы 70 в издании Р. Вари: *Sylloge tacticorum Graecorum: Prooemium et constitutiones I–XI*. Continens. 1917. T. 3. P. 15.

⁴⁰¹ Текст рукописи был транскрибирован в: *Bischoff B.* Anecdota Carolina // *Studien zur lateinischen Dichtung des Mittelalters: Ehrengabe für Karl Strecker zum 4. September 1931*. Dresden, 1931. S. 6–7.

⁴⁰² «*Materia ignis trium puerorum. Napta. Stupa pix. malleolis. Naph genus balsami nascens in Babilonia in humentibus locis, quos vulgo mariscos appellamus, et quasi saginum ibi [super] aquam videtur natare. Sunt etiam duo genera balsami: unum nascens in monte Sina sudans ex petra, unde petra olei; alterum ex virgultis que simul mixta procreant ignem inextinguibilem. Nam pergentibus Saracenis ad bellum navali certamine, in prima fronte navis facta fornace illi insidunt vas eneum his plenum subposito igne, et unus eorum fistula facta aerea ad similitudinem quam rustici squitatoriam vocant, qua ludunt pueri, in hostem spargunt*».

⁴⁰³ В анонимном арабском переводе частей «Навмахии» императора Льва, выполненном Ибн Манкали, параграф шестой был переведен следующим образом: «На носу каждого корабля должны быть трубы (*anabib*), из которых пускается огонь. Они [трубы] на старогреческом языке (*rumi*) называются сифонами (*sifuna*), и вверху вышеупомянутые трубы должны быть покрыты деревянной обшивкой, а последняя, в свою очередь, защищена сверху другой обшивкой». Очевидно, переводчик подразумевал, что на носу находилось больше одного такого сифона. То место, где Лев VI говорит, что сифон изготавливается из меди, арабский переводчик опустил. Однако весьма интересно, что в данном трактате сифонатор имел свою собственную «элитную команду» моряков, каковой, несомненно, он располагал на самом деле (Mankali [a], pp. 241–2, 243, 247; [b], pp. 21, 123). Для обозначения огнемета переводчик использовал арабский термин *anabib* — «трубы». Он хорошо знал греческий язык, но не имел никакого представления о византийском оружии, поскольку термин *сифон* (σίφων) прежде всего обозначал именно трубу или дудку, и перевел его буквально.

⁴⁰⁴ Haldon J. Greek Fire' revisited... P. 320.

⁴⁰⁵ «...οὐδὲ γὰρ ἐθάδες ἦσαν τοιούτων σκευῶν ἢ πρὸς ἄνω μὲν φύσει τὴν φορὰν ἔχοντος, πεμπόμενου δ' ἐφ' ἃ βούλεται ὁ πέμπων κατὰ τε τὸ πρᾶν ἐς πολλάκις καὶ ἐφ' ἑκάτερα...».

⁴⁰⁶ «Ἐπὶ δὲ τῆς πρώρας ὁ σίφων ὃς κατακόραξ λέγεται ἐνεργῶν ὅταν ὤσιν αἱ νῆες ἀντίπρωροι καὶ δύο δὲ πλάγιοι καὶ αὐτοὶ ἐνεργοὺντες ὅταν πλάγιως προσβάλλωσι».

⁴⁰⁷ Ср.: Haldon J. Theory and practice... P. 227, 229.

⁴⁰⁸ Ibid. P. 229.

⁴⁰⁹ «Denique miserator et misericors Dominus, qui se colentes, se adorantes, se deprecantes non solum protegere, sed et victoria voluit honorare, ventis tunc placidum reddidit mare; secus enim ob ignis emissionem Grecis esset incommodum».

⁴¹⁰ «... Ignem circumcirca proiciunt».

⁴¹¹ Никифор Уран полностью скопировал это место из сочинения Льва (Nikeph. Ouran., PTh., §§5, 60). Самое раннее упоминание о хиросифонах, которое можно найти в источниках после Льва VI, содержится у автора трактата «О защите против осад городов» (*De obsidione toleranda*), который пишет, что если враг построил осадные машины, то командир обороняющегося гарнизона должен подготовить сосновые факелы, паклю, смолу и хиросифоны, чтобы сжечь их (De

obsid., §113). Это сочинение, вероятно, появилось в середине X в. до энциклопедических трудов, связанных с именем Константина VII. Вполне вероятно, что оно было современно «Тактическому Компендиуму».

⁴¹² «στρεπτῶν ἐγχειριδίων πυροβόλων ...». *Schneider R.* Eine byzantinische Feuerwaffe // *Zeitschrift für historische Waffenkunde.* 1909–1911. Bd. 5. 83–86.

⁴¹³ *Dain A.* Les stratégistes Byzantins // ТМ. 1967. Т. 2. Р. 358, 388.

⁴¹⁴ Иоанн Скилица, в отличие от Продолжателя Феофана, утверждает, что Иниат уничтожил флот мусульман огнем со своей триеры (Skyl., Syn. hist., ВМ, 29).

⁴¹⁵ «Πρὸς μέντοι τοὺς διὰ κυλίνδρων τοῖς τείχεσι προσαγομένους ξυλίνοὺς πύργους, οὓς οἱ τακτικοὶ μόσυνας ὀνομάζουσι, λυσιτελεῖ τὰ στρεπτά καλούμενα τὰ διὰ μηχανῆς τὸ ὑγρὸν πέμποντα δηλαδὴ πῦρ, ὃ δὴ καὶ λαμπρὸν παρὰ τοῖς πολλοῖς ὀνομάζεται, καὶ τὰ λεγόμενα χειροσίφωνα, ἅπερ νῦν ἡ βασιλεία ἡμῶν ἐπενόησε, καὶ πύργοι πρὸς τούτοις οἱ κατέναντι αὐτῶν ὑψούμενοι λίθοις ἢ πλίνθοις ἢ ξύλοις, καὶ ὕλη παντοῖα ἐν τῷ μεταξὺ τόπῳ συμφορηθεῖσα καὶ μετὰ μικρὸν ἐξαφθείσα.».

⁴¹⁶ *Нефёдкин А. К.* Комментарии // Никифор II Фока. Стратегика. СПб, 2005. С. 62–63.

⁴¹⁷ Там же. С. 63.

⁴¹⁸ «...ἐν ἐκάστη πύργῳ τῶν πλοίων διὰ χαλκῶν καὶ σιδήρων λεόντων καὶ ἀλλοίων χερσαίων ζῶων κεφαλὰς μετὰ στομάτων ἀνεωγμένων κατασκευάσας, χρυσῷ τε περιστείλας αὐτὰ ὡς ἐκ μόνης θεᾶς φοβερὸν φαίνεσθαι, τὸ διὰ τῶν στρεπτῶν κατὰ τῶν πολεμίων μέλλον ἀφίεσθαι πῦρ διὰ τῶν στομάτων αὐτῶν παρεσκεύασε διίεναί, ὥστε δοκεῖν τοὺς λέοντας καὶ τὰλλα τῶν τοιούτων ζῶων τοῦτο ἐξερεύεσθαι.».

⁴¹⁹ О византийских огнеметательных сифонах см.: *Haldon J.* Greek Fire' revisited... Р. 323–324.

⁴²⁰ Три наиболее детальных античных описания таких насосов были сделаны Ктесибием Александрийским (ум. ок. 270 г. до н. э.), Филоном Византийским (ум. ок. 240 до н. э.) и Героном Александрийским (ум. ок. 50 н. э.). Силовые насосы упоминаются также другими античными авторами. Везде, кроме некоторых случаев, они назывались словом *сифон* (*Oleson J. P.* Greek and Roman mechanical water-lifting devices: the history of a technology. Toronto, 1984. Р. 300–325). В описании Герона Александрийского насос состоял из двух цилиндров,

укрепленных в специальный сборник с поршнями, управляемыми с помощью поворотного рычага. Вода всасывалась в цилиндры через клапаны, находившиеся в их основаниях, движением поршней вверх, а затем направлялась в горизонтальный соединительный шланг через другие клапаны движением поршней вниз. Поршни вытесняли воду через соединительную трубку во входной конец трубы, насаженный на нее и состоявший из шарниров, которые позволяли носику вертеться в любом направлении — как в стороны, так и вверх-вниз. Весь механизм был сделан из бронзы. Сохранившиеся рукописи Филона Византийского и Герона Александрийского содержат рисунки таких силовых насосов (*Oleson J. P. Water-lifting devices...* fig. 13, 14, 27, 28). По крайней мере 21 такой насос полностью или частично сохранился до наших времен. Девять датируются началом III в. и сделаны из бронзы, четыре имеют двойные цилиндры, а пять имеют один цилиндр. Они были, наиболее вероятно, связаны вместе и являлись насосами, которые использовались в трюмах для откачки воды. С другой стороны, Исидор Севильский пишет, что такие насосы использовались для чистки потолков зданий, поскольку, очевидно, можно было с большой силой выбрасывать воду на довольно значительное расстояние (*Isid., Etym., XX, 6, 9*). Были ли силовые насосы, описанные античными авторами, известны в Византии — вопрос спорный. Однако Герон Византийский, писавший в X в., несомненно, знал о сифонах, использовавшихся при тушении пожаров (*Heron. poliorrk., §39, ll, 24–8*).

⁴²¹ Несмотря на все свидетельства источников, логические доводы и эксперименты, Т. К. Коррес продолжает утверждать, что силовой насос не мог выступать в качестве основного механизма в сифонах, и настаивает на том, что «греческий огонь» метался только катапультами. Основанием для подобной гипотезы служит уверенность, что насосы не могли метать топливо на достаточно большое расстояние. См.: *Korres T. K. 'Greek Fire': problems concerning the use of the 'secret' weapon of the Byzantine navy // Archaiva Ellhnikhv tecnologiva. IOj Dieqne"V Sunevdrio. Praktikav. Athens, 1997 P. 533–43*. Впрочем, как уже отмечалось, силовые насосы могли использоваться для очистки потолков, поэтому если топливо имело такую же консистенцию, как вода, то нет абсолютно никаких причин считать, что они не могли метнуть пламя на требуемое расстояние. Как бы то ни было, вопрос остается открытым.

⁴²² Ср.: *Haldon J. Theory and practice... P. 229; Const., Cerimon., II, 44. Haldon J. Greek Fire' revisited... P. 318–319.*

⁴²³ *Haldon J. Greek Fire' revisited... P. 318.*

⁴²⁴ Ср.: *Haldon J. Theory and practice... P. 229; Const., Cerimon., II, 44. Haldon J. Greek Fire' revisited... P. 319.*

⁴²⁵ *Haldon J. Theory and practice... P. 289; Haldon J. Greek Fire' revisited... P. 319. Constantine VII. De cerimoniis, comm. J. Reiske. Vol. 2. P. 795–796.*

⁴²⁶ *Haldon J. Theory and practice... P. 229.*

⁴²⁷ *Ibid. P. 211. — Ср. Const. Cerimon., II, 44; Leo, Naumach., §59.* Слово *πρόπυρον* в византийском греческом языке почти неизвестно. Его употребляет только Лев VI, когда описывает «обработанный огонь», вырывающийся из сифонов «с грохотом и дымом переднего огня» (Leo, Naumach., §59). Само описание имеет мало смысла, и, вероятно, не случайно Никифор Уран исправляет структуру этого предложения и преобразовывает прилагательное *πρόπυρος* в существительное *πρόπυρον*. В таком виде предложение означало, что огонь «вырывался из сифонов с грохотом и дымом от «переднего огня» (Nikeph. Ouran., PTh., §56). Греческий префикс *πρό-* среди многих других мог иметь также значение чего-то, что находится перед чем-то, — или хронологически, или пространственно. Поэтому изменяя структуру предложения, Никифор Уран показывает, что знает, что «передний огонь» был связан с работой сифона, чего император как раз не понимал.

⁴²⁸ *Haldon J. Greek Fire' revisited... P. 296; Haldon J., Byrne M. A possible solution to the problem of Greek Fire... P. 94.*

⁴²⁹ Фактически единственными свидетельствами того, что топливо нагревалось в некоем контейнере на очаге, служат два весьма сомнительных источника западного происхождения: рукопись в библиотеке Вольфенбюттеля и сага об Ингваре Путешественнике. При этом в византийских или арабских источниках нет никаких сведений о том, что топливо нагревалось на борту корабля. Если бы не эти два источника, то данный вопрос не было бы смысла даже рассматривать (*Pryor J. H., Jeffreys E. M. The Age of the ΔΡΟΜΩΝ... P. 611*).

⁴³⁰ *Haldon J., Byrne M. A possible solution to the problem of Greek Fire... P. 97. II, 19; Haldon J. Greek Fire' revisited... P. 301.*

⁴³¹ Ср. *Haldon J., Byrne M. A possible solution to the problem of Greek Fire... P. 92, прим. 4; Haldon J. Greek Fire' revisited... P. 305.*

⁴³² Ср. *Haldon J., Byrne M.* A possible solution to the problem of Greek Fire... P. 92; *Haldon J.* Greek Fire' revisited... P. 305–306.

⁴³³ *Haldon J.* Greek Fire' revisited... P. 324–325.

⁴³⁴ *Canard M.* Textes relatifs à l'emploi du feu grégeois chez les Arabes // Bulletin des études Arabes. 1946. T. 6. 26. P. 3–7.

⁴³⁵ *Christides V.* The Conquest of Crete... P. 63–66 *Christides V.* The transmission of Chinese maritime technology by the Arabs to Europe // American Neptune. 1992. Vol. 52. P. 38–45; *Christides V.* Two parallel naval guides of the tenth century: Qudama's document and Leo VI's Naumachica: a study on Byzantine and Moslem naval preparedness // Graeco-Arabica. 1982. T. 1. P. 62–64; *Christides V.* New light... P. 4–25.

⁴³⁶ *Canard M.* Textes relatifs... P. 3–7; *De Goeje M. J.* Quelques observations sur le feu Grégeois // Homenaje D. Francisco Codera en su jubilación del profesorado. Zaragoza, 1904. P. 93–98.

⁴³⁷ «...Πῦρ τε διὰ τῶν σιφώνων τῷ ἀέρι φυσησαντες...».

⁴³⁸ *Pryor J., Jeffreys E.* The Age of the DROMON... App. 7. Tab. 9, 10, no. 10.

⁴³⁹ «Sed illi artificiose ignem, quem graecum appellant, qui nec aqua extinguitur, occultis fistularum meatibus sub undis perflantes, quandem navem de nostris, quam cattum nominant, dolose inter ipsas liquidi aequoris undas comburunt».

⁴⁴⁰ Например, неизвестный по другим сочинениям мусульманский автор Мурда ибн Али ибн Мурда аль-Тартуси написал трактат об оружии для Салах ад-Дина, где рассказал о составе основанного на сырой нефти топлива, которое должно было гореть на воде: «Изготовление керосина, который плавает на воде и хорош для поджига кораблей. Смола — одна часть; минеральная сера, то есть сырая нефть — одна часть; смола — то же самое; сандарак — то же самое; чистый и прозрачный жир дельфина — то же самое; жир из почек козы — то же самое; желтая сера — то же самое. Все это размолоть до мелкой пыли. Поместить на некоторое время смолу на огонь в котле, и, пока она кипит, нужно добавить и измельчить, пока из этого не получится смесь. По завершении нужно добавить минеральную серу, которая была покрыта старой нефтью, и снять [с огня]. Когда в нем будет нужда, возьми его и кипяти, пока поймешь, что это все достигло той точки, что горит, как огонь, и отправь его по воде к нужным кораблям. Это вызовет большое пожарище, и это, плавая по воде, не сможет быть погашено» (Tartusi, 123 [арабский текст], 146 [фр. перевод]).

⁴⁴¹ Pryor J., Jeffreys E. The Age of the DROMON... P. 191, прим. 78.

⁴⁴² «...Vexillo sublato, quo pugnandi dabat signum...».

⁴⁴³ Jal A. La flotte de César. Paris, 1861. P. 84, n. 2.

⁴⁴⁴ «Τὰ στρατηγικὰ σημεῖα».

⁴⁴⁵ «Лисандр... приказал начальникам триер, как только они увидят, что афиняне уже высадились, повернуть и плыть как можно скорее обратно, а на середине пути поднять на носу корабля медный щит — знак нападения... Когда на кораблях был поднят щит и труба с командирского судна проиграла сигнал к выступлению, флот снялся с якоря...»

⁴⁴⁶ «...Они имели (εἶχον) раньше...».

⁴⁴⁷ «Ἐν γὰρ πολέμου καιρῷ σημεῖον εἶχον τῆς συμβολῆς αἴρουτε εἰς ὕψος τὴν λεγομένην φοινκίδα· ἦν δὲ τὸ λεγόμενον καμελαύκιον ἐπὶ κονταρίου ὑφούμενον, μέλαν τὴν χροάν καὶ ἄλλα τινὰ κατὰ τὸν ὅμοιον τρόπον ὑποδεικνύμενα». (Ср. Nikeph., Ouran. PTh., §45).

⁴⁴⁸ «Σημεῖα δὲ κατὰ μὲν θάλατταν τὰ λευκότερα τῶν ὑφασμάτων κινούμενα...».

⁴⁴⁹ «Σημάδιον ποιοῦσιν εἰς τὴν θάλασσαν πρὸς τοὺς ὀπίσω τὰ προαποστελλόμενα πλοῖα εἰς βίγλαν λίνα λευκὰ κινούμενα...».

⁴⁵⁰ Haldon J. Theory and practice... P. 225, Const., Cerimon., II. 45.

⁴⁵¹ Эзельгофт — деталь крепления стеньги к мачте на корабле. Мы не отрицаем, что Никифор Фока и Никифор Уран могли использовать этот термин в подобном смысле (Nikeph. Phokas, PM., I, 3; ср. Nikeph., Ouran. Takt., § 56, 3).

⁴⁵² Хотя Никифор Уран сочтет нужным внести в свой трактат информацию о подобных сигналах (Nikeph. Ouran., Takt., § 119, 2 (5)).

⁴⁵³ «Χρὴ τὸ ἰδικὸν τοῦ μεράρχου βάνδον μὴ μόνον ἐξηλλαγμένον τὸ εἶδος παρὰ τὰ ἄλλα, τὰ ὑπ' αὐτὸν βάνδα, ποιῆσαι, ἵνα εὐεπίγνωστόν ἐστι πᾶσι τοῖς ὑπ' αὐτὸν βανδοφόροις, ἀλλὰ μὴν καὶ διὰ κινήσεώς τινος ξένης ἐν τῷ ἴστασθαι, οἷον ἢ ἄνω ἢ κάτω ἢ δεξιὰ ἢ ἀριστερὰ συνεχῶς ἐπικλίνειν καὶ ἐγείρειν τὴν κεφαλὴν τοῦ βάνδου ἢ πυκνῶς τινάσσειν ὀρθόν, ὥστε καὶ ἐντεῦθεν αὐτὸ ἐν ταῖς συγχύσεσιν εὐκόλως ὑπὸ τῶν λοιπῶν βάνδων γνωρίζεσθαι».

⁴⁵⁴ Особый штандарт был не единственным отличительным знаком флагманского судна. Веслисарий, например, приказал выкрасить в красный цвет на одну треть длины парус своего корабля, чтобы сделать его более заметным для всех капитанов (Procop., BV, I, 13, 3).

⁴⁵⁵ Jal A. La flotte... P. 222–223.

⁴⁵⁶ Ibid. P. 224.

⁴⁵⁷ *Rougé J.* La marine... P. 106.

⁴⁵⁸ *Болдырев А. В., Боровский Я. М.* Техника мореходства. С. 333;
Снисаренко А. Б. Эвпатриды... С. 230.

⁴⁵⁹ *Rougé J.* La marine... P. 107; *Снисаренко А. Б.* Эвпатриды... С. 230.

⁴⁶⁰ *Снисаренко А. Б.* Эвпатриды... С. 231.

⁴⁶¹ Среди них — победа венецианско-византийского флота возле Сиракуз в 827–828 гг.; победа Никиты Оорифы над критянам в Коринфском заливе в 879 г.; победы Насара возле побережья Западной Греции и возле Пунта ди Стило в 880 г.; победа Имерия в «День Апостола Фомы», вероятно, в 905 г.; победа над Львом Триполитанским возле Лемноса в 923 г.; победа Василия Эксамилита над флотом тарсийцев возле Ликии в 956 г.; победа над египетской эскадрой возле Кипра в 965 г.

⁴⁶² Поражение византийского флота под командованием императора Константа II в «Битве мачт» возле Финика в 655 г.; поражение стратига Кивиреотов Феофила возле побережья Анатолии в 790 г.; поражение возле Тасоса в 839 г.; поражение флота Константина Контомита возле Сиракуз в 859 г.; уничтожение византийского флота возле Милаццо в 888 г.; поражение возле Мессины в 901 г.; разгромное поражение флота Имерия к северу от Хиоса в 912 г.; поражение византийской эскадры в Мессинском проливе в 965 г.; поражения возле Триполи в 975 г. и 998 г.

⁴⁶³ Несмотря на то, что качества некоторых византийских морских экипажей оценивались весьма высоко (примером могут служить мардаиты в феме Кивиреотов), мы имеем недостаточно сведений о том, что византийские моряки в целом были настолько искусны, что это давало византийскому флоту какое-либо преимущество над своими противниками. Конечно, византийским эскадрам удавалось останавливать флотилии русов во всех случаях, когда те нападали на Константинополь (в 860 г., возможно, в 907 г. во время нападения князя Олега Киевского, в 941 г. во время нападения Игоря и в 1043 г. — при Ярославе Мудром. Флот также способствовал победе над войсками Святослава на Дунае в 972 г.), однако эти победы были вызваны не столько высокими качествами византийских команд, сколько техническими преимуществами.

⁴⁶⁴ *Pryor J., Jeffreys E.* The Age of the DROMON... P. 387–388.

⁴⁶⁵ Такие рекомендации не были ограничены войной на море. Никифор Фока советовал избегать генерального сражения, за исключением случаев, когда враг бежал или ему был нанесен урон. Даже когда силы врага равны с византийскими, следовало уклоняться от сражения (См.: Nikeph. Phokas, PM, IV, 19. Ср. Nikeph., Ouran., Tact., § 61,19).

⁴⁶⁶ Однако есть серьезные сомнения относительно практической значимости части этих рекомендаций. От времени Средневековья нам известны только два морских сражения, которые имели место ночью, при этом второе произошло случайно, а не было спланировано.

⁴⁶⁷ См. дискуссию по этому вопросу в: Morrison J. Greek and Roman oared warships. Oxford, 1996. P. 258.

⁴⁶⁸ Подобные советы кажутся банальными. Во все времена главная задача командующих как сухопутными силами, так и морскими в том и состояла, чтобы построить свои войска и флоты в соответствии с разработанными ими планами предстоящих сражений. Вместе с тем в византийской военной практике существует масса примеров, когда причиной поражения флота было именно отсутствие правильного боевого порядка. Главной ошибкой императора Константа II, которую он якобы совершил в 655 г., когда вступил в «Битву Мачт» с арабским флотом, являлось то, что он не привел свой флот в состояние боевой готовности и не выстроил в определенный порядок (Theoph., а. 6146). В 904 г. друнгарий флота Евстафий Аргир должен был отказаться от нападения на флот Льва Триполитанского, поскольку не смог выстроить свой флот напротив флота противника (ἀντιτάξασθαι) (Theoph. cont., V, 20). Затем Лев двинулся на захват Фессалоники. Вместе с тем в 956-м или 957 г. стратиг Кивиреотов Василий Эксамилит успешно отразил нападение флота из Тарса, который был более крупным, чем его собственный, так как ему удалось до начала сражения выстроить свой флот во встречный боевой порядок (ἀντιπάρатаξις) (Theoph. cont., VI, KVII, 29).

⁴⁶⁹ Впрочем, в этом нет ничего принципиально нового. Карфагеняне, например, использовали подобную тактику в сражении при мысе Энком в 256 г. до н. э. (Polyb., I, 27, 7–10). См.: Pryor J. The naval battles... P. 189–195.

⁴⁷⁰ Shaw T. The trireme project: operational experience 1987–90, lessons learnt. Oxford, 1993. P. 69–70. Ср. Morrison J. The Athenian trireme:

the history and reconstruction of an ancient Greek warship. Cambridge, 2000. P. 247.

⁴⁷¹ Например, в 87 г. до н. э. родосский флот использовал тактику отступления, двигаясь задним ходом, чтобы укрыться в Родосской гавани от превосходящего сил флота понтийского царя Митридата VI Евпатора (App., Mithr., 24).

⁴⁷² *Alexandres K.* "Η θαλασσία, P. 62; *Pryor J.* The naval battles of Roger of Lauria... P. 179, 186–187, 207.

⁴⁷³ Для обозначения abordажного боя Аноним, Лев VI и Никифор Уран используют термины «связка» (δεσμός), и «связывать» или «сковывать» (δεσμεῖν). Оба слова — однокоренные с глаголом δεσμεύειν (связывать, сковывать или сходиться).

⁴⁷⁴ Это может исходить от Стратегикона Маврикия (Maug. XIII.21.10). Интересно, что переводчик Льва Ибн Манкали знал, что транспортные корабли для лошадей (*unnoqozu*) на арабском языке назывались *taraid* (Mankali. 243).

⁴⁷⁵ В византийское время подготовка военно-морского похода могла занять целые месяцы или даже годы, при этом она не могла быть не замеченной врагами благодаря донесениям шпионов, кушцов и членов посольств, которые по совместительству также были шпионами. Поэтому хотя Лев VI и говорит о необходимости соблюдать тайну, когда речь шла о методах и стратегемах ведения морской войны (Leo, Naumach., § 71; Nikeph. Ouran., PTh., § 64), однако в реальности приготовления к крупномасштабным экспедициям военного флота невозможно было сохранять втайне от вражеских глаз и ушей.

⁴⁷⁶ *Haldon J.* Theory and practice... P. 235; О стадиодромике см.: *Pryor J.* The Stadiodromikovn of the De Cerimoniis of Constantine VII, Byzantine warships, and the Cretan expedition of 949 // The Greek islands and the sea: Proceedings of the First International Colloquium held at the Hellenic Institute, Royal Holloway, University of London, 21–22 September 2001. Camberley, 2004. P. 77–109.; *Huxley G.* A Porphyrogenitan Portulan // GRBS. 1976. Т. 17. P. 295–300. Дж. А. Хаксли пришел к тем же выводам, что и Д. Прайор, а именно — что расстояния, данные в стадиодромике, по определению слишком высоки и что компилятор был «кабинетным писателем», а не «моряком-практиком». *Christides V.* The conquest of Crete... App. D. P. 221–224; *Haldon J.* Theory and practice... P. 301–302. Указанные по порядку места были следующими: Ираклия, Приконес,

Авидос, Певкии, Тенедос, Митилена, Хиос, Самос, Фурны, Наксос, Иос, Фира-Фирасия, Христиануполь, Диа, Крит.

⁴⁷⁷ Pryor J. H., Jeffreys E. M. The Age of the ΔΡΟΜΩΝ... P. 338–353 и табл. 7; Geography, technology, and war... P. 71–75.

⁴⁷⁸ Haldon J. Theory and practice... P. 301; Denham H. M. The Aegean: a sea-guide to its coast and islands, 5th ed. (London, 1983). P. 255; Malamut E. Malamut, E., Les îles de l'Empire byzantin VIII^e–XII^e siècles. Paris, 1988. Vol. 1. P. 42, Vol. 2. P. 544.

⁴⁷⁹ Инвентарь экспедиции 911 г. упоминает, что гвозди для сходней нужно отослать в Фигелы, очевидно, для оснащения транспортных кораблей для перевозки конницы (Inv. Exped., §16). Последний поход на Крит, совершенный Никифором Фокой в 960 г., также начался от Фигел (Skylit., Syn. hist., RN, 4; Zon., XVI, 23; Theoph. cont., VI, RK, 7–12). И хотя неизвестно, откуда началась экспедиция 949 г., все данные свидетельствуют, что этим местом также были Фигелы или пункт, располагавшийся где-нибудь поблизости от них.

⁴⁸⁰ *Giovanni di Pian di Carpine*. Storia dei Mongoli / Ed. critica del testo latino a cura di E. Menestò; trad. italiana a cura di M. C. Lungarotti e note di P. Daffinà; introduzione di L. Petech; studi storico-filologici di C. Leonardi, M. C. Lungarotti, E. Menestò. Spoleto, 1989. P. 401–496.

⁴⁸¹ The Vinland Map and the Tartar Relation / by R. A. Skelton, Th. E. Marston, and G. D. Painter, for the Yale University Library, with a foreword by A. O. Vietor. New Haven; London, 1965.

⁴⁸² *Hystoria Tartarorum* C. de Bridia monachi / Ed. et annot. A. Onnerfors. Berlin, 1967.

⁴⁸³ Христианский мир и «Великая Монгольская империя». Материалы францисканской миссии 1245 года. «История Тартар» брата Ц. де Бридиа / Критический текст, перевод с латыни С. В. Аксенова и А. Г. Юрченко. Экспозиция, исследование и указатели А. Г. Юрченко. СПб, 2002. Далее: «История Тартар» брата Ц. де Бридиа.

⁴⁸⁴ Юрченко А. Г. Ирреальная империя Чингисхана // Восточная Европа в древности и Средневековье. Мнимые реальности в античной и средневековой историографии. XIV чтения памяти В. Т. Пашуто. М., 2002. С. 254–259.

⁴⁸⁵ «История Тартар» брата Ц. де Бридиа, § 17.

⁴⁸⁶ *Фирдоуси*. Шахнаме / Пер. Ц. Б. Бану-Лахути и В. Г. Берзнева. М., 1984. Т. 5. С. 30–31.

⁴⁸⁷ Калила и Димна / Пер. с араб. И. Ю. Крачковского и И. П. Кузьмина. М., 1957. С. 18–20.

⁴⁸⁸ *Johann de Plano Carpini*. Geschichte der Mongolen und Reisebericht 1245–1247 / Übersetzt und erläutert von F. Risch. Leipzig, 1930. S. 125.

⁴⁸⁹ *Giovanni di Pian di Carpine*. Storia dei Mongoli. VI. 14.

⁴⁹⁰ Магистр Рогерий. Горестная песнь о разорении Венгерского королевства татарами / Пер. с лат. А. С. Досаева. СПб, 2012. С. 36–37. (Гл. 27).

⁴⁹¹ *Рашид-ад-дин*. Сборник летописей. Т. I. Кн. 2 / Пер. с перс. О. И. Смирновой. Прим. Б. И. Панкратова и О. И. Смирновой. Ред. А. А. Семенова. М.; Л., 1952. С. 221–222.

⁴⁹² «История Тартар» брата Ц. де Бридиа, § 58.

⁴⁹³ Ф. Маккензи, анализируя этот сюжет в главе с характерным названием «По следам Александра Великого», пишет о пушках, которыми владели индийцы в XIII в., см.: *Mackenzie F. Dschingis Khan. Der Fürst, der aus der Wüste kam, das größte Reich der Welt gründete und zum Schrecken des Abendlanders wurde*. Bern; München, 1977. S. 294. На чем основано это предположение, осталось неизвестным.

⁴⁹⁴ *A. D. von den Brincken*. Die «Nationes Christianorum Orientalium» im Verstandnis der lateinischen Historiographie von der Mitte des 12. bis in die zweite Hälfte des 14. Jahrhunderts. Koln; Wien, 1973. S. 399.

²⁸⁴ *MacGregor J. Tibet. A Chronicle of Exploration*. London, 1970. P. 7.

⁴⁹⁵ *MacGregor J. Tibet. A Chronicle of Exploration*. London, 1970.

P. 7.

⁴⁹⁶ *Giovanni di Pian di Carpine*. Storia dei Mongoli. VI. 15.

⁴⁹⁷ *Рашид-ад-дин*. Сборник летописей. Т. I. Кн. 2 / Пер. с перс. О. И. Смирновой. Прим. Б. И. Панкратова и О. И. Смирновой. Ред. А. А. Семенова. М.; Л., 1952. С. 206, 208, 216.

⁴⁹⁸ Цит. по: *Юнусов А. С.* Трактат ат-Тарсуси как источник по военному делу народов Востока во второй половине XII в. // Восточное историческое источниковедение и специальные исторические дисциплины: Сб. ст. М., 1995. Вып. III. С. 162.

⁴⁹⁹ *Гусейнов Р. А.* Сирийские источники XII–XIII вв. об Азербайджане. Баку, 1960. С. 75.

⁵⁰⁰ *Рашид-ад-дин*. Сборник летописей. Т. III / Пер. с перс. А. К. Арендса под ред. А. А. Ромаскевича, Е. Э. Бертельса и А. Ю. Якубовского. М.; Л., 1946. С. 23.

⁵⁰¹ В XIII в. именно камнеметы с противовесом стали основным видом метательного орудия на Востоке и Западе. См.: Юнусов А. С. Трактат ат-Тарсуси как источник по истории метательной техники средневекового Востока // Проблемы военной истории народов Востока (бюллетень Комиссии по военной истории народов Востока). Л., 1990. Вып. II. С. 163–164.

⁵⁰² *Школяр С. А.* Китайская доогнестрельная артиллерия (Материалы и исследования) / Отв. ред. Е. И. Кычанов. М., 1980. С. 339.

⁵⁰³ Там же. С. 190.

⁵⁰⁴ *Флуг К. К.* Из истории книгопечатания в Китае // Советское востоковедение. М.; Л., 1940. Т. I. С. 84.

⁵⁰⁵ Там же. С. 160.

⁵⁰⁶ Там же. С. 165.

⁵⁰⁷ Там же. С. 170. Автор приводит полный текст рецепта пороха для снаряда хо пао.

⁵⁰⁸ Там же. На с. 178 см. многочисленные свидетельства об использовании монголами китайских артиллеристов.

⁵⁰⁹ Там же. С. 181.

⁵¹⁰ Там же. С. 182.

⁵¹¹ Там же. С. 183, 193.

⁵¹² Об упоминании самострелов в русских летописях см.: *Кочин Г. Е.* Материалы для терминологического словаря древней России / Под ред. Б. Д. Грекова. М.; Л., 1937. С. 312.

⁵¹³ Полное собрание русских летописей. Т. II. С. 634–635.

⁵¹⁴ *Арендт В. В.* Греческий огонь (техника огневой борьбы до появления огнестрельного оружия) // Архив истории науки и техники. М., 1936. Серия 1. Вып. 9. С. 194.

⁵¹⁵ Там же. С. 194, ср.: с. 176; См. также: *Кочин Г. Е.* Материалы для терминологического словаря древней России. М.; Л., 1937. С. 312.

⁵¹⁶ Словарь-справочник «Слова о полку Игореве» / Составитель В. Л. Виноградова. Л., 1984. Вып. 6. С. 179–180.

⁵¹⁷ *Мелиоранский П. М.* Турецкие элементы в языке «Слова о полку Игореве» // Известия Отделения русского языка и словесности импер. Академии наук. СПб, Т. VII. Кн. 2. С. 296–298; Ср. В «Худуд ал-‘алам» В. Минорский привел отрывок из сочинения Ибн Мискавейха «Eclipse» об употреблении дейламиитами (X в.) в военных целях нефти, ввозимой из Баку. Эти снаряды назывались *mazariq an-naft wa 'n-niran* ‘копья нефти и огня’, см.: Hudud al-'Alam. 'The Regions of the

World'. A Persian Geography 373. A. H. – 982 A. D. / Transl. and exp. by V. Minorsky. London, 1937. P. 442, n. 41; 145.

⁵¹⁸ В трактате ат-Тарсуси (XII в.) имеется рисунок *чарха* для метания сосудов с нефтью (*карура нефт*), см.: Юнусов А. С. Трактат ат-Тарсуси как источник по военному делу народов Востока во второй половине XII в. // Восточное историческое источниковедение и специальные исторические дисциплины: Сб. ст. М., 1995. Вып. III. С. 162, 167. Об огнеметах в трактате не говорится.

⁵¹⁹ *Прокопий Кесарийский*. Война с персами / Пер. С. П. Кондратьева. М., 1993. I, 17; II, 17, 26, 27.

⁵²⁰ *Баскаков Н. А.* Тюркизмы – воинская терминология и бытовая лексика в «Слове о полку Игореве» // *Rocznik orientalistyczny*. Warszawa, 1976. T. XXXVIII. S. 78.

⁵²¹ *Менгес К. Г.* Восточные элементы в «Слове о полку Игореве». М., 1979. С. 180–186.

⁵²² Ср.: *Менгес К. Г.* Восточные элементы в «Слове о полку Игореве». М., 1979. С. 184.

⁵²³ *Виноградова В. Л.* О некоторых словах и выражениях в «Слове о полку Игореве» // «Слово о полку Игореве» и его время. М., 1985. С. 135.

⁵²⁴ Ср.: Д. В. Айналов, опуская сведения о луке, считает, что Кончак имел бусурманина-«сифонатора», владевшего техникой сухопутного «греческого огня». См.: *Айналов Д. В.* Замечания к тексту «Слова о полку Игореве» // Сб. статей к сорокалетию ученой деятельности академика А. С. Орлова. Л., 1934. С. 183.

⁵²⁵ *Низами Гянджеви*. Искандер-наме: [Поэма об Александре Македонском] / Пер. с фарси и коммент. Е. Э. Бертельса, А. К. Арендса. Баку, 1983. С. 316.

⁵²⁶ *Робер де Клари*. Завоевание Константинополя / Пер., статья и коммент. М. А. Заборова. М., 1986. С. 147. Прим. 295.

⁵²⁷ *Робер де Клари*. Завоевание Константинополя. С. 53.

⁵²⁸ *Жоффруа де Виллардуэн*. Завоевание Константинополя / Пер., статья и коммент. М. А. Заборова. М., 1993. С. 44, 59–62.

⁵²⁹ *Никита Хониат*. История со времени царствования Иоанна Комнина (1186–1206) / Пер. с греч. Н. В. Чельцова. Рязань, 2003. Т. 2. С. 280, 314.

⁵³⁰ Полное собрание русских летописей. Т. 3. С. 28.

- ⁵³¹ *Срезневский И. И.* Материалы для словаря древнерусского языка по письменным памятникам. СПб, 1912. Т. III. Вып. 1. Стб. 445.
- ⁵³² Памятники литературы Древней Руси. XIII век. М., 1981. С. 111.
- ⁵³³ *Жоффруа де Виллардуэн.* Завоевание Константинополя. С. 55.
- ⁵³⁴ *Робер де Клари.* Завоевание Константинополя. С. 53.
- ⁵³⁵ *Жворонков П. И.* Военное искусство Никейской империи // Византийские очерки. Труды российских ученых к XIX Международному конгрессу византинистов. М., 1996. С. 116.
- ⁵³⁶ *Арендт В. В.* Греческий огонь. С. 171 и далее. Ср.: Мелиоранский, со ссылкой на известия двух авторов XIII в. Ибн ал-Асира и Беха ад-дина, указывает на технику метания горючих составов с помощью катанульг. Нефть помещалась либо в горшках, либо в медных котлах. См.: *Мелиоранский П. М.* Турецкие элементы. С. 298. Арабский шейх XII в. Усама ибн Мункыз описывает яркий эпизод бросания руками сосудов с горящей нефтью в осаждающих крепость рыцарей (см.: *Усама ибн Мункыз.* Книга назидания / Пер. с араб. М. А. Салье, под ред. и с прим. И. Ю. Крачковского. М., 1958. С. 137). Об огнеметах в его книге не сообщается.
- ⁵³⁷ С ужасным шумом летали и камни, метаемые камнеметами. Ср. со сведениями Иоанна Камениата о метании камней, «самый свист которых вселяет в варваров ужас» (См.: Две византийские хроники X века. Псамафийская хроника / Предисл., пер. и коммент. А. П. Каждана; *Иоанн Камениата.* Взятие Фессалоники / Пер. С. В. Поляковой и И. В. Феленковской, коммент. Р. А. Наследовой. М., 1959. С. 176).
- ⁵³⁸ *Жан де Жуанвиль.* Книга благочестивых речений и добрых деяний нашего святого короля Людовика / Пер. со старофранц. Г. Ф. Цыбулько, под редакцией А. Ю. Карачинского, науч. ред. перевода Ю. П. Малинин. СПб, 2012. § 203–210.
- ⁵³⁹ *Berthelot M.* La chimie au Moyen Age. Paris, 1893. P. 100. Ср.: *Partington J. R.* A History of Greek Fire and Gunpowder. Cambridge, 1960. P. 42.
- ⁵⁴⁰ Цит. по: *Арендт В. В.* Греческий огонь. С. 170.
- ⁵⁴¹ Ср.: *Альберт Великий.* Малый алхимический свод // Возникновение и развитие химии с древнейших времен до XVII в. М., 1980. С. 357, 362.
- ⁵⁴² Подробнее об этом см.: *Школяр С. А.* Китайская доогнестрельная артиллерия. С. 11, 16.

⁵⁴³ Ср.: *Вилинбахов В. Б.* О первоначальном типе огнестрельного оружия // Советская археология. М., 1962. № 1. С. 295–298; М. Мерсье также, например, не видит разницы между огненной струей и жидкой нефтью, метаемой в сосудах с помощью камнеметов. См.: *Mercier M.* Le feu gregeois. Les feux de guerre depuis l'antiquite la poudre a canon. Paris; Avignon, 1952. P. 65.

⁵⁴⁴ См., например, комментарий в: Повесть временных лет по Лаврентьевской летописи 1377 г. Текст и перевод / Подгот. текста Д. С. Лихачева, пер. Д. С. Лихачева и Б. А. Романова под ред. В. П. Адриановой-Перетц. М.; Л., 1950. Ч. 2. С. 287. Ср. также: Советская военная энциклопедия. М., 1977. Т. 3. С. 48. Военный энциклопедический лексикон. Изд. 2-е. СПб, 1853. Т. IV. С. 497; Морской энциклопедический словарь / Под ред. В. В. Дмитриева. Л., 1991. Т. I. С. 357; Габриель пишет о селитре, но не упоминает технику метания огня под давлением. См.: *Gabriel E.* «Griechisches Feuer» // *Lexikon des Mittelalters.* IV. München und Zürich, 1989. Sp. 1711/12. Ср. с комментарием Ф. Шмидер к сведениям брата Иоанна о медных фигурах индийцев: «Средство борьбы, которое было известно на Западе во времена Крестовых походов с 1100 года. Использовалось византийцами. Речь шла, конечно, о легковоспламеняющейся жидкости — нефти, серы, смолы и другого, как и нерастворимой извести, что при соединении с водой сразу же воспламенялось». См.: *Johannes von Plano Carpini.* Kunde von den Mongolen: 1245–1247 / Übersetzt, eingeleitet und erläutert von F. Schmieder. Sigmaringen, 1997. S. 134. Комментарий Ф. Шмидер — это химическая абракадабра.

⁵⁴⁵ *Абу Рейхан Бируни.* Избранные произведения. Т. IV: Фармакогнозия в медицине (Китаб ас-сайдана фи-т-тибб) / Исслед., перевод, прим. и указ. У. И. Каримова. Ташкент, 1973. № 233.

⁵⁴⁶ *Кирпичников А. Н.* История античной и раннесредневековой метательной техники в книге *А. Брун-Хофмейер* «Античная артиллерия» // Сб. исследований и материалов Артиллерийского исторического музея. Л., 1959. Вып. IV. С. 345.

⁵⁴⁷ *Rottrock S. I.* Geschichte der Explosivstoffe. Berlin, 1895. I. S. 38, 115.

⁵⁴⁸ Эти обстоятельства не отрицаются современными западными исследователями. См. краткий и сумбурный обзор темы пороха в работе: *Контамин Ф.* Война в Средние века. СПб, 2001. С. 156.

⁵⁴⁹ *Фукидид.* История / Изд. подг. Г. А. Стратановский, А. А. Нейхард, Я. М. Боровский. М., 1993. IV. 100.

⁵⁵⁰ Школяр С. А. О китайских огнеметных аппаратах XI века (из истории китайской военной техники) // Вопросы филологии и истории стран советского и зарубежного Востока. М., 1961. С. 162–165.

⁵⁵¹ Там же. С. 169.

⁵⁵² Там же. С. 168.

⁵⁵³ Кучма В. В. «Тактика Льва» как исторический источник // Византийский временник. М., 1972. Т. 33. С. 79.

⁵⁵⁴ Летопись византийца Феофана от Диоклетиана до царей Михаила и его сына Феофила / Пер. с греч. В. И. Оболенского и Ф. А. Терновского // Чтения в Императорском обществе истории и древностей Российских при Московском университете. М., 1884. С. 367..

⁵⁵⁵ Константин Багрянородный. Об управлении Империей. Текст. Перевод. Комментарий / Под ред. Г. Г. Литаврина, А. П. Новосельцева. М., 1991. Гл. 13; 48.

⁵⁵⁶ Там же. Гл. 13.

⁵⁵⁷ Полное собрание русских летописей. Т. II. Стб. 33–34. Истрин В. М. Летописные повествования о походах русских князей на Царьград // ИОРЯС. Пгр., 1916. Т. XXI. Кн. 2. С. 215–236; Половой Н. Я. 1) Русское народное предание и византийские источники о первом походе Игоря на греков // Труды Отдела древнерусской литературы Института русской литературы (Пушкинский дом) АН СССР. Л., 1960. Т. 16; 2) К вопросу о первом походе Игоря против Византии. (Сравнительный анализ русских и византийских источников) // Византийский временник. М., 1961. Т. 18; О случаях упоминания «олядьего» огня см.: Кочин Г. Е. Материалы для терминологического словаря древней России. С. 214.

⁵⁵⁸ Вилинский С. Г. Житие св. Василия Нового в русской литературе. Одесса, 1913. Ч. 1. С. 312–315. Там же см. сравнение текста Лаврентьевской летописи с текстом Жития; О взаимоотношениях статьи о походе 941 г. Повести временных лет с Хронографом Амартола и Житием Василия Нового см. также: Творогов О. В. Повесть временных лет и Хронограф по великому изложению // Труды Отдела древнерусской литературы Института русской литературы (Пушкинский дом) АН СССР. Л., 1974. Т. XXVIII. С. 108–112; Ср.: Истрин В. М. Где было персведено Житие Василия Нового? // Известия Отделения русского языка и словесности. Академии наук. Пгр., 1918. Т. XXII. Кн. 2.

⁵⁵⁹ Киевский князь Игорь Рюрикович (912–945 гг.).

⁵⁶⁰ *Лиутпранд Кремонский*. Антаподосис / Пер. с лат. и коммент И. В. Дьяконова. М., 2006. С. 96–97. Латинский текст см.: Die werke Liudprands von Cremona / Hrsg. J. Becker. Hannover und Leipzig, 1915. S. 138. (Lib. V. 15).

⁵⁶¹ *Михаил Пселл*. Хронография / Пер., статья и примеч. Я. Н. Любарского. М., 1978. С. 95–96.

⁵⁶² *Mercier M.* Le feu grégeois. Les feux de guerre depuis l'antiquité la poudre a canon. Paris; Avignon, 1952. P. 28.

⁵⁶³ *Анна Комнина*. Алексиада / Пер., вступ. ст., комм. Я. Н. Любарского. М., 1965. С. 313.

⁵⁶⁴ Там же. С. 314.

⁵⁶⁵ *Haldol G., Byrne M.* A Possible Solution to the Problem of Greek Fire // *BZ*. 1977. Bd. 70. S. 91–99; См. также: *Brehier L.* La marine de Byzance du VIII-me an XI-e siècle // *Byzantion*. XIX. 1949. P. 5–15.

⁵⁶⁶ Second Lateran Council (Innocent II) // *C. Hafele and H. Leclercq.* Histoire des Conciles. Paris, 1912. V. 1. P. 730–731.

⁵⁶⁷ Цит. по: *Васильев А. А.* Византия и арабы. СПб, 1902. Т. II. Приложение. С. 108.

⁵⁶⁸ Радзивилловская летопись. Факсимильное воспроизведение. СПб; М., 1994. Т. I. Л. 22 об.

⁵⁶⁹ Предположение о наличии иллюстраций в копируемом своде начала XIII в. было высказано А. А. Шахматовым, см.: *Шахматов А. А.* Исследование о Радзивилловской или Кенигсбергской летописи // Радзивилловская или Кенигсбергская летопись. II. Статьи о тексте и миниатюрах рукописи. Изд. ОЛДП. СПб, 1902. Т. 118. Это подтверждено последующими исследователями. Так, О. И. Подобедова предполагает, что в руках копиистов XV в. были две лицевые рукописи, различающиеся характером миниатюр, см.: *Подобедова О. И.* Миниатюры русских исторических рукописей: К истории русского лицевого летописания. М., 1965. С. 80–86.

ПРИМЕЧАНИЯ КО ВТОРОЙ ГЛАВЕ

- ¹ «Ведь флот — это слава Романии».
- ² *Rougé J.* La marine dans l'antiquité. Vendôme..., 1975. P. 129–130.
- ³ *Ibid.* P. 130.
- ⁴ *Gilli G.* La flotta e la difesa del basso impero P. 3–43 // Atti della Accademia Nazionale dei lincei. Ser. VIII. Vol. I. Fascicolo 1. Roma, 1946. P. 5.
- ⁵ *Courtois Ch.* Les politiques navales de l'empire romain // *Revue Historique*. T. 186, Fasc. 2, Mémoires et Études (1939). P. 17–47, 225–259. P. 38–39.
- ⁶ *Rougé J.* La marine... P. 130.
- ⁷ *Уотсон Д.* Римский воин / пер. с англ. А. Л. Андреева. М., 2010. С. 43.
- ⁸ *Brizzi G.* Il guerriero, l'oplita, il legionario. Gli eserciti nel modo classico. Bologna: Il Mulino, 2002. P. 138.
- ⁹ Его не следует путать с Александрийским флотом (*frumentaria*), который снабжал хлебом Рим и просуществовал как минимум до времен Гонория (СTh., XIII, 5, 32; XIV, 26, 1) (*Gilli G.* La flotta... P. 4).
- ¹⁰ *Rougé J.* La marine... P. 132.
- ¹¹ *Зубарь В. М.* Новая римская вексилляция в Таврике // Военная археология. Оружие и военное дело в исторической и социальной перспективе. Материалы международной конференции 2–5 сентября 1998 г. СПб, 1998. С. 98–100; *Горончаровский В. А.* К вопросу о римском военном присутствии на Боспоре // Мнемон. Исследования и публикации по истории античного мира. Сб. статей / под ред. проф. Э. Д. Фролова. Вып. 9. СПб, 2010. С. 289–294.
- ¹² *Loriot X., Nony D., Colin A.* La crise de l'Empire romain 235–285. Paris, 1997. P. 157, n. 35.
- ¹³ *Rougé J.* La marine... P. 132.
- ¹⁴ *Gilli G.* La flotta... P. 4.
- ¹⁵ *Rougé J.* La marine... P. 132.
- ¹⁶ *Gilli G.* La flotta... P. 4, n. 14.
- ¹⁷ *Gilli G.* La flotta... P. 12.
- ¹⁸ *Rougé J.* La marine... P. 132.
- ¹⁹ «Mare pacavi a praedonibus».
- ²⁰ *Gilli G.* La flotta... P. 14.

²¹ «Cla[ssis m]ea per Oceanum] ab ostio Rheni ad solis orientis regionem usque ad fi[nes Cimbroru]m navigavit, quo neque terra neque mari quisquam Romanus ante id tempus adit, Cimbrique et Charydes et Semnones et eiusdem tractus alli Germanorum popu[li] per legatos amicitiam mean et populi Romani petierunt».

²² *Caddeo R.* Storia maritima dell'Italia. Milano, 1942. P. 180.

²³ *Grosse R.* Römische Militärgeschichte von Gallienus bis zum Beginn der byzantinischen Themenverfassung. Berlin, 1920. S. 73.

²⁴ *Courtois Ch.* Les politiques... P. 246, n. 1.

²⁵ *Gilli G.* La flotta... P. 18; *Rougé J.* La marine... P. 133.

²⁶ *Le Bohec Y.* L'armée Romaine sous le Bas-Empire. Paris: Picard, 2006. P. 17.

²⁷ *Gilli G.* La flotta... P. 4.

²⁸ Ibid. P. 3–4.

²⁹ Ibid. P. 4.

³⁰ *Rougé J.* La marine... P. 141.

³¹ *Gilli G.* La flotta... P. 4.

³² *Chastagnol A.* L'évolution politique, sociale et économique du monde romain de Dioclétien à Julien. Paris, 1982. P. 48. P. 49.

³³ *Le Bohec Y.* Les aspects militaires... P. 16.

³⁴ Ibid. P. 17, n. 85.

³⁵ *Le Bohec Y.* Les aspects militaires... P. 26, n. 194.

³⁶ *Gilli G.* La flotta... P. 5, n. 1.

³⁷ *Gilli G.* La flotta... P. 5.

³⁸ *Rougé J.* La marine... P. 142.

³⁹ Ibid.

⁴⁰ Ibid. P. 142.

⁴¹ *Gilli G.* La flotta... P. 5.

⁴² Ряд исследователей идентифицируют Арбею с современным городом Иребай в Камберленде, поблизости от истоков реки Эллен. Представляется странным, однако, что стоянка баркариев (barcarii) находилась у начала столь незначительной реки протяженностью около 25 км. Вряд ли там могла перемещаться целая флотилия. Поэтому более вероятно, что Арбея была расположена у устья Эллен, недалеко от современного Марипорта (*Gilli G.* La flotta... P. 6).

⁴³ *Gilli G.* La flotta... P. 7.

⁴⁴ Ibid. P. 7.

⁴⁵ *Rougé J.* La marine... P. 143.

- 46 *Gilli G.* La flotta... P. 8.
- 47 Ibid.
- 48 *Courtois Ch.* Les politiques... P. 236.
- 49 Paschoud F. Notes // Zosime. Histoire Nouvelle. T. III. 1^{re} partie. Paris, 1986. P. 163.
- 50 *Gilli G.* La flotta... P. 10.
- 51 Ibid. P. 10–11.
- 52 Ibid. P. 9.
- 53 Ibid. P. 11.
- 54 Ibid. P. 12.
- 55 Ibid. P. 13.
- 56 «...Cum quodam tempore in Reno Romanas lusorias Germani incedissent».
- 57 «Et quid opus erat ipsi Rheno instructis et militibus et classibus, quem iam pridem barbaris nationibus virtutis tuae terror obstruxerat?» («И зачем были нужны воины и флоты, размещенные на самом Рейне, давно уже защищенном от варварских племен страхом перед твоей доблестью?»).
- 58 «Et intra conclave Rheni regia classis armatur».
- 59 *Gilli G.* La flotta... P. 15–18.
- 60 *Piganiol A.* L'Empire Chrétien... P. 245.
- 61 *Richardot Ph.* La fin de l'armée romaine (284–476). Paris, 2005. P. 205.
- 62 *Gilli G.* La flotta... P. 18–19.
- 63 Ibid. P. 19.
- 64 *Courtois Ch.* Les politiques... P. 249.
- 65 *Grosse R.* Römische Militärgeschichte... S. 75.
- 66 *Courtois Ch.* Les politiques... P. 241, n. 7.
- 67 *Gilli G.* La flotta... P. 21.
- 68 Современный г. Мохач (Венгрия).
- 69 *Courtois Ch.* Les politiques... P. 248, n. 1.
- 70 *Courtois Ch.* Les politiques... P. 248, n. 1.
- 71 *Gilli G.* La flotta... P. 21.
- 72 Дословно — речные корабли.
- 73 О мускулах см. ниже.
- 74 *Gilli G.* La flotta... P. 21.
- 75 *Courtois Ch.* Les politiques... P. 241.
- 76 Ibid. P. 247.

⁷⁷ «Ind. X, Hierio et Ardabure coss. Pannoniae, quae per quinquaginta [Chiff. sexaginta] annos ab Hunnis retinebantur, a Romanis receptae sunt. Thermae Theodosianae dedicatae».

⁷⁸ *Piganiol A. L'Empire Chrétien...* P. 248. — По мнению Ю. А. Кулаковского, утрата Паннонии произошла еще при жизни Грациана, около 377 г. (*Кулаковский Ю. А. Избранные труды по истории Аланов и Сарматии.* СПб, 2000. С. 82).

⁷⁹ *Корсунский А. Р., Гюнтер Р. Упадок и гибель...* С. 120.

⁸⁰ Там же. — Согласно Notitia, в Лавриаке должен был находиться легион II Italica (ND, Ос., XXXIV, 39), а также речная эскадра (ND, Ос., XXXIV, 43).

⁸¹ «Nonaginta recenti fabricatione contextas, decem his adiectas ex veterum reparatione lusorias limiti mysiaco, centum vero decem novas additis antiquarum instauratione quindecim scythico, qui in latius diffusiusque porrigitur, sub hac deputari condicione sancimus, ut per singulos annos veterum renovatione curanda quattuor iudicariae in mysiaco limite et decem agrarienses, in scythico vero quinque iudicariae et duodecim agrarienses novae de integro constructae instrumentisque suis universis armatae ducis instantia apparitionisque eius periculo contextantur, ut hoc supplemento per septennium integri numeri constituti reparatio maturetur, sublimitate tua pro sua industria disponente, unde earum contextio vel constructio debeat procurari».

⁸² *Кулаковский Ю. А. История Византии (395–518 гг.). Т. I.* СПб, 1996. С. 221.

⁸³ Там же. С. 224.

⁸⁴ Там же. С. 225.

⁸⁵ Там же. С. 228.

⁸⁶ *Gilli G. La flotta...* P. 23.

⁸⁷ Ibid. P. 25.

⁸⁸ Ibid. P. 34–35.

⁸⁹ *Dessau H. Inscriptiones Latinae Selectae. Vol. II, pars I.* Berlin. 1974: 5555; 5363; 5520.

⁹⁰ *Корсунский А. Р., Гюнтер Р. Упадок и гибель...* С. 8–29.

⁹¹ Первоначально *limes* — это римская военная дорога, снабженная укреплениями, проложенная во вражеской стране (Тас., Анн., I, 50). Позднее слово *limes*, так же, как и *ripa* (берег), стало обозначать систему пограничных оборонительных сооружений. Лимес образовывали лагерь легионов (*castra stativa*), между которыми находились лагерь вспомогательных войск (*castella*).

- 92 *Chastagnol A.* L'évolution... P. 43.
- 93 *Gilli G.* La flotta... P. 27.
- 94 *Courtois Ch.* Les politiques... P. 251.
- 95 *Gilli G.* La flotta... P. 29.
- 96 В этом эпизоде Аммиан рассказывает об отряде галлов и германцев, «которые с детства привыкли переплывать большие реки на своей родине», пересекших вплавь Тигр.
- 97 «...*Vacua praesidiis loca vastantes...*»
- 98 *Courtois Ch.* Les politiques... P. 251.
- 99 *Gilli G.* La flotta... P. 28.
- 100 *Gilli G.* La flotta... P. 29.
- 101 *Marquardt J.* De l'organisation militaire chez les romains // traduit par J. Brissaud. Paris, 1881. P. 239, n. 8.
- 102 *Холмогоров В. И.* Диоклетиано-константиновская военная реформа и римская армия IV века н. э. // Архив СПб ИИ РАН. Русская секция. Ф. 276. Оп. 2. Ед. хр. 49 (отдельная нумерация). Гл. VI. С. 99.
- 103 *Courtois Ch.* Les politiques... P. 250.
- 104 *Grosse R.* Römische Militärgeschichte... S. 76; *Caddeo R.* Storia maritima... P. 183.
- 105 *Courtois Ch.* Les politiques... P. 250.
- 106 *Grosse R.* Römische Militärgeschichte... S. 76.
- 107 *Gilli G.* La flotta... P. 24–25.
- 108 *Gilli G.* La flotta... P. 32.
- 109 *Gilli G.* La flotta... P. 32–33.
- 110 Ibid. P. 31.
- 111 *Courtois Ch.* Les politiques... P. 256–257.
- 112 *Gilli G.* La flotta... P. 39.
- 113 Ibid. P. 40.
- 114 Ibid.
- 115 *Zuckerman C.* L'armée / Le monde Byzantine. T. I: L'Empire romaine d'Orient 330–641 / sous la direction de C. Morisson. Paris, 2004. Ch. V. P. 164.
- 116 *Morisson J., Gardiner R.* The Age of the Galley: Mediterranean Oared Vessels since pre-Classical Times. Conway, 2004. P. 90.
- 117 *Zuckerman C.* L'armée / Le monde Byzantine. T. I: L'Empire romaine d'Orient 330–641 / sous la direction de C. Morisson. Paris, 2004. Ch. V. P. 161.
- 118 *Haldon J.* Warfare, state and society... P. 68.

¹¹⁹ *Lewis A. R.; Runyan T. J.* European Naval and Maritime History, 300–1500. Indiana, 1985. P. 20–22; *Bréhier L.* Les institutions de l'empire byzantin. Paris, 2000. P. 324–325; *Cosentino S.* Constans II and the Byzantine navy // *Byzantinische Zeitschrift*. 2008. Bd. 100. № 2. S. 580.

¹²⁰ *Cheira M.* La lutte entre Arabes et Byzantins : la conquête et l'organisation des frontières aux VII^e-VIII^e siècles. Alexandrie, 1947.

¹²¹ Отметим в этой связи, что последнее упоминание флотских архонтов в этом регионе относится к 578 г. (Men. 450).

¹²² *Lemerle P.* Les répercussions de la crise de l'Empire d'Orient au VIII^e siècle sur les pays d'Occident // *Settimane di Studio del Centro italiano di studi sull' alto medioevo*. Spoleto, 1958. P. 713.

¹²³ Достаточно взглянуть на карту Империи, которая в VII в. объединяла понтийское побережье с Пропонтидой и берега Средиземного моря с их бесчисленными островами.

¹²⁴ О базах флота в позднеимперский период см.: *Diehl Ch.* Études sur l'administration byzantine dans l'exarchat de Ravenne (567–751), Paris, 1888. P. 197, 372; *Ahrweiler H.* Byzance et la mer... P. 17.

¹²⁵ *Ahrweiler H.* Byzance et la mer... P. 21.

¹²⁶ *Большаков О. Г.* История Халифата. Т. II. Эпоха великих завоеваний... С. 159.

¹²⁷ Арабские корабли много раз зимовали в Пропонтиде, а именно — на полуострове Кизик, и не подвергались нападению византийского флота (Theoph., am. 6164, 6165).

¹²⁸ *Ahrweiler H.* L'Asie Mineure et les invasions arabes // *RH*. 1962. T. 227. T. I. P. 1–32.

¹²⁹ Нам кажется, следует ограничивать реформы Ираклия в деле создания фемной системы только созданием военных командований в Малой Азии: создание собственно фем (административных округов), вероятно, следует относить к более позднему времени; о дискуссиях относительно важности административной реформы Ираклия см.: *Ostrogorsky G.* L'exarchat de Ravenne et l'origine des thèmes, VII // *Corso di Cultura sull' arte ravennate e bizantina*. Ravenna, 1960. P. 99–100; *Lemerle P.* Quelques remarques sur le règne d'Héraclius // *Studi medievali*. 3e série. I, 2. Spoleto, 1960. P. 347 и далее; *Pertusi A.* La formation des thèmes byzantines // *Berichte zum XI. inter. byz. Kongress*. Bd. I, München, 1958. P. 1. А. Пертуси выступает против тезиса Г. Острогорского о единовременной реформе. Этот вопрос был поднят снова Й. Караяннопулосом: *Karayannopoulos J.* Über die vermeintliche Reformtätigkeit des

Kaisers Herakleios // Jahrbuch d. östereich. byzant. Gesellschaft. 1961. Bd. X. S. 53. О современных дискуссиях по поводу становления фемного строя см.: *Lilie R.-J.* Die zweihundertjährige Reform: zu den Anfängen der Themenorganisation im 7. und 8. Jahrhundert // *Byzantinoslavica*. 1984. Vol. 45. S. 27–39; *Банников А. В., Морозов М. А.* Византийская армия (IV–XII вв.). СПб, 2013. С. 324–334.

¹³⁰ Об эволюции термина «фема» см.: *Ahrweiler H.* Recherches sur l'administration de l'empire byzantin aux IX-XIème siècles // *Bulletin de correspondance hellénique*. Volume 84, livraison 1, 1960. P. 2–3, 78.

¹³¹ *Stein E.* Ein Kapitel vom persisch. und vom byzant. Staat // *BNJ.*, 1.1, 1920, p. 71 и далее. Э. Штейн подчеркивает сохранение старых административных институтов в рамках фемы. А. В., *Морозов М. А.* Византийская армия... С. 326–328; *Мохов А. С.* Военные преобразования в Византийской империи во второй половине X – начале XI вв. // *Известия УрГУ*. 2004. № 31. С. 15–18.

¹³² Об упоминании Зонарой (*Zonar.*, XIV, 20) стратига Кивирретов (Карависиан?) в 677–678 гг. см. замечания Ш. Дилля: *Diehl Ch.* L'origine du régime des thèmes // *Études byzantines*. Paris, 1905. P. 280.

¹³³ *Treadgold W.* A History of the Byzantine State... P. 315, 382.

¹³⁴ *Cosentino S.* Constans II and the Byzantine Navy // *Byzantinische Zeitschrift*. 2008. Bd. 100 (2). S. 602; *Pryor J. H., Jeffreys E. M.* The Age of the ΔΡΟΜΩΝ... P. 25.

¹³⁵ *Ahrweiler H.* Byzance et la mer... P. 22–23; DAC. P. 150.

¹³⁶ ODB. P. 1105–1106; DAC. P. 150.

¹³⁷ «И так как множество славян следовало вместе с аварами и действовало в союзе с ними, они дали им знак, чтобы, как только они заметят факелы, зажженные на передней стене Влахерн, именуемой птерон [крылом], они сразу же подошли туда на лодках-однодеревках, чтобы вплавь пробраться, взволновать город, и чтобы авары могли смело броситься со стен внутрь города. Это стало известно патрикию Бону, и он снарядил двухрядные [диеры] и трехрядные [триеры] весельные суда и в том месте, где был подан сигнал, вооружившись, пристал там. И также послал диеры к другому, противоположному берегу. И приказал сразу же дать огневой сигнал. Увидев знак, славяне от реки, именуемой Барбисс, устремились и пошли по направлению к городу. Те же налетели на них, загнали их в середину и сразу же опрокинули, так что и морская вода сильно покрасилась кровью. Среди трупов убитых оказались и славянские женщины» (*Nikeph. patr.*, а. 626; пер. Е. Э. Липшиц).

¹³⁸ О продолжительности и датировки этих событий см.: *Острогорский Г. А.* История Византийского государства... С. 210–214.

¹³⁹ О создании должности друнгария флота см. *Ahrweiler H.* Byzance et la mer... P. 73–76.

¹⁴⁰ Она проводилась силами ромейского флота (ρομαϊκὰ πλοῖματα); в этом деле принял участие друнгарий Кивирреотов, контролирующий один из регионов, где были главные базы Карависианов (*Ahrweiler H.* Byzance et la mer... P. 24–25).

¹⁴¹ Она была построена в Константинополе на средства горожан (Theoph., a. 6174; Niceph., § 38–39). Об операциях, проводимых Юстицианом против Херсона, см. также: Mansi, XII, 192.

¹⁴² *Haldon J.* Warfare, State and Society in the Byzantine World, 565–1204. London, 1999. P. 74.

¹⁴³ *Treadgold W.* A History of the Byzantine State... P. 73.

¹⁴⁴ *Ahrweiler H.* Byzance et la mer... P. 12.

¹⁴⁵ Патрикий Иоанн, главнокомандующий флотом и армией, который был отправлен императором Леонтием в Карфаген (Theoph., a. 6190; Niceph., § 41).

¹⁴⁶ Так, например, в это время в источниках засвидетельствован друнгарий Кивиреотов, о котором уже упоминалось выше (Theoph., a. 6190; Niceph., § 41); Leon Gramm., 166. 12–13; Zonaras. XIV. 23–24. О названии «Кивирреоты» см. *Pertusi A.* Costantino Porfirogenito, De Thematibus, Vatican, 1952, p. 151–152. А. Пертуси, на наш взгляд, ошибочно не принимает тождественности терминов Корикии и Корикиоты у Константина VII. См. по этому поводу: Monumenta Asiae Minoris Antiqua. T. III. № 197. P. 122, и тексты, собранные А. Делей: *Delehaye H.* Sainte Christine. Sa passion // AB. 1954. T. LXII. P. 9. etn. 2.

¹⁴⁷ О полномочиях стратига морской фемы и его отличие от стратига, возглавляющего армию, см. также: *Ahrweiler H.* Byzance et la mer... P. 67–69.

¹⁴⁸ *Charanis P.* A note on the origin of the thème of the Carabisiani // Mélanges S. G. Mercati. Rome, 1957. P. 72–75, и замечания на это: Dolger F. Not. Auf: *Charanis P.* A note on the origin of the thème of the Carabisiani // BZ. 1958. Bd. 51. S. 208; *Pertusi A.* Costantino Porfirogenito, De Thematibus... P. 149; *Antoniadis-Bibicou H.* Etudes d'histoire maritime de Byzance a propos du "these des caravisiens". Paris, 1966. P. 95–98.

¹⁴⁹ Следует заметить, что значительный флот, насчитывающий 120 дромонов, отправленный Феодосием в Италию под командованием

Льва Исавра, будущего императора, был, несомненно, частью флота, построенного Анастасием.

¹⁵⁰ *Ahrweiler H.* Byzance et la mer... P. 26–31; *Pryor J., Jeffreys E.* The Age of the ΔΡΟΜΩΝ ... P. 32.

¹⁵¹ *Treadgold W.* A History of the Byzantine State... P. 352; *Whittow M.* The Making of Byzantium, 600–1025. Berkeley, Los Angeles, 1996. P. 167.

¹⁵² *Lilie R.-J.* Die byzantinische Reaktion auf die Ausbreitung der Araber. Studien zur Strukturwandlung des byzantinischen Staates im 7. und 8. Jhd. München, 1976. S.178–183.

¹⁵³ См. в этой связи распоряжения императора Льва VI, предназначенные для стратигов морских фем (Leo, Takt. V.10), в которых речь идет о строительстве фемного флота.

¹⁵⁴ Мардаиты, знаменитые моряки, проживающие в Памфилии, также служили в эскадрах западных фем (Эллада, Кефалония, Никополь, см. *Const. Cerimon.*, II.45; *Theoph. cont.* V.62, 70) наряду с другими профессиональными моряками, таксотами (*Theoph.*, 6207, *Niceph.*, § 50). О мардаитах см. *Ahrweiler H.* Byzance et la mer... P. 65–66, 397–407.

¹⁵⁵ О составе, роли и базировании центрального флота см.: *Eickhoff E.* Seekrieg und Seepolitik zwischen Islam und Abendland: das Mittelmeer unter byzantinischer und arabischer Hegemonie (650–1040). Berlin, 1966. S. 22–24.

¹⁵⁶ Особенно русов и далматов. См. *Ahrweiler H.* Byzance et la mer... P. 397–407.

¹⁵⁷ Первые упоминания армии (στράτης — термина, который использовался для обозначения всех новобранцев фемы) Кивирреотов см.: *Niceph.*, § 60; *Leo Gramm.*, 160.

¹⁵⁸ Не следует к военным флотам причислять независимую флотилию, предоставленную в личное распоряжение императора и императрицы, βασιλικὸν ἄγυρῆιον, затем βασιλικὸν δρομῶιον. Она была небольшой по численности и предназначалась скорее для развлечения, чем для ведения военных действий. Флотилия часто упоминается в связи с путешествиями императорской семьи и императорскими церемониями (*Const., Adm.*, § 51, 1, и комментарии *Р. Дженкинза*: Vol. II. P. 195–202; *Const. Narr.*, 449; *Const. Cerimon.*, II. 46). Об императорском дромонии см. ниже.

¹⁵⁹ *Brockemann C.* Histoire des Peuples et des États islamiques // tr. fr. M. Tazerout, Paris. 1949. P. 71–97, 118. (См. интересные замечания Константина Багрянородного: *Const., Adm.*, § 13).

- ¹⁶⁰ *Ahrweiler H.* L'Asie Mineure et les invasions arabes // RH. 1962. T. 227. P. 13.
- ¹⁶¹ *Brubaker L, Haldon J.* Byzantium in the Iconoclast Era... P. 32.
- ¹⁶² *Cramer J. A.* Anecdota Oxoniensia. T. IV. P. 257.
- ¹⁶³ *Diehl Ch.* Études sur l'administration byz. dans l'exarchat de Ravenne. Paris, 1888. P. 376–377.
- ¹⁶⁴ *Ahrweiler H.* Byzance et la mer... P. 40–44.
- ¹⁶⁵ Ibid. P. 50, 399–400.
- ¹⁶⁶ Ibid. P. 34.
- ¹⁶⁷ *Ahrweiler H.* Byzance et la mer... P. 47, п. 2.
- ¹⁶⁸ Об упадке египетского флота во второй половине VIII и первой половине IX вв.: *Brooks E. W.* The relations between the Empire and Egypt // BZ. 1913. Bd. 22. S. 383–384.
- ¹⁶⁹ См. например, налоговые освобождения для жителей Пелопоннеса (*Vita Petri* ep. Argiv. 11); для жителей Наксоса (*Kaminiates. De expugn.* § 57; *AS. Febr.* T. II. P. 1125). О критских арабах см.: *Miles G.* Byzantium and the Arabs: relations in Crète and the Aegean area // DOP. 1964. T. XVIII. P. 1–32.
- ¹⁷⁰ *Ahrweiler H.* L'Asie Mineure... P. 28; *Ahrweiler H.* Byzance et la mer... P. 38.
- ¹⁷¹ *Zakynthinos D.* Le thème de Céphalonie et la défense de l'Occident // L'Hellénisme contemporain, 88 année, Athènes, 1954. P. 303–312.
- ¹⁷² *Eickhoff E.* Seekrieg... S. 51.
- ¹⁷³ О создании фемы Калаврия и Лонговардия: *Pertusi A.* Coslantino Porfirogenito, De Thematibus. Vatican, 1952. P. 174 и далее; *Gay J.* L'Italie méridionale... P. 165–166.
- ¹⁷⁴ *Ahrweiler H.* Byzance et la mer... P. 103–104.
- ¹⁷⁵ *Eickhoff E.* Seekrieg... S. 24, 39–40, 122.
- ¹⁷⁶ *Ahrweiler H.* Byzance et la mer... P. 103.
- ¹⁷⁷ Ibid. P. 87, п. 1.
- ¹⁷⁸ Ibid. P. 111.
- ¹⁷⁹ В качестве примера см. сообщения Феофана о том, как флот Кивирреотов действует в Адриатике (*Theoph., a.* 6224; *Nikeph.,* §55); тот же флот проводит операции в Геллеспонте против флотилии мятежника Артавазда (*Theoph., a.* 6235; *Nikeph.,* §64–65); флот всех фем принимает участие в походе против болгар (*Theoph., a.* 6257; *Nikeph.,* §73); P. 432–433, 447; флот в 800 хеландиев действует в Понте Эвксинском (*Thyoph., a.* 6253, 6254, 6265; *Nikeph.,* §68–68); одним из первых

против критских арабов был послан флот фемы Кивирреотов (Theoph. cont., II, 25).

¹⁸⁰ *Ahrweiler H. Byzance et la mer...* P. 107–111.

¹⁸¹ Ср.: *Haldon J. Theory and practice...* P. 202–235.

¹⁸² Так наз. веститарий. Оснащением кораблей ведал особый ка-тенан (Const. De Cerimon. II.45); о жалованье (porc) морякам см. сообщения Продолжателя Феофана (Theoph., cont. II.21 (sarakontarios stratos), V, 56: τοῦ στόλου τὴν νεομισμένην ῥόγαν λαβόντος; Sym. Mag. 624). *Ahrweiler H. Byzance et la mer...* App. II, III.

¹⁸³ *Bury J. Administrative System...* P. 96; *Ahrweiler H. Byzance et la mer...* Ap. III.

¹⁸⁴ *Ahrweiler H. Byzance et la mer...* P. 87, n. 2.

¹⁸⁵ *Ibid.* P. 93.

¹⁸⁶ Основные источники по этим событиям: Продолжатель Феофана, дополняющийся информацией Симеона Магистра, Продолжателя Георгия Монаха, Иосифа Генесия, Феодосия Мелитенского, Льва Грамматика, Иоанна Зонары и Георгия Кедрина. О действиях в Италии: Кембриджская Хроника (греческая версия опубликована у А. А. Васильева: *Vasiliev A. Byzance et les Arabes. T. I. P. 342 et sq., T. II. P. 99 et sq.*), письма папы Стефана Василию I: *Mansi. T. XVI. col. 425* и трактат «О фемах» Константина Багрянородного (Const., *Themat.*, 98). Важная и практически не использовавшаяся информация находится в Житиях святых того периода: см. список: *Vasiliev A. Byzance et les Arabes. T. I. P. 431–436; RH. t. CCXXVII, 1962, p. 12.* О действиях византийцев в Италии при Македонской династии см.: *Gay J. L'Italie méridionale, p. 109–131, Grégoire H. La carrière du premier Nicéphore Phocas // Mélanges St. Kyriakidès. Thessalonique, 1953. P. 234–235.*

¹⁸⁷ *Amari M. Biblioteca arabo-sicula, versions italiana. Torino, 1880–1881. T. I–II; Vasiliev A. Byzance et les Arabes. T. I–II с двумя приложениями М. Капара; Jean Diaconus // Scriptorum rerum longobar. P. 430 sq.; Jean, Chronique vénitienne // MGH. T. VII. P. 1 et sq..*

¹⁸⁸ *Vashiev A. Byzance et les Arabes. T. I. P. 212 et sq.; Grégoire H. // Byz. 1933. T. VIII. 1933. P. 515–517, 524–525; Remondon R. A propos de la menace byz. sur Damiette sous Michel III // Byz. 1953. T. XXIII. P. 245–250.*

¹⁸⁹ Об этих нападениях сохранились частые упоминания в афонских документах.

¹⁹⁰ *Grégoire H. Incriptions d'Asie Mineure... №. 302, 303; о сведениях арабских источников: Vasiliev A. Byzance et les Arabes... T. II. P. 13.*

¹⁹¹ Наиболее значительными были рейды ренеготов Дамиана и Льва Триполитанского, известные по византийским и арабским источникам. Они имели место в начале X в.: *Ahrweiler H. Byzance et la mer...* P. 105.

¹⁹² *Nine orations of Aiethas // BZ. 1951. Bd. 47. S. 30–31.*

¹⁹³ В период нападения флота Игоря в 941 г. (*Liutpr. Antapod., V. 15; Theoph cont., VI, RL, 39*).

¹⁹⁴ Согласно сообщению Льва Дякона, русы еще долго хранили память о своем поражении от «греческого огня» (*Leo Diac., Hist., VIII, 13*).

¹⁹⁵ «[Некоторые синклитики] не одобрили поход на Крит, они напомнили василевсу [Роману II] о подобных экспедициях и предприятиях при прежних василевсах, потративших огромные деньги и ничего не достигших, и главным образом они имели в виду благочестивого, в Бозе почившего василевса Льва и багрянородного Константина, которые потеряли и загубили столько денег и войска».

¹⁹⁶ *Ahrweiler H. Byzance et la mer...* P. 111 et sq., 122 et sq.

¹⁹⁷ Эти последние часто очень трудно использовать, поскольку существуют сомнения в их датировке. Во всяком случае, на их основе мы можем представить себе организацию морских фем и фемного флота.

¹⁹⁸ *Catalogue of Byzantine Seals at Dumbarton Oaks and in the Fogg Museum of Art/ed. J. W. Nesbitt, N. Oikonomides. Washington, 1994. Vol. 2: South of the Balkans, the Islands, South of Asia Minor (далее: Nesbitt, Oikonomides, Vol.2).* P. 151.

¹⁹⁹ *Nesbitt, Oikonomides, Vol. 2...* P. 151; *ODB. P. 1127; Pertusi A. Costantino Porfirogenito, De Thematibus...* P. 149; *Pryor J. H., Jeffreys E. M. The Age of the ΔΡΟΜΩΝ...* P. 28.

²⁰⁰ *Nesbitt, Oikonomides, Vol.2. P. 151; Pertusi A. Costantino Porfirogenito, De Thematibus...* P. 149; *Ahrweiler H. Byzance et la Mer...* P. 50–51; *Pryor J. H., Jeffreys E. M. The Age of the ΔΡΟΜΩΝ...* P. 32.

²⁰¹ *Ahrweiler H. Byzance et la Mer...* P. 64, 81, 83, 109; *Pryor J. H., Jeffreys E. M. The Age of the ΔΡΟΜΩΝ...* P. 267.

²⁰² *ODB. P. 1127; Ahrweiler H. Byzance et la Mer...* P. 80, 135; *Pertusi A. Costantino Porfirogenito, De Thematibus...* P. 150.

²⁰³ *Nesbitt, Oikonomides, Vol.2. P. 151; ODB. P. 1127.*

²⁰⁴ *Pryor J. H., Jeffreys E. M. The Age of the ΔΡΟΜΩΝ...* P. 46 et sq.

²⁰⁵ *ODB. P. 1127; Ahrweiler H. Byzance et la Mer...* P. 82.

²⁰⁶ Pryor J. H., Jeffreys E. M. The Age of the ΔΡΟΜΩΝ... P. 390–391; Oikonomides N. Les Listes de préséance... P. 246, 264–268.

²⁰⁷ *Ahrweiler H.* Byzance et la Mer... P. 82–83.

²⁰⁸ Ibid. P. 399.

²⁰⁹ *Ahrweiler H.* Byzance et la Mer... P. 91–92; *Pryor J. H., Jeffreys E. M.* The Age of the ΔΡΟΜΩΝ... P. 546.

²¹⁰ *Коммеркиарий* — чиновник византийского ведомства финансов, сборщик коммеркиона и одновременно контролер торговли с иноземцами. Эта должность претерпела с VI в. до XII в. определенную эволюцию, в процессе которой несколько менялся круг функций ее носителей. Коммеркиарии с VII в. являлись финансовыми инспекторами. Они ведали сбором коммеркия — пошлины с торговли, взимая десятипроцентный налог с обращения и продажи товаров. Коммеркиарии были также управляющими торговыми складами — апотеками, в которых хранились подати натурой (Oikonomides N. Les listes des preseances byzantines des IX^e — X^e siècles. Paris, 1972. P. 313).

²¹¹ Nesbitt, Oikonomides, Vol. 2. P. 110–112.

²¹² ODB. P. 26.

²¹³ Nesbitt, Oikonomides, Vol.2. P. 110–112; *Ahrweiler H.* Byzance et la Mer... P. 76–81; ODB. P. 26–27.

²¹⁴ Nesbitt, Oikonomides, Vol. 2. P. 109–112.

²¹⁵ *Ahrweiler H.* Byzance et la Mer... P. 402.

²¹⁶ *Ahrweiler H.* Byzance et la Mer... P. 76–79; 132–133; Nesbitt, Oikonomides, Vol.2. P. 123, 139, 141.

²¹⁷ Nesbitt, Oikonomides, Vol. 2. P. 110, 134.

²¹⁸ *Treadgold W.* Byzantium and Its Army, 284–1081. Stanford, 1995. P. 27, 73.

²¹⁹ Nesbitt, Oikonomides, Vol. 2. P. 110, 134.

²²⁰ В византийский период название «Додеканес» использовалось для обозначения островов Киклады, а не для современных островов Додеканес. См.: *Ahrweiler H.* Byzance et la Mer... P. 71–81; Nesbitt, Oikonomides, Vol. 2. P. 110–111, 130.

²²¹ Nesbitt, Oikonomides, Vol. 2. P. 131; ODB. P. 1836.

²²² Nesbitt, Oikonomides, Vol. 2. P. 131; *Treadgold W.* Byzantium and Its Army... P. 67, 76.

²²³ Nesbitt, Oikonomides, Vol.2. P. 109, 131; *Ahrweiler H.* Byzance et la Mer... P. 402.

²²⁴ *Dölger F.* Regesten. № 673.

225 В частности, мардаиты имели там, как и в Памфилии, свои дома после поселения в Империи (Const., Ceremon., II, 45); *Ahrweiler H. Byzance et la mer...* P. 82, прим. 2.

226 *Ahrweiler H. Byzance et la mer...* Ap. I.

227 Comm. T. II. P. 154.

228 *Ahrweiler H. Byzance et la mer...* P. 101–102.

229 Oikonomides N. Les Listes de Preseance... P. 255–277.

230 *Ahrweiler H. Recherches...* P. 52 et sq.

231 Полномочия епарха Константинополя названы Пселлом «императорским достоинством без порфиры».

232 Он насчитывал более 3300 всевозможных кораблей (Theoph. cont., VI, RK, 8). *Ahrweiler H. Byzance et la mer...* P. 114–115.

233 *Ahrweiler H. Byzance et la mer...* P. 115, n. 7. Патрикий Никифор Халкуц, который командовал экспедицией на остров, должен, без сомнения, считаться первым стратигом византийского Кипра.

234 Об использовании против русов «греческого огня». Cedren., II, 401: покорение прибрежных городов к северу от Дуная и организация дунайской границы. См. также: Jorga N. Le Danube d'Empire // *Mélanges G. Schlumberger*. Paris, 1924. T. I. P. 13–22.

235 *Gay J. L'Italie méridionale...* P. 324 et sq.

236 Здесь подробно описывается эскадра, которая перед Константинополем разыграла сцену морского сражения.

237 Об использовании флота мятежниками: Leo Diac. Hist., X, 9 (захват Атталии и Абидоса); Cedren., II, 429; См. также: *Peeters P. Un colophon géorgien de Thornik le Moine* // AB. T. 50. 1932. P. 358–371. О паракимомене Василии см: Kyriakides St. *Byzantinai Mélétaï*. T. III. Thessalonique, 1937–1939. P. 17 et sq.

238 Многие из них в предыдущий период были частями морских или сухопутных фем.

239 *Ahrweiler H. Recherches...* P. 51–52.

240 *Vasiliev A. Byzance et les Arabes*. T. II. P. 417. Ap. IV.

241 *Ahrweiler H. Recherches...* P. 17.

242 *Ahrweiler H. Byzance et la mer...* P. 100, n. 6.

243 *Ahrweiler H. L'administration militaire de la Crète byzantine* // *Byz.* 1961. T. 31. 1961. P. 221–223.

244 *Eickhoff E. Tema e ducato di Calabria* // *Archivio storico per la Calabria e la Lucania*. T. XXI, 1952. P. 105–118; *Gay J. L'Italie méridionale...* P. 165.

²⁴⁵ После исчезновения этого округа в первой половине X в. (он не фигурирует ни в перечнях достоинств того периода, ни в трактате «О Фемах»), Киклады теперь формируют свою фему, которая подчиняется стратигу. Безусловно, они представляли собой морской округ, как мы можем заключить на основании источников XI в., который был одним из самых важных наряду с Критом и Кипром; он упоминается в качестве такового вплоть до XIII в. наряду с Косом. Имеется печать должностного лица этой фемы: Corinth XII. №. 2699 (стратиг Двенадцати островов), №. 2704, 2752; MM. T. VI. P. 22 (Dölger F. Regesten... № 1149), P. 57–59 (Dölger F. Regesten... № 1153), P. 214–216; Eustathios. Opuscula / éd. Tafel, P. 319–320; Kekaum., §78.

²⁴⁶ *Nystazopoulou M.* La Chersonese taurique a l'époque byzantine. Paris, 1960.

²⁴⁷ *Ahrweiler H.* Recherches... P. 73; Cedren., II, 475, 479; Leo Diac., Hist., III, 4; Psell., Ep., V, 423.

²⁴⁸ *Ahrweiler H.* Byzance et la mer... P. 133. n. 3.

²⁴⁹ *Ahrweiler H.* Recherches... P. 51. Надо ли видеть в корфитианах Ираклии упоминание моряков с этого острова (Const., Cerimon., II, 44)? Тогда бы можно было говорить об их использовании за пределами острова.

²⁵⁰ *Ahrweiler H.* Byzance et la mer... P. 105, n. 4, 5.

²⁵¹ *Ahrweiler H.* Recherches... P. 51. Округ, без сомнения, морской, как говорит об этом упоминание моряков Стенона (Const., Cerimon., II, 46; Const., Adm., §52).

²⁵² *Ahrweiler H.* Recherches... P. 51.

²⁵³ *Panchenko B.* Catalogue // ИРАИК. 1908. Т. XIII. С. 102.

²⁵⁴ *Pryor J. H., Jeffreys E. M.* The Age of the ΔΡΟΜΩΝ... P. 87–88.

²⁵⁵ *Oikonomides N.* Les Listes de préséance... P. 264–268.

²⁵⁶ *Хрисовулл* — императорское распоряжение, скрепленное золотой печатью (буллой).

²⁵⁷ *Birkenmeier J. W.* The Development of the Komnenian Army... P. 39.

²⁵⁸ О реформах, связанных с военно-административным аппаратом см.: *Ahrweiler H.* Recherches... P. 16–24, 33–36, 46–52, 61–64, 89–91; *Ahrweiler H.* Nouvelle hypothèse sur le «tétartèron» d'or et la politique monétaire de Nicéphore Phocas // Mélanges G. Ostrogorskij. Belgrade, 1963. Т. I. P. 8–9; *Шулов К.* К вопросу о военных реформах Никифора II Фоки и их социальных последствиях // ВВ. 2001. Т. 60. С. 30–45; *Банников А. В., Морозов М. А.* Византийская армия... С. 424–427.

²⁵⁹ *Ahrweiler H. Byzance et la mer...* P. 139–143; *Haldon J. Warfare, State and Society...* P. 238–242.

²⁶⁰ *Treadgold W. A History of the Byzantine State and Society.* Stanford, 1997. P. 687–689.

²⁶¹ Характерно, что в данный момент было создано ведомство *параталассита*; параталассит в то время, вероятно, был министром торгового флота; в более раннее время — он лишь скромный чиновник, который входил в ведомство эпарха Константинополя. См.: *Ahrweiler H. Fonctionnaires et bureaux maritimes // REB. 1961. Т. 19. P. 246*; об увеличении в этот период морских баз и их значении: *Ahrweiler H. Byzance et la mer...* P. 163.

²⁶² *Lemerle P. Esquisse...* P. 43.

²⁶³ Обо всех этих обязательствах см. документы освобождений от налогов, сохранившиеся в монастырских архивов: *Ahrweiler H. Byzance et la mer...* P. 150, п. 4; о «корабельном налоге», который уплачивался местным населением (*Vita s. Neil.*, 105).

²⁶⁴ *Ahrweiler H. Recherches...* P. 10.

²⁶⁵ *Ibid.* P. 19–21.

²⁶⁶ *Lemerle P. Prolégomènes...* P. 89–90.

²⁶⁷ *Lemerle P. Prolégomènes...* P. 70–71; *Мохов А. С. Военная политика Константина X Дуки // Научные ведомости Белгородского государственного университета. Серия: История. Политология. Экономика. Информатика. 2011. Вып. 1. Т. 17. С. 34–48.* Эта мера Мономаха, проведенная стараниями Льва Серблия с ужасающей ловкостью в сфере налогообложения, дала государству двойную выгоду. Серблий начал с того, что обязал уплачивать военные налоги (Кекаум., 18) население, которое до тех пор было освобождено от них в соответствии с несением военной службы (*Зон.*, XVIII, 27). Таким образом государство получало деньги вместо воинов. Этот аспект мероприятия не упоминается Михаилом Атталиатом, который, напротив, является единственным автором, утверждающим, что войско Ивирии-Месопотамии было поддержано доходами с некоторых государственных земель, располагавшихся в этих регионах (*Attaleiat.*, 44). Роспуск этого войска освободил государственные земли от бремени по содержанию воинов. И доход с них теперь шел прямо в императорскую казну, что вместе с утвержденным тогда налогообложением населения составляло двойную финансовую выгоду, которую государство извлекло из этого действия. Действительно, надо

полагать, что Мономах не спешил заменить местное ивирийское войско войсками, посланными Константинополем. Мир, который был заключен с турками в 1050 г., позволял ему это сделать. Мы имеем данные, что только в период возобновления вражды в 1051–1052 гг. некоторые подразделения франков и варангов располагались в регионе (в Ивирии и в Халдии), и что *аколуф* Михаил попытался их наспех соединить, чтобы противостоять сельджукам (Skylit., I, 458). О завоеваниях сельджуков: *Юзбашян К. Н.* Армянские государства эпохи Багратидов и Византия IX–XI вв. М., 1988. С. 216–235. (О мирном договоре, особенно договоре 1049–1050 гг., известном по византийским источникам, см.: Byzantis. Т. II. 1911. P. 101–126.).

²⁶⁸ «ситересий... каждый месяц»; ср.: Cedren., II, 545: «ежемесячный ситересий»; Alexiad., II, 83: «ежегодные мисфы». В источниках того периода упоминаются следующие выплаты: *ситересий*, *хортасмы*, *роза*, *аннона*, *мисфы* и особенно часто *опсонисм*, который, вероятно составлял все то, что один воин в сухопутном войске или на флоте получал в качестве вознаграждения и на свою экипировку (Attaleiat., 44, 79). См.: *Ahrweiler H.* Byzance et la mer... P. 149.

²⁶⁹ *Ahrweiler H.* Recherches... P. 8–10.

²⁷⁰ О наемных войсках: *Ahrweiler H.* Recherches... P. 24 et sq.

²⁷¹ Отношение к военным менялось в зависимости от той политики, которую проводил тот или иной император. Одни поддерживали многочисленную армию (Исаак I Комнин, Роман IV Диоген), другие (Константин IX Мономах, Константин X Дука, Михаил VI Стратиготик) предпочитали использовать деньги императорской сокровищницы для других целей; они пренебрегали армией «из-за значительности жалованья» (Zon., XVIII, 26) и «из-за больших расходов по содержанию» (Attaleiat., 60–61, 79). Выплаты денег и других пособий, предназначенные солдатам, зачастую были нерегулярными (Attaleiat., 93, 103; Skyl. Synt. hist., I, 460, 462; Zon., XVIII. 28–29), что не раз вызывало недовольство войск. Единственными последствиями такой политики стали дезорганизация и ослабление военного аппарата Империи в тот самый момент, когда угроза извне, со стороны турок-сельджуков на Востоке и норманнов на Западе, стала актуальной для Империи как на земле, так и на море. Описание всеми историками того времени армии, которую Роман IV Диоген собрал против турок, дает наилучший пример плачевного состояния византийских вооруженных сил. Византийские историки пишут: («...не хватало лошадей и всех видов

оружия» (Skyl., Synt. hist., I, 468) Ср. Zon., XVIII, 483; «и подразделения состояли из нескольких человек, и они были уничтожены из-за нищеты и не имели ни вооружений, ни лошадей... знамена полков были в ужасном состоянии... не хватало вооружения... а юноши не имели никакого военного опыта» (Attaleiat., 103). Это позволяет предугадать последствия тех военных неудач, которые Византия испытает к концу XI в.

²⁷² Не следует его путать ни с судом друнгария виглы, который являлся гражданским судом, ни с судом параталассита, который рассматривал дела, связанные с торговыми перевозками по морю и с морскими торговцами в целом (Ahrweiler H. Fonctionnaires et bureaux maritimes // REB. 1961. Т. 19. P. 249 et sq.).

²⁷³ Протонотарий флота не значится в ведомстве друнгария флота эпохи составления «Клеторолигия» Филофея (Kletorol., 140). Протонотарий флота был фискальным чиновником (Jean. Маугор., 74). Он заведовал средствами, собранными на строительство флота (καρὰ βωπορία) (Leo Takt., XIX, 105).

²⁷⁴ Напомним, что *хартуларий фемы* отвечал за набор воинов (Leo Takt. IV.10). О хартуларии флота в IX столетии см.: Bury J. Administrative System... P. 110.

²⁷⁵ Моряки, упоминавшиеся наряду со стратиотами в экскуссионных грамотах (Actes de Chios., 548; MM, V. 137, 144, VI. 2, 20, 22, 27, 47; Actes de Lavra, № 31), были моряками флотских экипажей (Jus., IV, 218). Поставка рекрутов для корабельных команд была возложена на администрацию прибрежных территорий Империи, которые отвечали также за *катергоктисию*.

²⁷⁶ Это, к примеру, протонотарии, хартуларии, стратевты, логарнасты, анаграфевсы, эпопты, орфоты, диикиты и т.д. О фискальных обязанностях, наложенных на провинции, см.: Xanaltos D. Beiträge zur Wirtschafts- u. Sozialgeschichte Makedoniens. München, 1937.

²⁷⁷ Ahrweiler H. Recherches... P. 36–52 (стратиг), P. 67–78 (судья).

²⁷⁸ ODB. P. 1127; Ahrweiler H. Byzance et la mer... P. 273.

²⁷⁹ Ahrweiler H. Byzance et la mer... P. 132–133.

²⁸⁰ Nesbitt, Oikonomides. P. 112.

²⁸¹ Ahrweiler H. Byzance et la mer... P. 79.

²⁸² Nesbitt, Oikonomides. P. 131.

²⁸³ Ahrweiler H. Byzance et la mer... P. 128–130.

²⁸⁴ «Ο στόλος ἀπαξ ἄχρι Πρενέτου». У Продолжателя Феофана Пренет назван Преетом (Theoph., Cont., VI, KVII, 28).

²⁸⁵ Comm., Т. II. P. 195 et sq.; *Ahrweiler H. Byzance et la mer...* P. 34, n. 3.

²⁸⁶ Суда, находившиеся в распоряжении императрицы, назывались *кораблями василиссы*.

²⁸⁷ *Ahrweiler H. Byzance et la mer...* P. 128–129.

²⁸⁸ Ibid. P. 156–157.

²⁸⁹ О варангах при Никифоре Вотаниате см.: *Blöndal S. The Varangians of Byzantium / tr. and ed. by B. Benedikz. Cambridge, 1978.*

²⁹⁰ Исчезновение фемных флотов привело к исчезновению также стратигов морских фем и стратигов — командующих флотом.

²⁹¹ *Ahrweiler H. Byzance et la mer...* P. 163–171.

²⁹² *Lemerle P. Prolégomènes...* P. 90, прим. 4.

²⁹³ Контараты (копейщики) всегда упоминаются вместе с моряками (Kekaum. 30, 73). О лучниках на флоте см.: Kekaum., 103. Ср.: *Ahrweiler H. Byzance et la mer...* P. 150.

²⁹⁴ «Огненосные корабли находились в различных прибрежных районах».

²⁹⁵ Согласно сообщению Кекавмена (Kekaum., 102–103), корабли, которые отправлялись на острова, были «длинными кораблями» и назывались хеландиями.

²⁹⁶ О присутствии здесь флота сообщает Кекавмен (Kekaum. 102). Никифор III Вотаниат во время борьбы с Никифором Вриеннием собирал критское войско (Attaleiat., 288), а Никифор Мелиссин начал свой мятеж на острове Кос, откуда он отправился в Малую Азию (Nicerph. Vguen., III, 15). Все эти действия совершались, естественно, при участии флота. Заметим наконец, что Киклады в данный период были объединены в отдельный административный округ. Его начальник (диикит) упоминается в 1079 г. (MM, IV, 22). Также известна печать судьи этих островов, относящаяся к XI в. (Corinth XII, № 2752).

²⁹⁷ О базах флота на Западе, сохранившихся до конца войн в Южной Италии, см.: *Ahrweiler H. Byzance et la mer...* P. 124–125.

²⁹⁸ Плохо изучена ситуация на юго-западном побережье Черного моря, которое в начале второй половины XI в. оказалось под угрозой нападения сельджуков. Заметим, что турки дошли до Трапезундских гор, однако сам город оставался в руках византийцев до 1071 г. (Attaleiat., 176). Синопа была захвачена в 1081 г. (Alexiad., III, 14–15). Наконец, все побережье вплоть до Ираклии, вероятно, подвергалось грабежам

сельджукских банд начиная с последней четверти века (Niceph. Bryen., III 12–15). Трапезунд, Синопа, Амастра, — важные морские базы первой половины XI в. — теперь приходят в упадок. Зато Анхиал и Месемврия на западном побережье Черного моря во второй половине XI в. вследствие войны с печенегами приобретают большое стратегическое значение (Skyl., Sint. hist. I. 443, о Месемврии; Alexiad., II, 24 об Анхиале).

²⁹⁹ *Ahrweiler H.* Byzance et la mer... P. 222 et sq.

³⁰⁰ Средний срок службы корабля составлял около 25 лет. Поэтому отказ от выделения необходимых на ремонт кораблей средств мог сказаться самым губительным образом уже через четверть века. Таким образом, можно представить себе состояние византийского флота в тот период, характеризующийся упадком всего военного строя, сухопутных войск и военного флота Византии.

³⁰¹ «Флот был разоружен».

³⁰² *Ahrweiler H.* Byzance et la mer... P. 158.

³⁰³ *Ibid.* P. 181.

³⁰⁴ Выгоду из этой ситуации извлекли все державы, располагавшие торговым флотом, и прежде всего — мусульманский Египет, переживавший период своего развития во время правления Фатимидов, а также итальянские города, которые сделали посредниками в торговых операциях между Европой и средиземноморскими странами.

³⁰⁵ Для нашего периода основным источником в деле определения важнейших морских баз является описание путешествий к Святым местам.

³⁰⁶ См.: *Ahrweiler H.* Byzance et la mer... P. 57–58.

³⁰⁷ В X столетии Фигела продолжает упоминаться в источниках в качестве промежуточного пункта на пути к Криту (Const., Seremon., II, 45; AS. Nov. T. III. P. 533, 577). Согласно сообщению Михаила Атталеи (Attaleiat., 223–224), Агия возле Эфеса являлась пунктом пересечения морских путей, которые связывали через Карпафос Малую Азию с Критом.

³⁰⁸ Согласно Ибн Хавкалу (*Vasiliev A.* Byzance et les Arabes. T. II. P. 414–417), Трапезунд по своему значению приравнивался к Атталии. В Житии Георгия Амастридского (*Vita s. Georg. Amastr.*, 43) упоминаются торговцы из Трапезунда; Житие св. Афанасия Афонского (*Vita s. Athan. Athon.*, 15) упоминает трапезунтского коммерцианта (*Antoniadis-Bibicou H.* Recherches sur les douanes... P. 63).

³⁰⁹ Оба были предназначены для морского и торгового использования (ММ, III, 35; Jus., I, 420); *Ahrweiler H.* Byzance et la mer... P. 225, п. 5.

³¹⁰ Он находился под управлением дуки: (*Alexiad.*, VI, 9, 12); Месемврия становится местом расположения военного командования на Дунае (*Skyl. Synt. Hist.*, II, 483).

³¹¹ Об Ираклии см.: *Const.*, Ceremon. I, Ap. 496; *Itinéraires russes en Orient* / tr. В. de Khitrowo. Geneve, 1889. P. 6 et sq.; *Éloge de saint Euthyme* // *DIEE*. 1892. Т. IV. P. 411 et sq.

³¹² О Редесто см.: ММ. V. 136; Тур. Pakour. 55 et sq.; *Attaleiat.*, 203; фундукарии Редесто.

³¹³ В этих городах мы находим первые колонии итальянских купцов; Ср: *Dölger F. Regesten...* № 1081, 1365, 1488, 1499, 1578, 1590, 1607, 1610, 1616, 1618, 1647.

³¹⁴ Город был разрушен землетрясением. Находящийся в устье Риндака Лопадий, неподалеку от озера Аполлония, упоминается в XI столетии как относительно активный порт, который наряду с городами Артаки и Пиги контролирует торговые и военные пути из Мисии и с полуострова Кизик. Об этом регионе см.: *Marquard J.* Kyzikos und sein Gebiet. Berlin, 1836.

³¹⁵ *Lemerle P.* Philippines et la Macédoine orientale. Paris, 1946. P. 208 et sq.

³¹⁶ О Стровиле: *Amantos K.* Hellènika. 1939. Т. 10. P. 292. Название «Стровил» очень часто встречается в источниках XI в. (*Psell.*, SM. p. 299–300).

³¹⁷ Об Атталии имеются сообщения Ибн Хавкала: *Vasiliev A.* Byzance et les Arabes. Т. II. P. 414–417; Печати диикитов Атталии: *Laurent V.* Orghidan. № 255, и одного *коммеркуария*: *Schlumbergsr G.* Sigillographie... P. 305. Они датируются XI в.; *Antoniadis-Bibicou H.* Recherches sur les douanes... Index, Attalia.

³¹⁸ Этот способ часто применялся в прошлые времена для переправки кораблей (*Theoph.*, cont., V, 31). Он был известен с античных времен (*Thuc.*, III, 15).

³¹⁹ *Neumann C.* Die Byz. Marine, ihre Verfassung u. ihr Verfall (10. bis 12. Jahrhundert.) // *Historische Zeitschrift, neue Folge*. 1898. Bd. XLV. S. 13, 17.

³²⁰ Подробнее обо всех этих реформах Алексея I см. *Angold M.* The Byzantine empire, 1025–1204: A political history. London, New York, 1997. P. 148–155.

³²¹ Ср. *Ahrweiler H. Byzance et la mer...* P. 139 et sq.

³²² Против Алексея было составлено более десятка заговоров, направленных либо на захват престола, либо на узурпацию власти в отдельных регионах. См.: *Angold M. The Byzantine empire...* P. 134–136.

³²³ Из-за военных действий, которые проходили по всей территории Империи, система провинциального управления при Алексее отличалась сосредоточением всех нитей власти в руках военных. Офицер, командовавший тагмными войсками в том или ином регионе (дука или катепан), возглавлял также всю гражданскую и военную администрацию на территории, где располагались его войска. В результате этого должность судьи (критеса или претора), до сих пор возглавлявшего всю гражданскую администрацию провинций, потеряла свое значение. Судья как главный администратор исчез из всей системы управления Малой Азии. В то же время он продолжал осуществлять свои должностные обязанности в провинциях, наименее затронутых событиями конца XI в., а именно — в объединенной феме Фракия–Македония и особенно — в феме Эллада–Пелопоннес. Там он продолжал играть важную роль в фемной администрации. Этот регион позже будет иметь особый военный статус, который приблизит его к морскому военному округу. См. *Ahrweiler H. Byzance et la mer...* P. 275–279.

³²⁴ *Guilland R. Le drongaire...* P. 222 и перечень великих дук того периода.

³²⁵ О первом великом дуке см. источники XII в. (*Alexiad.*, Index. «Иоанн Дука»; *Vita s. Melet.*, 27; *Actes de Lavra*, № 45; *Theoph.*, Ep. 63, 64; *Actes de Xeropot.*, № 7).

³²⁶ *Ahrweiler H. Byzance et la mer...* Ap. III.

³²⁷ *Талассократор* — литературное слово, которое обозначало «командир отдельной эскадры» (*Alexiad.*, VI, 16, VII, 25–26; IX, 24). Об этом термине: *Sesan M. La flotte byzantine des Comnènes et des Anges // Byzantinoslavica*. 1960. Т. 21. P. 51. Автор при этом не делает различия между талассократором и великим дукой флота.

³²⁸ Он был особенно важным чиновником в правительстве при Алексее I (*Just.*, I, 279; 280; 281; 293; 302 (трибунал друнгария); 319; 349).

³²⁹ *Ahrweiler H. Byzance et la mer...* P. 271.

³³⁰ Стратиг Филадельфии (*Alexiad.*, XIV, 1), Пергама и Хилары (*Alexiad.*, XIV, 1), Лампа (*Alexiad.*, XI, 5); фрурон, топотирит, протевон Атгалии (*Alexiad.*, XIV, 1), Акрона (*Alexiad.*, XIV, 3), Кизика (*Alexiad.*,

XIV, 5). Наряду с дуками Фессалоники и Диррахия, которые уже играли значительную роль в XI в., источники комниновского периода упоминают дук, катепанов и стратигов, находившихся во главе следующих прибрежных городов и островов: Авидос (*Actes de Lavra*, № 47), Смирна (*Alexiad.*, XIV, 6, ММ. IV. 62), Эфес (*Alexiad.*, XIV, 6), Атталия (*Alexiad.*, XIV, 1; *Theoph.*, Ер. № 49), Селевкия (*Alexiad.*, XI, 10), Анхил (*Alexiad.*, VI, 9, 11), Трапезунд (*Scumberger G. Sigillographie*. P. 342 (Гавра, дук Трапезунда); *Dölger F. Regesten...* №°1222), Амастрида (*Laurent V. Orghidan*. №. 227), Фивы (залив Эвбеи и Эврипа) (*Vita s. Meletios*. 29), Крит (*Ahrweher-Glykatzi H. L'administration militaire de la Crète byzantine // Byz.* 1961. Т. 31. 1961. P. 223; добавим, что в 1197 г. упомянут дук Крита Никифор Контостефан (ММ. VI. 139–140), который, без сомнения, был последним представителем византийской администрации на Крите), Корфу (*Alexiad.* I.16), Кипр (*Alexiad. Index «Кипр»*) (*Laurent V. Orghidan*. №° 205; *Scumberger G. Sigillographie...* P. 305; *Dölger F. Regesten...* № 1211, 1222, 1259, 1295а; *Kônstantopoulos K. Héméroligion de la Grande Grèce. Athènes, 1928*. P. 481–488), Самос (ММ. VI. 34, 35, 42, 55) (*Dölger F. Regesten...* № 1143, 1149), Пепрам, Адрамитт (*Alexiad.* XIV.1), Кизик (*Alexiad.* XIV.5), Ираклия Понтийская (*Alexiad.*, III, 9) и на киликийском и финикийском побережье — Тарс и Лаодикия (*Alexiad.*, Index «Тарс, Лаодикия»).

³³¹ Об администрации этого периода: *Sesan M. Die administrative Einteilung d. byz. Reiches z. Zeit d. Komnenen u. Angheloi. Cernauti, 1942*. P. 120 et sq. Работа хорошо документирована, но не позволяет, тем не менее, отследить изменения, которые претерпел административный аппарат Империи.

³³² Слова «земля», «топос», «хора», связанные с названием фемы, показывают эту эволюцию (*Kinnam.*, 9: «земля Фракисий»; *Skoutar.*, 370: «хора Фракисий»); об использовании этих терминов в источниках: *Ahrweiler H. L'histoire et la géographie de la région de Smyrne entre les deux occupations turques // TM.* 1965. Т. I. 1965.

³³³ Например, хрисовулл Алексея I, изданный в пользу Анны Далассины (*Alexiad.*, III, 6), где секреты противопоставляются фемам (провинциям).

³³⁴ «Хория фемы», «диикия фемы».

³³⁵ *Ahrweiler H. Byzance et la mer...* P. 57–58.

³³⁶ «Ираклия, или Гераклия, очень населена, весьма торговита, где находится множество флотов и войск». Труд Идриси, а так-

же итинерарии того периода остаются важным источником для изучения морских баз.

³³⁷ *Cramer J. A. Anecdota Oxoniensia...* P. 171–172.

³³⁸ О мятеже Георгия Таронита против Алексея см.: Theoph., Ер. № 40, 43; О ситуации в Трапезунде, мятеже в период правления Иоанна II: *Petit L. Monodie de Théodore Prodrome sur Etienne Skylitzès // ИРАИК. 1903. Т. 8. С. 9 et sq.*

³³⁹ Византия давно монополизировала Черное море. Среди портов, открытых для иностранных купцов, ни один не находился в Понте Эвксинском. Город Ираклия, упоминавшийся в хрисовулле по поводу льгот, предоставленных венецианцам, был Ираклией Пропонтидской (*Dölger F. Regesten. № 1081*). Порты Черного моря, за исключением, однако, Матрахи и Росии, впервые были открыты Мануилом I для генуэзцев, возможно, в виде антивенецианской меры, что объясняется общей политикой этого императора по отношению к морским республикам Италии (*Ahrweiler H. Byzance et la mer... P. 255–257, Jus., I, 417–421*).

³⁴⁰ *Ahrweiler H. Byzance et la mer... P. 178.*

³⁴¹ *Банников А. В., Морозов М. А. Византийская армия... С. 420–421.*

³⁴² *Ahrweiler H. Byzance et la mer... P. 178*, перечень освобождений от налогов, где названы влахи, албаны, турки, куманы. См. также: *Alexid., IX, 13–14; XII. 21; Skyl., Synt.hist., II, 459; Niceph. Bryen., I, 12.* См. также: *Ahrweiler H. Recherches... P. 24.*

³⁴³ Однако при Алексее имеется пример применения принципа всеобщей повинности — набор войск в Русии во Фракии (*Alexiad., VII, 9*), когда в войска были призваны все местные жители, имевшие соответствующий возраст, и даже крестьяне, которые получили приказ явиться со своими повозками.

³⁴⁴ Распространение его на всю армию Империи эпохи Комнинов придает ей тот вид, который отличает ее от армии эпохи Исавров и от армии Македонских императоров. Тагмы, которыми командовали пшоземные или византийские офицеры, принимали участие в различных военных действиях, где бы они ни шли. Они все подчинялись центральному командованию армии.

³⁴⁵ О великом доместике: *Guilland R. Le grand domesticat à Byzance // EO. 1938. Т. 37. 1938. P. 53–64; Laurent V. Le grand domesticat. Notes complémentaires // EO. 1938. Т. 37. 1938. P. 65–72.* Великий доместик, по словам Никифора Вриенния, заменил доместика схол Запада (*Niceph. Bryen., IV, 19*). Доместика схол Востока в этот период

уже не существовало, а его войско было расформировано в результате турецкого вторжения. Первым великим domestиком, упомянутым в источниках, был Григорий Пакуриан (*Alexiad.*, IV, 4; VI, 14), а после его смерти — брат Алексея Адриан Комнин (*Alexiad.*, VII, 1; VIII, 7). См. Dölger F. *Regesten*, № 1018; его печати: *Schlumberger G. Sigillographie*. P. 342, 684; *Laurent V. Bulles métriques // Hellénika*. T. VI. 1934. P. 63. № 564; *Theoph.*, Ep. №° 14; *Guilland R. Le grand domesticat...* P. 54.

³⁴⁶ Некоторых великих domestиков в источниках называют domestиками Запада: *Guilland R. Le grand domesticat...* P. 54–55. Географическое уточнение связано с тем, что в это время военные операции проводились в основном на Западе.

³⁴⁷ *Guilland R. Le grand domesticat...* P. 62; *Ahrweiler H. Byzance et la mer...* P. 207.

³⁴⁸ *Ahrweiler H. Byzance et la mer...* P. 207, n. 7.

³⁴⁹ О генуэзских пиратах (ММ., III, 46–49) см. *Ahrweiler H. Byzance et la mer...* P. 446–447.

³⁵⁰ О порче монеты и о конфискациях имений противников: *Zon.*, XVIII, 57; об экономической и финансовой политике Алексея и ее тяжелых последствиях: *Iohan. Antioch.*, Disc. P. 356.

³⁵¹ См. обвинения Зонары (*Zon.*, XVIII, 57) и жалобы Иоанна Антиохийского (*Iohan. Antioch.*, Disc. P. 357), где упомянуты обязательства, наложенные на подданных (земледельцев, торговцев и ремесленников) под предлогом военных расходов. Подтверждение применения меры относительно избытка земельного имущества, введенные Алексеем I, мы имеем в типиконе Григория Пакуриана (*Tур. Rakour.*, 55) и в новеллах (*Jus.*, I, 384).

³⁵² Налог обозначается как стратия или дром (предназначенный в то время для должности). Им облагалась недвижимость (проастии и ктемы) независимо от статуса их владельца, который, очевидно, не пользовался освобождением от уплаты налогов; владелец имущества может быть освобожден от стратии по решению императора. В таком случае освобождение как таковое вписывалось в описи (матрикии) соответствующих секретов (*Actes de Lavra*, № 47; по поводу их последующего применения: *Jus.*, I, 309; упоминание простаксиса по отношению к стратии: *Jus.*, I, 383).

³⁵³ Об этом налоге, названном позже флотским (не путать с налогом на набор моряков прежних времен, существовавшим при Алексее I): *Actes de Lavra*, № 53; позже: ММ., VI, 111, *Mich. Chon.*, I, 308; II, 106, 107; упоминание сборщиков налога на флот.

³⁵⁴ Для обеспечения выплат и вознаграждений некоторым высшим офицерам и нескольким высокопоставленным лицам, принадлежавшим к его семье и окружению, Алексей I прибег к новым средствам. Он назначил этим знатым лицам часть налоговых поступлений, которые уплачивались регионами и областями. Налоги, которые платили жители этих областей или владельцы обремененных имуществ, должны были поступать на счет таких лиц. О развитии этого института см.: *Ostrogorsky G. Pour l'histoire de la féodalité byzantine. Bruxelles, 1954. P. 1–257.*

³⁵⁵ Именно это, вероятно, заставляет Никиту Хониата строго осуждать эпоху правления Мануила I и рассматривать династию Комнинов в целом ответственной за ту катастрофу, которая поразила Империю на рубеже XIII в. (*Choniat. Hist., VI, 456*).

³⁵⁶ Приведем несколько характерных примеров подобной системы вознаграждения. Великий логофет и брат императора Адриан Комнин получил налоговые поступления из региона Паллины и Кассандры. Владельцы земельных участков, расположенных в этом регионе, как, например, земледельцы, принадлежащие лавре Св. Афанасия, выплачивали свои налоги и отчисления лично ему, а не государственному налоговому ведомству, что возмутило монахов и вызвало с их стороны некоторое беспокойство (*Actes de Lavra. № 39*). Таким же образом, вероятно, и великий дука флота, дядя императора Иоанн Дука, получил налоговые поступления от земель, расположенных в регионе Иерисс. Его прониар, в частности, разбирает разногласия между земледельцами, принадлежавшими Антониевому монастырю, располагавшемуся в регионе, который был приписан в налоговом отношении к великому дуче (*Actes de Xeropot. № 7*). Зятю императора кесарю Никифору Мелиссину были пожалованы налоговые поступления Фессалоники (*Zon., XVIII.56*). Первый великий доместик Григорий Пакуриан, вероятно, также пользовался налоговыми поступлениями, пожалованными ему с областей Мосинополь и Смолена, и это объясняет наличие среди его личных документов налоговых расписок жителей этой области (*Tur. Rakouç., 56*). Наконец, упоминание земель, находящихся под протекцией севастократора, которые были освобождены от выплат в связи с дискуссией в пользу лавры, предполагает подобное предоставление протекции в пользу старшего брата Алексея – Исаака. Во всяком случае, предоставление налоговых отчислений в пользу частных лиц

и налоговые выплаты лицам, не принадлежавшим к государственному налоговому ведомству, в данном случае лицам, являвшимся своего рода бенефициариями (*Ahrweiler H. La concession des droits incorporels. Donations conditionnelles // Actes du XIIIe Congrès int. d. Études byz. Ochride 1961, Belgrade, 1964. T. I. P. 103.*), которые создают свой примитивный налоговый аппарат в подражание налоговому аппарату государства, создали новую систему расчетов государства с его должностными лицами и высшими военными. Впоследствии эта система будет значительно расширена (*Ahrweiler H. Byzance et la mer... P. 220*), что даст императору новые экономические ресурсы. Она вызвала разгрузку налоговой системы Империи, которую в тех регионах, где предоставлялась прония и икономия, заменили налоговые учреждения бенефициариев-прониаров. пожалование части налоговых поступлений частным лицам, введенное Алексеем I и вначале действующее только в отношении высших должностных лиц, офицеров и чиновников центрального правительства, которые в большинстве своем являлись членами императорской семьи, начиная с правления императора Мануила Комнина станет способом содержания всего офицерского корпуса Империи. Названная в тот период военной пронией, она приобрела особый статус и стала небольшой и строго фиксированной квотой налогов, что отличает ее от значительных пожертвований периода Алексея I.

³⁵⁷ *Ostrogorsky G. Pour l'histoire de la féodalité... P. 26–54.*

³⁵⁸ От военной пронии, которая состоит в пожаловании военным-стратиотам доходов с земли, которое не сопровождается пожалованием самой земли, следует отличать земельное дарение, которое совершалось в пользу различных лиц и этнических групп Фракии и Македонии, осевших в Империи с обязательством служить в армии. Представители этой категории населения, служившие в различных военных подразделениях, являлись собственниками своей земли.

³⁵⁹ Термин *парик* тогда обозначал не освобожденного от налогов земледельца. Об институте военной пронии мы обязаны конкретными сведениями Никите Хониату. Она довольно точно называется у него *дарением париков*. Хониат отмечает, что этот институт распространился при Мануиле I (*Choniat., Hist., VI, 272–274*). Нам представляется, что нет никаких оснований сомневаться в правдивости этого сообщения. Мануил I до конца своего длинного правления не прекращал организовывать крупные военные походы. В силу этого

обстоятельства именно он больше, нежели любой другой император, имел потребность найти средства, которые позволяли бы ему содержать значительное регулярное войско. Вдохновившись старым институтом пронии, он распространил военную пронию, которая была эквивалентна жалованию за несение военной службы, на рядовых воинов. Сильно критикующий введение института военной пронии Никита Хониат достаточно определенно замечает, что она поставила свободных граждан Империи в зависимость от грубых и распущенных людей, и даже иноземцев (Choniat., Hist., VI, 272–273). Эти последние, без сомнения, были фрактами, тяжеловооруженными всадниками, набравшимися среди чужеземцев, обосновывались на территории Византии. Если верить Никите Хониату, распределение военных проний изменило лицо ромейской державы, и прежде всего византийского войска, которое стало содержаться в соответствии с этим способом и потеряло свой воинственный вид, став праздным (Choniat., Hist., VI, 272–273).

³⁶⁰ В период правления Палеологов прония становилась наследственной. Она продолжала быть действующим институтом до конца существования Империи (О развитии этого института: *Ostrogorskij G. Pour l'histoire de la féodalité...* P. 54).

³⁶¹ Один интересный текст XII в., изданный С. Лампросом, упоминает некоего дуку Кацампа и в архаической манере (текст является литературным и высмеивает должность этого лица) дукой и августалом, который эксплуатирует воды Пропонтиды. Морские пронии предоставлялись и другим лицам, в частности монастырям (Jus., I, 383) Dmitrievskij A. Tyrika... Т. 1. P. 697.

³⁶² Императорская канцелярия наряду с ведомством дрома (почты) в связи с напряженной дипломатической деятельностью, которую проводила Империя, превратилась теперь в особо значительное ведомство. Она стала чем-то вроде императорского совета, в котором помимо высокопоставленных и сведущих в дипломатии лиц заседало значительное количество нотариев (императорских секретарей), которые обучались в высшей юридической школе Константинополя и были особенно компетентны в политических вопросах. В связи с характером политики Империи некоторые секреты приобретают большее значение. К ним относятся, например, секрет дрома и ведомство торгового флота, которое из простого секрета параталассита, каковым оно было при Алексее I, в XII в. превращается в своего рода министерство моря

(*Ahrweiler H. Fonctionnaires...* P. 251–252). В то же время другие ведомства, как, например, экономические секреты (логофесий геникона и секреты, ответственные за управление императорским имуществом), теряют свое значение перед финансовым ведомством великого логариаста, которому они теперь подчинялись.

³⁶³ В период возвращения территорий, захваченных турками в Азии и норманнами и печенегами на Западе, Алексей I поручает дукам, командовавшим контингентами войск, которые вели военные действия, возглавить гражданскую и военную администрацию больших городов, снова оказавшихся под византийской властью. Основной задачей этих командующих, кроме обороны города, во главе которого они были поставлены и который являлся центром их военной власти, становится также освобождение соседних областей (*Ahrweiler H. Byzance et la mer...* P. 222.). Таким образом, вероятно, постепенно дука оказался ответственным за управление обширными регионами. Эти регионы с крупным городом в центре образовали отдельные административные единицы, т. е. территориальные округа — новые имперские фемы. Возвышение дуки — главы города до ранга дуки — главы фемы было медленным процессом. Оно не везде проходило в том же ритме и зависело от военной ситуации в том или ином регионе и от продвижения войск. В самом деле было бы напрасной тратой времени искать какой-то императорский акт, по которому учреждались бы новые фемы XII в. Византия вновь приступила к реформе своего административного управления, постепенно приспосабливаясь к потребностям и возможностям соответствующего периода.

³⁶⁴ В самом деле политика восстановления фем, ставшая возможной в то время, когда была обеспечена целостность имперской территории, начинается при Иоанне II и продолжается при Мануиле I. Она является наиболее важным аспектом деятельности в области провинциального управления Империи в период правления преемников Алексея I. Эта политика была непосредственно связана с развитием института военачальников — дуков, которые превратились в правителей провинциальных округов (*Ibid.* P. 61 et sq.).

³⁶⁵ Ср.: *Ahrweiler H. L'administration militaire de la Crète...* P. 225, 227.

³⁶⁶ Записка на манускрипте: «согласно распоряжению великого дуки (который также является) анаграфевсом Кипра» (NH. T. V. 1908. P. 485).

³⁶⁷ *Panchenko B. Catalogue...* № 241.

³⁶⁸ Об этом определено сообщает Михаил Хонат: «Император доверяет тебе мир (регион), который простирается от Фракии до

Пелопоннеса» (Mich. Chon., I, 335); Ср.: Mich. Chon., I, 340: «пожаловал управление всей Европой»: письма, адресованные великому дуке. Mich. Chon., I, 336: «Он носит тот же титул и управляет теми же греческими городами». Это же следует из просьбы Михаила Хоната, адресованной великому дуке, о предоставлении налоговых льгот для своей церкви (Mich. Chon., I, 324–342; II, 98–100), которая, как и все население этих областей, была истощена выплатой морского налога и налога на строительство кораблей (Mich. Chon., II, 106–107). Наконец, он демонстрирует это, когда показывает свою епархию, принимающую участие в строительстве флота, отправленного против генуэзского пирата Кафура (Mich. Chon., I, 308; II, 106, 107, 159). О Кафуре: *Ahrweiler H. Byzance et la mer...* P. 289–291.

³⁶⁹ Здесь он просто назван великим дукой или анфипатом Эллады. *Schlumberger G. Sigillographie...* P. 189.

³⁷⁰ Так назывались военные чиновники, стоявшие во главе этих регионов, которые объединяли в себе всю гражданскую и военную власть в этой феме.

³⁷¹ *Ahrweiler H. Recherches...* P. 77, прим. 5: перечень и упоминание в источниках.

³⁷² Термин «хорий-граница» часто используется в источниках либо для обозначения городских окрестностей (пригородных территорий), и тогда это слово используется во множественном числе (Niceph. Bryen. III, 14–15; Attaleiat., 9, 45, 54, 117, etc.), либо для обозначения границы собственности (Theoph., Lettr. № 45: «хорий вдовы»; Kaminiates. De expugn. § 25; «вдовские хории»), и тогда этот термин не имеет ничего общего с терминологией провинциальной администрации. Кроме того, в данном случае его не следует путать со специальным термином «хорион», означающим «склад пшеницы». *Antoniadis-Bibicou H. Recherches sur les douanes...* P. 185 sq.

³⁷³ Таковыми были Фивы, Афины, Патры, Навплия, Аргос и т.д.

³⁷⁴ Термин *друг* служит эквивалентом термину *зиг*, который имеет географическое значение. В источниках, относящихся к материковой Греции и Пелопоннесу, эти два термина стали патронимами (MM., V, 39, 42; VI, 158, 160, и т. д.).

³⁷⁵ Это подтверждает и Малакс (Euth. Mal., Ep. № 3.), который считает должность претора связанной с церковными обязанностями, но при этом церковные одежды он сменил на солдатское облачение.

³⁷⁶ О судьях и преторах и их полномочиях: *Ahrweiler H. Recherches...* P. 83 et sq.

ПРИМЕЧАНИЯ К ТРЕТЬЕЙ ГЛАВЕ

¹ «Если флот придет в упадок, то ты также исчезнешь».

² «... Scaphas longarum navium, item speculatoria navigia scaphas militibus compleri jussit».

³ «Longas naves, [quibus Caesar exercitum transportandum curaverat,] quas Caesar in aridum subduxerat».

⁴ «... Quarum XI erant tectae».

⁵ «...Factae enim subito ex humidia materia non eundem usum celeritatis habebant».

⁶ «... Ex insigni facile agnosci poterat».

⁷ *Jal A. La flotte...* P. 56.

⁸ «...In quibus paucae erant aeratae» (дословно «обитые медью»).

⁹ «Duodecim naves longas in quibus erant constratae quattuor».

¹⁰ Аппиан сообщает о 40 кораблях Цезаря, захваченных в Ионическом море (App., BC, II, 49). Вероятно, Аппиан и Цезарь повествуют об одном и том же эпизоде.

¹¹ «...Ex pellibus quibus errant textae naves».

¹² *Jal A. La flotte...* P. 62, п. 1.

¹³ Этот эпизод несколько иначе описывает Аппиан: «Антоний же, посадив других на корабли, поплыл мимо Аполлонии под парусами при попутном ветре. Когда к полудню ветер ослабел, 20 кораблей Помпея, направленные на обследование моря, заметили врагов и стали их преследовать. Ими, так как на море было безветрие, овладел сильный страх, чтобы военные корабли не пробуровили их своими медными носами и не потопили. И корабли Помпея уже должным образом приготовились, уже стали направлять камни из пращей и стрелы. Но вдруг налетел ветер сильнее прежнего, и они, развернув немедленно большие паруса, встретили неожиданный ветер и поплыли уже без страха. Суда вражеские отстали, жестоко претерпевая от бури, ветра и высоких волн, и с трудом прорвались к каменистой и лишенной пристаней суше, захватив из кораблей Цезаря всего два, застрявших в болоте. Антоний со всеми остальными причалил в так называемый Нимфей» (App., BC., II, 59; пер. С. А. Жебелева).

¹⁴ «...Scaphis minoribusque navigiis compluribus summissis...»

¹⁵ «... Ἀπορά τριήρων σκάφειν ἐπεραιούτο μικροίς».

¹⁶ «... Ἀπὸ τριήρων ἐς σκάφη».

¹⁷ «Duae omnibus epibatis nudatae».

¹⁸ «...Navibus longis Rabirium Postumum in Siciliam ad secundum commeatum arcessendum mittit».

¹⁹ «...Inibi paucis rostratis...».

²⁰ Впрочем, это было не обязательным условием: Октавий в сражении против Ватиния находился на квадриреме, хотя в составе его флота была как минимум одна квинкверема ([Caes.], *Bell. Alex.*, 46).

²¹ Вандалы были не первыми из варваров, кто пытался обосноваться в Африке и создать свой собственный флот. После захвата Рима Аларих (382–410 гг.) двинулся в Южную Италию, намереваясь оттуда переправиться сначала в Сицилию, а затем в Африку. Для этого он приказал построить большой флот. Однако буря, произошедшая в Мессинском пролива, потопила большую часть кораблей Алариха, после чего он отказался от своего предприятия. См. Фольфрам Х. Готы. СПб, 2003. С. 228–229.

²² Кулаковский Ю. А. История Византии. Т. I, С. 215–217; Диснер Г.-И. Королевство вандалов. Взлет и падение. СПб, 2002. С. 66–68.

²³ Диснер Г.-И. Королевство вандалов... С. 80.

²⁴ Хизер П. Падение Римской империи. М., 2011. С. 618–619.

²⁵ Диснер Г.-И. Королевство вандалов... С. 80.

²⁶ Там же.

²⁷ Там же. С. 78.

²⁸ Там же. С. 82.

²⁹ Кулаковский Ю. А. История Византии. С. 292–293; Диснер Г.-И. Королевство вандалов... С. 82–83.

³⁰ Диснер Г.-И. Королевство вандалов... С. 84.

³¹ Кулаковский Ю. А. История Византии. С. 326.

³² Диснер Г.-И. Королевство вандалов... С. 120.

³³ Томпсон Э. А. Римляне и варвары. Падение Западной империи / пер. Т. О. Пономаревой; под ред. М. Е. Килуновской. СПб, 2003. С. 79.

³⁴ «Пусть никто из вас, сотоварищи по оружию, не думает, что сейчас мы будем сражаться только за Анкону и за осажденных в ней римлян и что исход этого сражения имеет отношение только к ним. Нет, в нем заключается критический момент всей войны, и в какую сторону склонится исход этого боя, с той совпадет и конечная судьба всей кампании» (Ргосор., *VG*, IV, 23, 92; пер. С. П. Кондратьева).

«Итак, одержав успех в сегодняшнем сражении и закрепив, конечно, за императором Анкону, мы будем иметь добрые надежды на

победу и во всем остальном в войне с готами. Но если мы будем разбиты в этом сражении — да не будет слово мое знаменем горя — дай бог, чтобы римляне дальше смогли сохранить власть над Италией. Вам надо принять в соображение и то, что если мы проявим трусость в этом деле, нам уже некуда будет и бежать. По суше нам нет пути, так как враги ее занимают, и морем мы не можем свободно плыть, так как враги господствуют и на море. Для нас вся надежда на спасение заключается в наших руках. Она меняется в зависимости от того, как сложатся обстоятельства в результате данного сражения. Итак, насколько хватит у вас сил, проявляйте каждый личную доблесть и принимайте в расчет, что если вы будете разбиты в настоящее время, то это будет, конечно, роковое поражение; если же вы одержите победу, вы достигнете великого счастья и славы» (Просор., ВГ, IV, 23, 93; пер. С. П. Кондратьева). См. *Томпсон Э. А.* Римляне и варвары... С. 79.

³⁵ *Томпсон Э. А.* Римляне и варвары... С. 79–80.

³⁶ Настроение этих лет, за которым последовало отчаяние после битвы при Ярмуке, отражает Феофан Исповедник (Theoph., a. 6118–6121; см. также: Nikeph., Hist., § 12, 17).

³⁷ *Butler J.* The Arab conquest of Egypt and the last thirty years of the Roman dominion, Oxford, 1902; *Большаков О. Г.* История Халифата. Т. II. Эпоха великих завоеваний: 633–656. М., 1993. С. 103–128.

³⁸ *Ahrweiler H.* Byzance et la mer. La marine de guerre, la politique et les institutions maritimes de Byzance aux VII^e–XV^e siècles. Paris, 1966. P. 14; *Большаков О. Г.* История Халифата. Т. II. Эпоха великих завоеваний... С. 164.

³⁹ Об истории территорий, находившихся под владычеством арабов, см.: *Зеленев Е. И.* Египет. Средние века. Новое время. СПб, 1999. С. 28–43; *Lane-Poole S.* A History of Egypt in the middle âges. Londres, 1925; *Grousset R.* L'Empire du Levant. Paris, 1949. P. 91.

⁴⁰ См. об этих событиях: *Beihammer A.* Zypern und die byzantinisch-arabische Seepolitik vom 8 bis zum beginn des 10 Jahrhunderts // Aspects of Arab seafaring: an attempt to fill in the gaps of maritime history / ed. Y. Yousef al-Hijji, V. Christides. Athens, 2002; P. 41–61; *Bosworth C. E.* Arab attacks on Rhodes in the pre-Ottoman period // Aspects of Arab seafaring... P. 63–74; *Cheira M. A.* La lutte entre Arabes et Byzantines: la conquête et l'organisation des frontières aux VII^e et VIII^e siècles. Alexandria, 1947. P. 88–101; *Vasiliev A. A.* Byzance et les Arabes. Tome I: la dynastie d'Amorium (820–867) / ed. H. Grégoire and M. Canard. Brussels, 1935.

Р. 61–63; *Большаков О. Г.* История Халифата. Т. II. Эпоха великих завоеваний... С. 164–165.

⁴¹ Предположение основано на свидетельствах армянского историка Себеоса (Sebeos. Armen. hist. §50). См. также: *O'Sullivan S.* Sebeos' account of an Arab attack on Constantinople in 654 // *BMGS*. Т. 28. 2004. Р. 67–88. По нашему мнению, эти сведения не являются убедительными.

⁴² О мероприятиях Константа II, касающихся флота, см.: *Bury J.* Naval Policy. Р. 24; *Cosentino S.* Constans II and the Byzantine Navy... С. 604–610. Они в основном касаются реорганизации флота на Западе (император жил в Сицилии) и были негативно восприняты итальянским населением. Константин не создал флота как независимой структуры в восточной части Средиземного моря, но в соответствии со сложившейся традицией начал строительство крупного флота с тем, чтобы противостоять арабам. Тот факт, что в сражении при Финике флот находился под личным командованием императора, а не одного из его адмиралов, как это будет в отношении регулярного действующего флота, демонстрирует, на наш взгляд, вполне определенно, что регулярный флот, получивший название флота Карависианов, еще не был образован.

⁴³ Об этой первой большой морской битве, известной под названием «битва мачт», см. *Eickhoff E.* Seekrieg und Seepolitik zwischen Islam und Abendland: das Mittelmeer unter byzantinischer und arabischer Hegemonie (650–1040). Berlin, 1966. С. 11–13.

⁴⁴ *Christides V.* The naval engagement of Dhat as-Sawari A.H. 34 / A.D. 655–656: a classical example of naval warfare incompetence // *Byzantina*. Т. 13. 1985. Р. 1329–1345; *Stratos A. N.* The naval engagement at Phoenix // *Charanis studies: essays in honour of Peter Charanis* / ed. A. E. Laiou-Thomadakis. Brunswick, 1980. Р. 229–247; *Большаков О. Г.* История Халифата. Т. II. Эпоха великих завоеваний... С. 165–166.

⁴⁵ Об этих событиях см.: *Острогорский Г. А.* История Византийского государства. М. 2010. С. 173–175; *История Византии в 3 т.* / под ред. С. Д. Сказкина. Т. 2. М., 1967. С. 354–379.

⁴⁶ *Delogu P.* Longobardi e Bizantini. Turin, 1980; *Бородин О. Р.* Равеннский экзархат. Византийцы в Италии. СПб, 2001.

⁴⁷ *Fiori F.* Costantino hypatos e doux di Sardegna. Bologna, 2001; *Бородин О. Р.* Равеннский экзархат... С. 56–60.

⁴⁸ О противостоянии в Халифате: *Большаков О. Г.* История Халифата. Т. 3. Между двух гражданских войн (656–696). М., 1998. С. 43–88; *Kennedy H.* The Prophet and the Age of the caliphates: the islamic Near East from the sixth to the eleventh century. Harlow, 2004. P. 75–82.

⁴⁹ Три византийских патрикия, по сообщению Агапия и позднейшего яковитского патриарха Антиохии Михаила Сирийца, победили мусульманский флот, остатки которого были тогда сожжены «греческим огнем», изобретенным Каллиником (Agar., 8, 3; Mich. Syr., XI, 13). Однако это известие не подтверждается никакими другими греческими или мусульманскими источниками, и ни Агапий, ни Михаил Сириец не упоминали о каких-либо дальнейших столкновениях на море между византийцами и мусульманами вплоть до периода, наступившего после смерти Муавии, и оба умалчивают о последующем нападении на Константинополь. Их хронология также весьма запутана в отношении этих событий. Кажется наиболее вероятным, что они или их источники перепутали применение и использование «греческого огня» во время последующей защиты Константинополя с некоторым сообщением о предварительной победе над приближающимся мусульманским флотом, которой фактически могло и не быть. Ср.: *Pryor J. H., Jeffreys E. M.* The Age of the ΔΡΟΜΩΝ: The Byzantine Navy ca. 500–1204. Leiden, Boston, 2006. P. 29–30.

⁵⁰ Армянский историк Себеос почти наверняка путает эту экспедицию с более ранними планами по нападению на Константинополь, которые он относит к 654 г. (Sebeos, Armen. Hist., § 50). См.: *Lilie R.-J.* Die byzantinische Reaktion auf die Ausbreitung der Araber. Studien zur Strukturwandlung des byzantinischen Staates im 7. und 8. Jhd. München, 1976. P. 71–79; *Kaegi W. E.* Confronting Islam: Emperors versus Caliphs (641–c. 850) // The Cambridge History of the Byzantine Empire c. 500–1492. Cambridge, 2008. P. 365–394; *Haldon J. F.* Byzantium in the Seventh Century: The Transformation of a Culture. Cambridge, 1990. P. 64; *Treadgold W.* A History of the Byzantine State and Society. Stanford, 1997. P. 303–313.

⁵¹ См. об этих событиях: *Taha A. D.* The Muslim conquest and settlement of North Africa and Spain. London, 1989. *Большаков О. Г.* История Халифата. Т. 3. Между двух гражданских войн... С. 43–88; *Kennedy H.* The Prophet and the Age of the caliphates... P. 89; *Жюльен Ш.-А.* История Северной Африки (Тунис, Алжир, Марокко). М., 1961.

⁵² Датировка всех этих событий до сих пор спорна. См.: *Большаков О. Г.* История Халифата. Т. 3. Между двух гражданских войн... С. 373, 344–345; *Taha A. D.* The Muslim conquest... P. 188–198.

⁵³ *Taha A. D.* The Muslim conquest... P. 203–206; *Pryor J. H., Jeffreys E. M.* The Age of the ΔΡΟΜΩΝ... P. 30–31.

⁵⁴ В 695 г. император Юстиниан II (685–695 гг., 705–711 гг.) был свергнут стратигом Эллады Леонтием. В свою очередь последнего лишил власти Апсимар, ставший в 698 г. императором под именем Тиверия III (698–705 гг.). Будучи в изгнании в Херсоне Юстиниан II женился на сестре хазарского кагана и в 705 г., с помощью болгарского хана Тервеля (700–721 гг.), он возвратил себе Империю, казнив Леонтия и Тиверия. Но спустя 6 лет он, в свою очередь, был низложен стратигом Варданом (Филипником), поднявшим мятеж на флоте и отправлен в 711 г. в Херсон. После опустошения Фракии ханом Тервелем в отместку за низложение Юстиниана II и мусульманские нападения на азиатские границы Византии армия фемы Опсикий начала мятеж и возвела на престол протасикрита Артемия под именем Анастасия II (713–715 гг.). В 714 г. мусульманская армия во главе с братом халифа аль-Валида I (705–715 гг.) Масламой ибн Абд аль-Маликом, вторглась в Галатию и принудила императора Анастасия просить мира (Агар., 8, 3; Al-Tabari, ah. 96). Однако приготовления аль-Валида к крупномасштабному нападению на Константинополь побудили его начать подготовку к осаде. Анастасий приказал строить новые корабли, восстанавливать городские стены и размещать на берегу метательные орудия, собирать провизию, а те, кто не мог сделать достаточных запасов на три года, должны были покинуть город. Узнав, что арабский флот вышел из Александрии, Анастасий решил нанести противнику упреждающий удар и напасть на арабов, занимавшихся заготовкой древесины для новых кораблей. Но в византийском флоте, сосредоточенном у Родоса, вспыхнул мятеж. Войско фемы Опсикия выдвинуло кандидатом на престол налогового чиновника из Едремита, принявшего власть под именем Феодосия III (Theoph., a. 6206–6207; Zon., XIV, 22–28; Al-Tabari, ah. 96, 97; Paul. Diac., Hist. Langob., VI, 36). Когда мусульманский натиск на столицу в 717 г. начал усиливаться, то и он, в свою очередь, был свергнут стратигом Анатолика Львом Исавром, который 25 марта 717 г. стал императором Львом III (*Pryor J. H., Jeffreys E. M.* The Age of the ΔΡΟΜΩΝ... P. 31). — О событиях внутренней истории Византии этого периода см.: *Острогорский Г. А.*

История Византийского государства... С. 196–202; История Византии ... Т. 2. С. 41–47; О внутренней борьбе в Империи и участии в ней армии и флота см.: *Kaegi W. E.* Byzantine military unrest 471–843: an interpretation. Amsterdam, 1981. P. 209–243.

⁵⁵ Киприоты всеми силами помогали Византии в борьбе с мусульманами, нарушая заключенные соглашения. В конечном итоге в 743 г. аль-Валид II выслал многих из них в Сирию. Однако его действия были оценены мусульманскими юристами как слишком суровые, и Йазид III (744 г.) в конечном счете позволил киприотам возвратиться. — О статусе Кипра см.: *Jenkins R. J. H.* Cyprus between Byzantium and Islam, A.D. 688–965 // Studies presented to David Moore Robinson / ed. G. E. Mylonas, D. Raymond. Saint Louis, 1953. Vol. 2. P. 1006–1014; *Kyrris C. P.* The nature of the Arab-Byzantine relations in Cyprus from the middle of the 7th to the middle of the 10th century A.D. // Graeco-Arabica. 1984. Vol. 3. P. 148–175.

⁵⁶ *Brooks E. W.* The relations between the empire and Egypt from a new Arabic source // BZ. 1913. Bd. 22. S. 381–391 и анализ источников.

⁵⁷ *Bury J. B.* A History of the Eastern Roman Empire from the Fall of Irene to the Accession of Basil I (A.D. 802–867). London, 1912. P. 295; *Vasiliev A. A.* Byzance et les Arabes. Tome I... P. 63–64.

⁵⁸ *Lilie R.-J.* Die byzantinische Reaktion... S. 125–131; *Kaegi W. E.* Confronting Islam: Emperors versus Caliphs... 2008. P. 385–394; *Haldon J. F.* Byzantium in the Seventh Century... P. 135–141; *Treadgold W.* A History of the Byzantine State... P. 348–349.

⁵⁹ *Norwich J. J.* Byzantium: The Early Centuries. London, 1990; *Treadgold W.* A History of the Byzantine State and Society. Stanford, 1997.

⁶⁰ См. об этом: *Brooks E. W.* The relations between the empire and Egypt from a new Arabic source // BZ. 1913. Bd. 22. S. 381–391.

⁶¹ *Pryor J. H., Jeffreys E. M.* The Age of the ΔΡΟΜΩΝ... P. 33.

⁶² Ibid.

⁶³ *Gardiner R., Morrison J.* The Age of the Galley: Mediterranean Oared Vessels since pre-Classical Times. Conway Maritime Press, 2004. P. 91; *Bashear S.* Apocalyptic and Other Materials on Early Muslim-Byzantine Wars: A Review of Arabic Sources // Journal of the Royal Asiatic Society. 1991. Vol. 1. № 2. P. 173–207.

⁶⁴ *Mango C.* The Oxford History of Byzantium. Oxford, 2002. P. 141.

⁶⁵ Об иконоборчестве в Византии см.: *Острогорский Г. А.* История Византийского государства... С. 215–224; История Византии ... Т. 2.

С. 49–55. Современная интерпретация: *Brubaker L., Haldon J.* Byzantium in the Iconoclast Era, c. 680–850: A History. Cambridge, 2011.

⁶⁶ *Runciman S.* Byzantine Civilisation. London, 1975. — Иконоборческое движение подорвало также византийские позиции в Италии, где вспыхнуло антигреческое восстание, а король лангобардов Лиутпранд, пользуясь этим, захватил Луни и, возможно, Корсику. Флот, посланный под командованием стратига Манеса, был разбит, вероятно, в 732 г. в Адриатике (Nikeph., § 72; Theoph., a. 6217, 6218), а в 735 г. папа Григорий III и лангобарды изгнали византийского экзарха из Равенны (Genesios. Δ. 2–3; Nikeph. §80–81; Theoph., a. 6224).

⁶⁷ В 750 г. последний халиф из династии Омейядов Марван II (668–750 гг.) был побежден в сражении войсками Абу-л-Аббаса аль-Саффаха (724–754 гг.) и убит. Таким образом, династию Омейядов сменили Аббасиды (о социально-политической борьбе, проходившей в этот период в Арабском халифате, см.: *Shaban M. A.* The 'Abbāsid Revolution. Cambridge, 1979; *Kennedy H.* The Prophet and the Age of the Caliphates... P. 123–132; *Большаков О. Г.* Ал-'Аббāsийун // Ислам: Энциклопедический словарь. М., 1991. С. 5–6; *Фильштинский И. М.* История арабов и Халифата (750–1517 гг.). М., 2006. С. 15–20). Множество представителей рода Омейядов было выслежено и убито, но один из них — Абд ар-Рахман ибн Муавийя — сумел сбежать через Магриб в аль-Андалус, где в 756 г. захватил власть (*Yomt U. M., Какия П.* Мусульманская Испания. М., 1976. С. 38–39; Об Омейядском эмирате в Испании см.: *Lévi-Provençal, L'Espagne musulmane*, vols 1–2). Создание Омейядского эмирата в аль-Андалусе было первой трещиной в мусульманском государстве. Впрочем, это было только началом. Исходя из изменения центра тяжести в мусульманском государстве, второй аббасидский халиф аль-Мансур (754–775 гг.) в 762 г. сделал своей столицей город Багдад (*Kennedy H.* The Prophet and the Age of the Caliphates... P. 124; *Фильштинский И. М.* История арабов и халифата... С. 23). Центр Халифата переместился от Средиземноморья к юго-востоку. Халифат Аббасидов быстро набрал силу, достигнув своего зенита во время правления Харруна ар-Рашида (786–809 гг.) (*Kennedy H.* The early Abbasid Caliphate: a political history. London, Sydney, 1981). Однако вскоре после его смерти в 809 г. вспыхнула гражданская война. В правление Аль-Мамуна (813–833 гг.) Халифат начинает распадаться. Уже в 821 г. большая персидская область Хорасан перешла к Тахиридам. Аббасиды оказались неспособны поддерживать свою

власть к западу от Африки. С третьей четверти VIII в. Магриб начал дробиться на отдельные области. Лидер берберов племени Ибади Зената Абд Аллах Ибн Рустам на некоторое время захватил Кайруан, а затем бежал в Западный Алжир, где основал эмират с центром в Тахарте. Рустамиды стали противниками шиитов Идрисидов на западе и суннитов Аглабидов на востоке Магриба и пошли на союз с испанскими Омейядами (*Wheatley P. The Places where Men Pray Together: Cities in Islamic Lands, Seventh Through the Tenth Centuries. Chicago, 2001. P. 210*). Последний Рустамид, Йязкан ибн Мухаммад, в 909 г. был свергнут берберами Кетама, которыми правил Фатимид Абу Абдаллах (*Talbi M. Rustamids // The Encyclopaedia of Islam / ed. by С.Е. Bosworth, E. van Donzel, W.P. Heinrichs, G. Lecomte. Leiden, 1995. Vol. 8. P. 638–640*). В противоположность хариджитам Рустамидам Идрисиды были шиитами. Их глава был признан некоторыми вождями берберов Зената и в 793 г. основал новую столицу Фес возле старого римского города Волубилис. Он и его потомки были провозглашены халифами. Однако уже в X столетии халифат Идрисидов приходит в упадок (*Eustache D. Idrlsids // The Encyclopaedia of Islam... Vol. 3. P. 1037*).

⁶⁸ *Petrusi A. Ordinamenti militari, guerre in Occidente e teorie dei Bizantini (secc. VI-X) // Ordinamenti militari in Occidente nell'alto medioevo [Settimane di studio del Centro italiano di studi sull'alto medioevo. T. XV]. Spoleto, 1968. Vol. 2. P. 688–95; Talbi M. L'émirat Aghlabide 184–296/800–909: histoire politique. Paris, 1966.*

⁶⁹ *Острогорский Г. А. История Византийского государства... С. 242–244; История Византии ... Т. 2. С. 65–73.*

⁷⁰ *Pryor J. H., Jeffreys, E. M. The Age of the ΔΡΟΜΩΝ... P. 41–42.*

⁷¹ Создание Лангобардского королевства и уменьшение византийского влияния на Равеннский экзархат изолировали Римского папу от Константинополя. Последним императором, который в 663 г. посетил Рим, был Констант II, а последним папой, посетившим в 711 г. Константинополь, был Константин (708–715 гг.). В образовавшемся вакууме имперской власти папа обращает свои взоры в сторону Франкского королевства. В 751 г. папа Захарий (741–752 гг.) помазал Пипина (741–751 гг. — как майордом; 751–767/8 гг. — как король) королем франков (Ann. regni Franc. a. 749–50, 801). Между папой и Франкским королевством был заключен важный союз, который в конечном счете привел в 800 г. к коронации Карла Великого (767/8–814 гг.) римским

императором и к созданию средневековой Западной Римской империи (Ann. regni Franc., a. 801) (Об истории раннесредневековой Италии и Византии см. *Gay J. L'Italie méridionale et l'empire byzantin depuis l'avènement de Basile Ier jusqu'à la prise de Bari par les Normands (867–1071)*. Paris, 1904). Папа был непосредственно обеспокоен действиями лангобардов. В 752 г. их король Айстульф (749–756 гг.) потребовал от Рима уплаты дани и контроля над крепостями в Римском дукате. В ответ на просьбу о помощи со стороны папы Стефана II (752 г.) Пипин вторгся в Италию и одержал победу над Айстульфом, который должен был заключить соглашение с королем франков (Ann. regni Franc., a. 750–56, 773–4; Chron. Salern., § 2; Fredeg. cont., § 36; Leon. Mars., Chron. I. 8). Но в 756 г. Айстульф разорвал договор, и Пипин снова вторгся в Италию (Ann. regni Franc., a. 756; Chron. Salern., § 9; Fredeg. cont., § 39; Leon. Mars., Chron. I, 12). Когда король Дезидерий в 772–773 г. напал на папские территории, папа Адриан I (772–795 гг.) обратился к Карлу Великому, который вторгся, разбил войско лангобардов, осадил и взял Павию, а затем в 774 г. сам короновался королем лангобардов. Лангобардскому королевству наследовало в Италии франкское, которое в конечном счете стало Франко-Лангобардским Итальянским королевством, когда Империя франков начала распадаться (Ann. regni Franc., a. 773–774). В ответ на события, происходившие в Северной и Центральной Италии, византийская императрица Ирина (797–802 гг.), будучи регентом своего сына Константина VI (780–797 гг.) и фактически правительницей Империи, в 781 г. отправила к Карлу Великому посольство с целью договориться о браке его дочери Ротруд и Константина (Theoph., a. 6274). Соглашение было достигнуто, однако в 788 г. она его расторгла и послала в Италию в качестве претендента на престол Лангобардского королевства бежавшего к ней сына Дезидерия вместе с логофетом Иоанном, чтобы противостоять действиям Карла. Однако это предприятие закончилось неудачно (Theoph., a. 6281). Каролингское завоевание привело к тому, что на севере Италии утвердились франки, а в центре находились владения папы. В то же время юг, подчинявшийся лангобардскому герцогу Беневенто Арихису (758–787 гг.), по крайней мере формально стал подчиняться Каролингам. В 787 г. Арихис умер, и в обмен на освобождение его наследника Гримоальда, который был заложником при дворе Карла, его вдова Адальперга признала Каролингский сюзеренитет (Ann. regni Franc., a. 787). Но он оставался эфемерным. К началу

IX в. лангобарды, теперь уже имея новую столицу, основанную Арихисом в Салерно, были доминирующей силой на юге (Ann. regni Franc., a. 812; Chron. salern. § 9–14; Erchemp., Hist. langob. §§ 2–6; Leon. Mars., Chron., I, 12) (О франках, лангобардах, византийцах и мусульманах в Италии в IX и X вв. см: Kreutz B. Before the Normans: Southern Italy in the ninth and tenth centuries. Philadelphia, 1991; Loud G. The age of Robert Guiscard: Southern Italy and the Norman conquest. Harlow, 2000). Их княжества продолжали доминировать там вплоть до норманнского завоевания в XI столетии.

⁷² См. также: *Manfroni C.* Storia della marina italiana dalle invasioni barbariche al Trattato di Ninfedo (anni di C. 400–1261). Milan, 1970. P. 37–39.

⁷³ *Pryor J. H., Jeffreys E. M.* The Age of the ΔΡΟΜΩΝ... P. 45.

⁷⁴ Византийско-болгарские отношения во время правления ханов Телерига (768–777 гг.) и Кардама (777–802 гг.) были довольно дружественными, если не считать случайных столкновений, в которых верх брала, как правило, Империя. Но в 807 г., при хане Круме, военные действия вспыхнули с новой силой. 26 июля 811 г. Крум заманил византийскую армию в засаду в узком горном проходе и нанес ей сокрушительное поражение, в котором был убит император Никифор I (760–811 гг.). Впоследствии, по сообщениям источников, хан якобы сделал из его черепа чашу, которую использовал на своих пирах. В 813 г. в сражении при Вершинике Крум разбил византийскую армию под командованием Михаила I (811–813 гг.), после чего двинулся на Константинополь. Столица была спасена только в результате внезапной смерти хана, а его сын Омортаг в 816 г. заключил с Империей тридцатилетний мирный договор (Genesios, A, 1–2, 10; Zon., XV, 8, 12, 15, 17, 19; Theoph., a. 6265–7, 6283–4, 6288, 6303, 6304–5) (Об этих событиях: *Рэнсимен С.* История Первого Болгарского царства. СПб, 2009. С. 55–76).

⁷⁵ На сторону восставших перешло большинство фем Малой Азии, включая пограничные земли морской фемы Кивирреотов. Привлекательность движения Фомы для населения Малой Азии объяснялась по-разному: и антигреческим настроением среди этнических общин, и реакцией на иконоборческую политику, и начальным этапом социального недовольства. Сам Фома был признан в качестве императора багдадским халифом аль-Мамуном. Однако хотя он оказался способным вести осаду Константинополя с конца 821 г. до весны 823 г.,

его корабли были в конечном счете рассеяны имперскими эскадрами при активном использовании «греческого огня», а его войска — болгарскими отрядами хана Омортага, который послал их в помощь Михаилу II (820–829 гг.) (Genesios, B, 2–8; Skylit., Syn. hist., MT., 10–12; Zon., XV, 22–3; Theoph. cont. II. 9–20). См.: Pryor J. H., Jeffreys E. M. The Age of the ΔΡΟΜΩΝ... P. 45–46.

⁷⁶ См. также: Christides V. The conquest of Crete by the Arabs (ca. 824): a turning point in the struggle between Byzantium and Islam. Athens, 1984; Tsougarakis D. Byzantine Crete from the 5th century to the Venetian conquest. Athens, 1988.

⁷⁷ Первый флот находился под командованием стратига Анатолика Филотиноса, второй — под командованием стратига Кивирреотов Кратера, и третий — под командованием Оорифы, который, вероятно, был друнгарием флота. Последний даже не достиг Крита (Genesios, B.12–13; Skylit., Syn. hist., MT., 16, 18; Theoph. cont., II, 22, 25–26).

⁷⁸ Makrypoulias C. G. Byzantine expeditions against the emirate of Crete c. 825–949 // Graeco-Arabica. 1999–2000. Vol. 7–8. P. 347–362; Pertusi A. Ordinamenti military... P. 695–700.

⁷⁹ Pryor J. H., Jeffreys E. M. The Age of the ΔΡΟΜΩΝ... P. 46–47.

⁸⁰ Christides V. The raids of the Moslems of Crete in the Aegean Sea: piracy and conquest // Byzantion. 1981. T. 51. P. 76–111.

⁸¹ Brooks E. W. Relations between the empire and Egypt... P. 391. См. также: Kubiak W. B. The Byzantine attack on Damietta in 853 and the Egyptian navy in the 9th century // Byz. 1970. T. 40. P. 145–166; Levi della Vida G. A papyrus reference to the Damietta raid of 853 A.D. // Byzantion. 1944–1945. T. 17. P. 212–221.; Pryor J. H., Jeffreys E. M. The Age of the ΔΡΟΜΩΝ... P. 47.

⁸² The Age of the Galley... P. 92; Pryor J. H., Jeffreys E. M. The Age of the ΔΡΟΜΩΝ... P. 48; Васильев А. А. Византия и Арабы... Т. 1. С. 123.

⁸³ Pryor J. H., Jeffreys E. M. The Age of the ΔΡΟΜΩΝ... P. 48.

⁸⁴ Об этих событиях, которые происходили в Южной Италии, см.: Manfroni C. Storia della marina italiana... P. 45–47, 49–53; Musca G. L'emirato di Bari 847–871. Bari, 1978. Pryor J. H., Jeffreys E. M. The Age of the ΔΡΟΜΩΝ... P. 48–49.

⁸⁵ Pryor J. H., Jeffreys, E. M. The Age of the ΔΡΟΜΩΝ... P. 49.

⁸⁶ Pryor J. H., Jeffreys, E. M. The Age of the ΔΡΟΜΩΝ... P. 102–105; The Age of the Galley... P. 92.

⁸⁷ История Византии / под ред. С. Д. Сказкина. М., 1967. Т. 2. С. 472.

⁸⁸ См. также: *Manfroni C.* Storia della marina italiana... P. 53–56. MacCormick M. Origins of the European Economy: Communications and Commerce, A.D. 300–900. Cambridge, 2002.

⁸⁹ См. также: *Vasiliev A. A.* The Russian attack on Constantinople in 860. Cambridge, 1951.

⁹⁰ *Васильев А. А.* Византия и арабы. Т. 2. Политические отношения Византии и арабов во времена Македонской династии (867–959 гг.). СПб, 1902. С. 5–11.

⁹¹ Этому способствовал распад халифата в конце IX — начале X вв. В Египте к власти пришли Тулуниды, которые, теоретически завися от Аббасидов, на практике стали независимыми правителями. Созданный ими мощный флот позволил им распространить свое влияние на весь Левант. Халиф Аль-Муктафи (876?–908 гг.) сумел в 905 г. вернуть Египет под власть Багдада, однако восстановление власти Аббасидов здесь оказалось недолгим. Тюркский наемник Мухаммад ибн Тугдж Аль-Ихшид, отправленный в 935 г. в Египет в качестве наместника, отстоял свою независимость в борьбе с Аббасидами и с Хамданидами в Сирии, удержав в своих руках Дамаск, признавая номинальное верховенство Аббасидов (*Зелнев Е. И.* Египет. Средние века... С. 60–64; *Kennedy H.* Egypt as a province in the Islamic caliphate, 641–868 // The Cambridge history of Egypt. Vol. I Islamic Egypt, 640–1517 / Ed. by C. F. Petry. Cambridge, 2008. P. 80–86). В Африке тем временем набирали силу исмаилиты Фатимиды. Их лидер Абу Абдаллах уничтожил власть Аглабидов и Рустамидов, а Идрисидов сделал данниками. Новая столица и база флота, из которой впоследствии у аглабидских наместников была отвоена Сицилия и начались походы против византийцев, была основана в Аль-Махдии. В 919 г. произошла одна из немногих морских битв между двумя мусульманскими флотами: флот халифа Аль-Муктадира (895–932 гг.) одержал победу возле Розетты над флотом Фатимидов.

⁹² *Runciman St.* Byzantine Civilisation. London, 1975. P. 151.

⁹³ *Васильев А. А.* Византия и арабы. Т. 2... С. 12–20; *Pryor J. H., Jeffreys E. M.* The Age of the ΔΡΟΜΩΝ... P. 50.

⁹⁴ *Jenkins R.* Byzantium: The Imperial Centuries, AD 610–1071. Toronto, 1987. P. 183; *Treadgold W. T.* A History of the Byzantine State... P. 534.

⁹⁵ *Васильев А. А.* Византия и арабы. Т. 2... С. 24–25, 43–45; *Treadgold W. T.* A History of the Byzantine State... P. 457; *The Age of the Galley...* P. 92.

⁹⁶ Васильев А. А. Византия и арабы. Т. 2... С. 38–41; Pryor J. H., Jeffreys E. M. The Age of the ΔΡΟΜΩΝ... P. 62.

⁹⁷ О флоте Тарса см.: Fahmy A. M. Muslim naval organization... P. 56–63.

⁹⁸ Этот рассказ Константина Багрянородного не подтверждается никакими другими источниками — ни византийскими, ни арабскими. И поэтому есть немалая доля оснований сомневаться в его историчности. См.: Treadgold W. T. A History of the Byzantine State... P. 458.

⁹⁹ Васильев А. А. Византия и арабы. Т. 2... С. 20–25, 43–46; Scafuri M. P. Byzantine Naval Power and Trade: The Collapse of the Western Frontier. Pennsylvania, 2002. P. 49–50.

¹⁰⁰ Васильев А. А. Византия и арабы. Т. 2... С. 23–24 с указанием арабских источников; Pryor J. H., Jeffreys E. M. The Age of the ΔΡΟΜΩΝ... P. 64–65.

¹⁰¹ Иеракс — небольшой порт с укромной гаванью, расположенный в 15 км к северу от Монемвасии. См.: Kalligas H. Byzantine Monemvasia. The sources Monemvasia, 1990. P. 51–54. Treadgold W. T. A History of the Byzantine State... P. 463.

¹⁰² По расчетам Д. Прайора, крайне маловероятно с точки зрения погодных условий, чтобы флот, которому мешал встречный ветер, вокруг мыса Маля добрался в Ионическое море за 50 дней: Pryor J. H., Jeffreys E. M. The Age of the ΔΡΟΜΩΝ... P. 65.

¹⁰³ Ночные сражения на море были в то время крайне редки, так как темнота делала тактическое маневрирование невозможным, и поэтому результат боя оказывался непредсказуемым.

¹⁰⁴ MacCormick M. Origins of the European Economy... P. 955; Pryor J. H., Jeffreys E. M. The Age of the ΔΡΟΜΩΝ... P. 65–66.

¹⁰⁵ Pryor J. H., Jeffreys E. M. The Age of the ΔΡΟΜΩΝ... P. 65–66; О письме Стефана VI см. P. 168 n. 27; The Age of the Galley... P. 92.

¹⁰⁶ Treadgold W. T. A History of the Byzantine State... P. 463–464.

¹⁰⁷ Tougher S. The Reign of Leo VI (886–912): Politics and People. Leiden, 1997. P. 185–186.

¹⁰⁸ Ibid. P. 185.

¹⁰⁹ Ibid. P. 186.

¹¹⁰ Tougher S. The Reign of Leo VI... P. 186–188.

¹¹¹ Д. Прайор высказывает определенные сомнения по поводу датировки этого письма и говорит, что чем датировать его 904–905 гг. и считать, что в нем призывается освободить пленников Фессалоники,

лучше все же приурочить его написание к 913–914 гг. и считать, что в нем — ссылка на пленников, захваченных при разгроме флота Имерия в 912 г.: Pryor J. H., Jeffreys E. M. *The Age of the ΔΡΟΜΩΝ...* P. 67.

¹¹² Norwich J. J. *Byzantium: The Apogee*. London, 1999. P. 120; Tougher S. *The Reign of Leo VI...* P. 191.

¹¹³ Pryor J. H., Jeffreys E. M. *The Age of the ΔΡΟΜΩΝ...* P. 186–187.

¹¹⁴ См. также: Васильев А. А. *Византия и арабы*. Т. 2... С. 150–164.

¹¹⁵ Pryor J. H., Jeffreys E. M. *The Age of the ΔΡΟΜΩΝ...* P. 63; Treadgold W. T. *A History of the Byzantine State...* P. 469–470.

¹¹⁶ Письмо адресовано эмиру Крита, но Д. Прайор считает, что оно, вне всякого сомнения, на самом деле было обращено к халифу Аль-Муктадиру.

¹¹⁷ Trombley F. R. *Mediterranean sea culture between Byzantium and Islam*. С. 600–850 A.D. // *The dark centuries of Byzantium (7th–9th c.)*. Athens, 2001. P. 135–147.

¹¹⁸ Острогорский Г. А. *История Византийского государства...* С. 344–354; *История Византии*. Т. 2... С. 188–206. О правлении Романа I Лакапина см.: Runciman S. *The Emperor Romanus Lecapenus and his Reign*. Cambridge, 1990.

¹¹⁹ Рэнсимен С. *История Первого Болгарского царства...* С. 139–186; Fine J. *The early medieval Balkans: a critical survey from the sixth to the late twelfth century*. Ann Arbor, 1983. О нападении русов Олега на Константинополь не сообщает не один византийский источник, поэтому его достоверность может быть поставлена под сомнение. О нем сообщается только в Повести временных лет (ПВЛ, л. 6415). Политическое объединение хорватских славян было признано папой в 879 г., во время правления князя Бранимира. Однако оно окончательно утвердилось только во время правления Томислава, который был коронован королем. К югу от Хорватии и вдоль побережья в провинции Дукля, к северу от византийской фемы Диррахий обитали другие группировки славян, которые были известны под названием сербы. Их первые правители, Властимир в середине IX в. и Чеслав Клонимирович, были подлинными основателями независимого сербского государства. А возле устья реки Неретва, к северу до реки Цетина и на прибрежных островах обитали племена неретлян, которые были известны византийцам под именем арентан, а венецианцам под именем нарентанских «пиратов». Начиная с IX в. они серьезно угрожали морским сообщениям в Адриатике. Только около 1000 г.

Венеция наконец подчинил их, организовав против них успешную экспедицию и установил венецианскую гегемонию в Адриатике (Const. Adm. §§ 29–36; Skylit., Syn hist., ВМ., 26; Theoph. cont. V.52, 54; Iohan. Diac., Cron. Venez. 113, 128–129, 136, 155–160). См. также: *Fine J.* The early medieval Balkans... P. 167–178.

¹²⁰ *Pryor J., Jeffreys E.* The Age of the ΔΡΟΜΩΝ... P. 64; *Yomn У. М., Какия П.* Мусульманская Испания... С. 47–53.

¹²¹ Так назывались византийские владения в Италии.

¹²² См. также: *Lev Y.* The Fatimid navy, Byzantium and the Mediterranean sea 909–1036 С.Е. / 297–427 А.Н. // *Byzantion.* 1984. Т. 54. P. 200–252. *Васильев А. А.* Византия и арабы. Т. 2... С. 258–262.

¹²³ *Lev Y.* The Fatimid navy... P. 234–242.

¹²⁴ *Pryor J. H., Jeffreys E. M.* The Age of the ΔΡΟΜΩΝ... P. 64.

¹²⁵ Мы употребили слово «вероятно», поскольку наши источники чрезвычайно враждебны к этому человеку. У Продолжателя Феофана нет конкретных деталей описания похода, возможно? потому, что он был таким бедствием, что Феодор Дафнопат, предполагаемый автор соответствующей главы, не захотел сообщать о нем в своем рассказе о правлении Константина VII. *Νυέτωρ ναυαρχίας* — это не титул или должность командующего, а лишь авторское изобретение. Константин Гонгила был придворным евнухом, одним из дворцовых служащих, и, очевидно, не имел военного опыта. «Гонгила» («Репа») было уничижительным прозвищем, а не настоящим его именем. См.: *Васильев А. А.* Византия и арабы. Т. 2... С. 270–282; *MacCormick M.* Origins of the European Economy... P. 414; *Pryor J. H., Jeffreys E. M.* The Age of the ΔΡΟΜΩΝ... P. 71.

¹²⁶ *Васильев А. А.* Византия и арабы. Т. 2... С. 302–305.

¹²⁷ *Васильев А. А.* Византия и арабы. Т. 2... С. 307–309; *Pryor J. H., Jeffreys E. M.* The Age of the ΔΡΟΜΩΝ... P. 72.

¹²⁸ *Pryor J. H., Jeffreys E. M.* The Age of the ΔΡΟΜΩΝ... P. 72; The Age of the Galley... P. 93.

¹²⁹ *Pryor J. H., Jeffreys E. M.* The Age of the ΔΡΟΜΩΝ... P. 75; The Age of the Galley... P. 93.

¹³⁰ *Pryor J. H., Jeffreys E. M.* The Age of the ΔΡΟΜΩΝ... P. 72

¹³¹ *Farello F. A.* Niceforo Foca e la riconquista di Creta // *Medioevo greco. Rivista di storia e folologia bizantina.* 2001. Т. 1. P. 141–160; *Treadgold W. T.* A History of the Byzantine State... P. 495.

¹³² *Norwich J.* Byzantium: The Apogee. New York, 1992. P. 195; *Pryor J. H., Jeffreys E. M.* The Age of the ΔΡΟΜΩΝ... P. 73.

¹³³ «Nec est in mari domino tuo classium numerus. Navigantium fortitudo mihi soli inest, qui eum classibus aggrediar, bello maritimas eius civitates demoliar et, quae fluminibus sunt vicina, redigam in favillam». См.: *Runciman St.* Byzantine Civilisation... P. 151; *The Age of the Galley...* P. 93.

¹³⁴ *Treadgold W. T.* A History of the Byzantine State... P. 509.

¹³⁵ *Pryor J. H., Jeffreys E. M.* The Age of the ΔΡΟΜΩΝ... P. 75.

¹³⁶ Независимый военный округ, который с конца X в. в административном плане подчинялся гражданским властям фемы Эгейского моря.

¹³⁷ В то время он уже являлся независимым военным округом, который ранее вместе с Авидосом входил в состав морской фемы Эгейского моря.

¹³⁸ *Vasiliev A. A.* The Struggle with the Saracens (867–1057) // *The Cambridge Medieval History. Vol. IV: The Eastern Roman Empire (717–1453).* Cambridge, 1923. P. 138–150; *Metcalfe A.* The Muslims of medieval Italy. Edinburgh, 2009. P. 82–83.

¹³⁹ *Ahrweiler H.* Byzance et la mer... P. 155–171; *Guilland R.* Le Drongaire de la flotte... P. 539–542; *Malamut E.* Les insulaires des 10^e–12^e siècles: marins ou soldats? La démobilisation de la marine insulaire du 10^e au 12^e s. // *JÖB*, 32 (1982), 63–72.

¹⁴⁰ *Ahrweiler H.* Byzance et la mer... P. 139–143.

¹⁴¹ *Haldon J.* Warfare, State and Society... P. 91.

¹⁴² Об истории завоевания норманнами Южной Италии и Сицилии см.: *Норвич Дж.* Норманны в Сицилии.

¹⁴³ См.: *Норвич Дж.* Норманны в Сицилии... С. 188–191; *Pryor J. H., Jeffreys, E. M.* The Age of the ΔΡΟΜΩΝ... P. 81–83.

¹⁴⁴ *Bréhier L.* Les institutions de l'empire byzantin. Paris, 2000. P. 335.

¹⁴⁵ *Loud G.* The age of Robert Guiscard: Southern Italy and the Norman conquest. Harlow, 2000. P. 209–223; *Pryor J. H., Jeffreys E. M.* The Age of the ΔΡΟΜΩΝ... P. 99; *Birkenmeier J. W.* The Development of the Komnenian Army: 1081–1180. Leiden, 2002. P. 39.

¹⁴⁶ *Nicol D. M.* Byzantium and Venice: A Study in Diplomatic and Cultural Relations. Cambridge, 1992. P. 55–58.

¹⁴⁷ *Nicol D. M.* Byzantium and Venice... 1992. P. 58; *Pryor J. H., Jeffreys E. M.* The Age of the ΔΡΟΜΩΝ... P. 100.

¹⁴⁸ Успенский Ф. И. История Византийской империи. М., 1996. Т. 3. С. 235.

¹⁴⁹ См. также: Pryor J. H. *Geography, Technology and War: Studies in the Maritime History of the Mediterranean, 649–1571*. Cambridge, 1988. P. 113; Haldon J. *Warfare, State and Society...* P. 98; Pryor J. H., Jeffreys E. M. *The Age of the ΔΡΟΜΩΝ...* P. 109.

¹⁵⁰ Весной 1096 г. группы западных паломников начали двигаться из Франции и Германии в сторону Константинополя. Согласно сообщениям Эккехарда из Ауры, Алексей контактировал с папой Урбаном II, прося военную помощь в борьбе против сельджуков. Затем, по сообщениям двух малоизвестных источников, посланники Алексея встретились с Урбаном на соборе в Пьяченце, состоявшемся в марте 1095 г., и просили оказать военную помощь Империи. Еще менее известный источник упомянул, что Урбан сперва провозгласил Крестовый поход в Пьяченце, а затем на соборе в Клермоне 27 ноября 1095 г. призывал к освобождению Гроба Господня. Однако на самом деле крайне маловероятно, что Алексей отправил своих послов в Италию, чтобы договориться о военной помощи с папой. Посольство, которое прибыло в Италию в начале весны 1095 г., должно было отправиться из византийской столицы осенью 1094 г. Но к этому времени норманнская угроза была уже устранена, остатки печенегов были инкорпорированы в византийское войско, флот Чахи был уничтожен, а сам он убит. Половцы, или куманы, были отброшены назад в ходе решительной кампании, проведенной летом 1094 г. Сам Алексей начинает наступательные действия против турок-сельджуков, приступив к строительству канала от озера Софон до Никомидийского залива, который обезопасил большую часть Вифинии от турецких набегов. Таким образом, император стал создавать плацдарм для дальнейших попыток отвоевания территорий Малой Азии. Вероятно, запутанные сообщения о том, что византийское посольство просило о помощи в Пьяченце, отразили более ранние попытки контактов с Западом. Примером таковых были обращения к графу Фландрии Роберту I Фризу около 1091 г., когда Алексей I искал помощи против печенегов. (*Epistulae et chartae ad historiam primi belli sacri spectantes quae supersunt aevo aequales ac genuinae: Die Kreuzzugsbriefe aus den Jahren 1088–1100* / ed. H. Hagenmeyer. Hildesheim, 1973. No I. S. 129–136; Joranson E. *The spurious letter of Emperor Alexius to the Count of Flanders* // *American historical review*. 1950. Vol. 55. P. 3–43). Имеющееся

у нас письмо Алексея к Роберту, несомненно, является фальшивым, но, быть может, оно основано на оригинальном письме. Возможно, в более ранний период имели место некоторые связи между Алексеем I и папой, как нам сообщает Эккехард, несмотря на то, что никакого вестского доказательства этому не сохранилось.

¹⁵¹ *Abulafia D.* Italy, Sicily and the Mediterranean, 1100–1400. London, 1987. No XIII; *Goitein S.* A Mediterranean society: the Jewish communities of the Arab world as portrayed in the documents of the Cairo Geniza. Vol. I: Economic foundations. Berkeley, Los Angeles, 1967. P. 318.

¹⁵² *Idris H. R.* La Berbérie orientale sous les Zīrīdes X^e-XII^e siècles. 2 T. Paris, 1962. P. 286–291; *Manfroni C.* Storia della marina italiana dalle invasioni barbariche al Trattato di Ninfedo (anni di C. 400–1261). Milan, 1970. P. 84–104.

¹⁵³ Эти суда тоже были галейми. Они назывались санданами от *sandanum* — искаженного греческого «хеландий».

¹⁵⁴ См. *Pryor J. H., Jeffreys E. M.* The Age of the ΔΡΟΜΩΝ... P. 424–443.

¹⁵⁵ *Pryor J. H., Jeffreys, E. M.* The Age of the ΔΡΟΜΩΝ... P. 91.

¹⁵⁶ Д. Ховард-Джонстон обращает внимание, что эти эпизоды попадают в два последних раздела труда Анны, в которых она рассказывает о Первом крестовом походе. Они определяются Д. Ховардом-Джонстоном не как написанные ее мужем Никифором Вриеннием, но скорее как составленные ею по плохо расшифрованным архивам (*Howard-Johnston J.* Anna Komnene and the Alexiad // Alexios I Komnenos. I: Papers / ed. M. Mullett, D. Smythe. Belfast, 1996. P. 291–292).

¹⁵⁷ Боэмунд, выдающийся вдохновитель победы Первого Крестового похода, ставший впоследствии князем Антиохийским, был захвачен в плен мусульманами в августе 1100 г., освобожден в мае 1103 г. и осенью 1104 г. возвратился на Запад, чтобы сформировать новую армию для нападения на византийцев. В этот период византийская эскадра, состоявшая из 10 кораблей, в 1104 г. смогла захватить Лаодикию и остальные прибрежные города Сирии вплоть до Триполи (*Alexiad.*, XII, 1, 6; 4, 1–3). Наконец, Боэмунд сумел убедить папу Пасхаля II дать готовившейся им экспедиции статус Крестового похода и осенью 1107 г. пересек Адриатику, пристал с флотом к Авлоне и осадил Диррахий. Тем временем Алексей I сделал своей базой Фессалонику и приказал, чтобы на Кикладах и в морских городах Малой Азии и Балкан был подготовлен флот, после чего отправил его в Диррахий

под командованием нового мегадуки Исаака Кондостефана. Кондостефан предпринял опрометчивую и неудачную попытку действий против Отранто, а затем оказался неспособным перехватить флот Боэмунда и предотвратить пересечение им Адриатики. В конечном счете византийцы победили войска Боэмунда с помощью искусной тактики, и последний был вынужден сдаться, но не по причине каких-либо достижений византийского флота (Alexiad., XII, 8,1; 8, 3–9, 3).

¹⁵⁸ В последнее десятилетие жизни Алексея эскадры византийского флота время от времени использовались для сопровождения. К примеру, они сопровождали посольства Мануила Вутумита в Триполи и Иерусалим в 1111 г.

¹⁵⁹ Так, Э. Арвейлер (Ahrweiler H. Byzance et la mer... P. 189–197) считает, что Империя в период правления Алексея I стала обладать «талассократией в восточной части Средиземного моря в начале XII в.». Напротив, Д. Прайор полагает, что ни о каком морском могуществе Византии в этот период говорить не приходится, поскольку уже тогда власть на море переходит к морским городам Италии (Pryor J. H., Jeffreys E. M. The Age of the ΔΡΟΜΩΝ... P. 109–110).

¹⁶⁰ Pryor J. H., Jeffreys E. M. The Age of the ΔΡΟΜΩΝ... P. 111.

¹⁶¹ Haldon J. Warfare, State and Society... P. 96.

¹⁶² Pryor J. H., Jeffreys E. M. The Age of the ΔΡΟΜΩΝ... P. 111.

¹⁶³ Treadgold W. A History of the Byzantine State... P. 631. История Иоанна Путца используется Никитой для объяснения бедственного положения ромейской державы: «Теперь в результате этой опрометчивой политики или скупости пираты правят морем, и приморские провинции Римской империи подвергаются нападениям пиратских кораблей, и враг злорадствует».

¹⁶⁴ Treadgold W. A History of the Byzantine State... P. 641.

¹⁶⁵ Pryor J. H., Jeffreys E. M. The Age of the ΔΡΟΜΩΝ... P. 106–107, 111–112.

¹⁶⁶ Norwich J. Byzantium: The Decline and Fall. London, 1996. P. 98–103; Pryor J. H., Jeffreys E. M. The Age Of The Δρομων... P. 113.

¹⁶⁷ Lamma P. Comneni e Staufer. Ricerche sui rapporti fra Bisanzio e l'Occidente nel secolo XII. Roma, 1955. Vol. 1. P. 151 и далее; Васильевский В. Г. // Труды. Т. 4. С. 106 и след.

¹⁶⁸ На стороне византийцев в основном воевали византийское золото и недовольные норманны и итальянцы. Вначале византийские военачальники имели только десять судов и небольшое количество

войск, хотя позже Мануил послал подкрепления из латинских и турецких наемников, а затем еще и флот, на котором переправил еще одну армию под командованием мегадуки Алексея Комнина Вриенния, сына Анны Комниной (*Chalandon F. Les Comnene*, II. P. 368; *Treadgold W. A History of the Byzantine State...* P. 641). Но в этой кампании флот не играл важной роли.

¹⁶⁹ Имеется так много сходства в сообщениях о сицилийских нападениях на Константинополь в 1148/49 гг. и 1157 г., что, вполне возможно, первого никогда на самом деле не было. Второе должно было состояться, поскольку Майо Барийский до 1154 г. не был в Сицилии эмиром эмиров, а его брат Стефан был назначен эмиром вскоре после этого (*Rom. Sal. Chron.*, 240–241).

¹⁷⁰ *Lilie R.-J. Byzantium and the Crusader States, 1096–1204. Oxford, 1993. P. 175–183.*

¹⁷¹ *Филлипс Дж. Четвертый Крестовый поход. М., 2010. С. 161; Pryor J. H., Jeffreys E. M. The Age Of The Δρομων... P. 112–115.*

¹⁷² *Pryor J. H., Jeffreys E. M. The Age Of The Δρομων... P. 415–417. См. также: Harris J. Byzantium and The Crusades. Hambledon, London, 2006. P. 109. — Впрочем, гибель флота в результате шторма на пути домой после неудачной экспедиции стала чем-то вроде литературного топоса, и последующие события дают возможность предположить, что большая часть флота все же возвратилась.*

¹⁷³ *Соколов Н. П. Образование Венецианской колониальной империи. Саратов, 1963. С. 304.*

¹⁷⁴ Эти секретные распоряжения остались неизвестными венецианцам, и тысячи из них были схвачены, а их корабли и собственность конфискованы (*Dandolo, Chron.*, IX, X(L)V; *Genoa, CD*, 2, №.53; *Hist. d. Venet.*, §6; *Kinnam.*, VI, 10; *Choniat.*, *Hist.*, MK, V, 172–173). — *Madden T. F. Enrico Dandolo and the rise of Venice. Baltimore, London, 2003. P. 52–57.*

¹⁷⁵ *Pryor J. H., Jeffreys E. M. The Age Of The Δρομων... P. 116.*

¹⁷⁶ *Abulafia D. Ancona, Byzantium and the Adriatic, 1155–1173 // Papers of the British School at Rome. 1984. Vol. 52. P. 195–216.*

¹⁷⁷ *Magdalino P. The empire of Manuel I Komnenos, 1143–1180. Cambridge, 1993. P. 95–98; Lilie R.-J. Byzantium and the Crusader States... P. 215; Harris J. Byzantium and the Crusades... P. 109.*

¹⁷⁸ Никита Хониат со своей стороны описывает рост пиратства в последние годы правления Мануила из-за перенаправления средств,

предназначенных для поддержания флота, на другие пущды царской казны (Choniat., Hist., МК., I, 54–55; см. также: *Birkenmeier J.* The Development of the Komnenian Army... P. 22). Однако нужно понимать, что он намеренно сгущает краски, имея определенную тенденцию к тому, чтобы объяснить все неудачи последующего периода политикой Мануила. В своей речи ритор тоже во многом сгущал краски, но в другую сторону. Поэтому при рассмотрении вопроса о судьбе флота к концу правления Мануила I Комнина, на наш взгляд, следует руководствоваться принципом «золотой середины». Во всяком случае, определенные успешные действия византийского флота в последующий период как раз свидетельствуют против мнения Хониата. Таким образом, окончательный упадок византийского флота следует датировать периодом правления Ангелов.

¹⁷⁹ Pryor J. H., Jeffreys E. M. The Age Of The Δρομων... P. 118–119.

¹⁸⁰ Ibid. P. 121.

¹⁸¹ Harris J. Byzantium and the Crusades... P. 109.

¹⁸² Norwich J. Byzantium... P. 151.

¹⁸³ Pryor J. H., Jeffreys E. M. The Age Of The Δρομων... P. 121.

¹⁸⁴ Фуллер Дж. Четвертый Крестовый поход... С. 162.

¹⁸⁵ *Courtois Ch.* Les politiques... P. 258.

¹⁸⁶ Эта мысль также была озвучена У. Трэдголдом. Он говорит: «Следует также признать, что за чрезмерное безразличие византийцев к военно-морскому флоту стояло правильное убеждение в том, что Империя была по сути сухопутной державой. Арабы в Сицилии и на Крите причиняли крупные неприятности, но не были серьезной угрозой для жизненно важных интересов Империи» (*Treadgold W.* The Byzantine revival 780–842. Stanford, 1988. P. 260).

**История военного флота
Рима и Византии
(от Юлия Цезаря
до завоевания крестоносцами
Константинополя)**

Научное издание

Директор издательства *Чубарь В. В.*
Главный редактор *Трофимов В. Ю.*
Корректор *Ищенко Г. Л.*
Дизайн макета *Шляго А. С.*

ООО «Издательство «ЕВРАЗИЯ»
199026, Санкт-Петербург,
Средний пр-кт, д. 86, пом. 106

Подписано в печать 10.07.14
Усл.-печ. л. 37. Формат 60х90 1/16,
Гарнитура «Times New Roman»,
Тираж 2000 экз. Печать офсетная.
Заказ № 129.

ООО «Издательство «ЕВРАЗИЯ»
199026, Санкт-Петербург, Средний пр-кт, д. 86, пом. 106,
тел. (812)602-08-24, <http://www.eurasiabooks.ru>

Отпечатано с готовых диапозитивов
в типографии ООО «ИПК «Бионт»»
199026, Санкт-Петербург, Средний пр. В. О., д. 86
тел. (812) 322-68-43
e-mail: biont11@mail.ru



В книге рассматриваются процесс возникновения и эволюция римского регулярного флота, а также его роль в структуре вооруженных сил сначала Римской, а в последующем и Византийской империи. После победы Рима над всеми крупными морскими державами Средиземноморья его флот лишь в слабой степени принимал участие в расширении и поддержании римского могущества. Гораздо более заметной была роль речных эскадр, патрулировавших Рейн и Дунай, которые стали границами Империи. Для поддержания этих флотилий в боеспособном состоянии правительство постоянно прикладывало огромные усилия, особенно в IV–V вв.

Усиление значения военно-морского флота происходит уже в византийский период, когда на политической сцене появляются арабы-мусульмане, яростно атаковавшие Империю не только с суши, но и с моря. Противостояние греков с мусульманами на море с переменным успехом продолжалось с VII в. по X в. В X столетии византийцы восстановили свое господство в Восточном Средиземноморье. Однако уже в XI в. военно-морской флот, как и сама Империя, переживает период глубокого упадка. Столкнувшись с новыми противниками на Западе, византийцы все чаще и чаще были вынуждены полагаться на флоты итальянских городов-государств, таких как Венеция и Генуя, что оказало в конечном итоге катастрофическое воздействие на экономику Византии и стало тяжелым ударом по ее суверенитету. Книга рассчитана на всех интересующихся военным делом Античности и Средневековья, а также на специалистов-историков.

ISBN 978-5-91852-078-9



9 785918 520789