

Банников Андрей Валерьевич

АНТИЧНЫЕ ВОЕННО-ТРАНСПОРТНЫЕ СУДА

Для перевозки по морю войск и всего необходимого армии во время ведения боевых действий в древности существовали грузовые суда различного типа. Первоначально людей и провиант перевозили на военных кораблях или же на реквизированных торговых судах. В дальнейшем для подобных целей стали строить специализированные корабли. Уже во времена Пелопоннесской войны афинянами были созданы коневозы, способные принять на борт около 30 всадников. Позднее египтянами и карфагенянами были построены более крупные суда подобного типа, на которых перевозили слонов.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/1/2015/10/2.html

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

Источник

Альманах современной науки и образования

Тамбов: Грамота, 2015. № 10 (100). С. 14-16. ISSN 1993-5552.

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

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/1/2015/10/

© Издательство "Грамота"

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

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

УДК 94(37).08

Исторические науки и археология

Для перевозки по морю войск и всего необходимого армии во время ведения боевых действий в древности существовали грузовые суда различного типа. Первоначально людей и провиант перевозили на военных кораблях или же на реквизированных торговых судах. В дальнейшем для подобных целей стали строить специализированные корабли. Уже во времена Пелопоннесской войны афинянами были созданы коневозы, способные принять на борт около 30 всадников. Позднее египтянами и карфагенянами были построены более крупные суда подобного типа, на которых перевозили слонов.

Ключевые слова и фразы: флоты; грузовые корабли; военно-транспортные суда; актуарии; коневозы; слоноперевозчики; понтоны, легионеры; лошади; слоны.

Банников Андрей Валерьевич, к.и.н., доцент

Санкт-Петербургский государственный университет
elephantomasha@mail.ru

АНТИЧНЫЕ ВОЕННО-ТРАНСПОРТНЫЕ СУДА[©]

Военно-транспортные суда появились после того, как государства, обладавшие крупными флотами, стали претендовать на лежащие за морем территории. Большая часть грузовых караванов, следовавших за античными флотами, состояла из реквизированных обычных купеческих судов [7, с. 282]. Вместе с тем среди транспортов были и корабли специального назначения. В 415 г. до н.э. афиняне отправили в Сицилию 100 триер, из них 60 – боевые (быстроходные), а остальные – транспортные, для перевозки воинов. В экспедиции также принимал участие один корабль для перевозки 30 всадников и их лошадей [Там же]. Согласно Фукидиду, подобные плавательные средства появились у афинян в 430 г., когда Перикл готовил морской поход в Пелопоннес. Тогда, как передает Фукидид, эти корабли были сделаны из старых триер. Всего на них афиняне погрузили 300 всадников с лошадьми [Там же, с. 88].

Коневозы (*ἵππαγωγοί*, *naves hippagogae*) существовали и до Пелопоннесской войны. Персы использовали их уже во времена Дария I (522-486 г. до н.э.). Новшество афинских кораблестроителей, очевидно, заключалось в том, что они стали использовать для перевозки лошадей переоборудованные триеры, на каждой из которых оставалось всего по 60 человек гребцов [5, с. 268].

Ливий пишет о 35 *naves hippagogae*, перевезших галльскую конницу, посланную пергамскому царю Эвмену II Сотеру (167-160 гг. до н.э.) его братом Атталом. Насколько мы можем судить из замечаний Ливия, это были неповоротливые суда, ходившие под парусом. На них в общей сложности находилось не менее 1000 всадников. Получается, что на одном корабле было 28-29 человек и столько же лошадей, то есть грузоподъемность *коневозов*, а, возможно, и их конструкция не сильно изменились со времен V столетия.

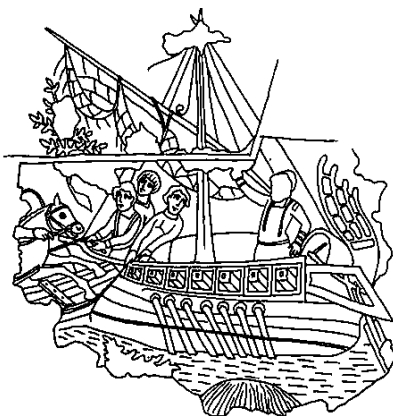


Рис. 1. Погрузка коня на корабль. Мозаика из Карфагена (IV в. н.э.). Прорисовка И. В. Курсанова

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 [2, с. 158].

Для перевозки лошадей по открытому морю необходимы были суда более сложной конструкции. Римляне использовали для этой цели род грузовых кораблей, которые они называли *актуариями* (*actuariae*). Каково было внутреннее устройство последних, мы можем только предполагать. Очевидно, в *актуарии* был *твиндек* (пространство между двумя палубами внутри корабля), в котором у каждого борта располагались

стойла, шириной приблизительно 0,7 м. Между двумя рядами стойл был оставлен коридор. Высота такой конюшни была около 2,2 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*) [10, p. 98-101].



Рис. 2. Всадник поднимается на корабль.
Мозаика из Карфагена (IV в. н.э.). Прорисовка И. В. Курсанова

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 [3, с. 80]. Если мы предположим, что в 2-х легионах насчитывалось около 10 000 легионеров, то тогда получится, что на каждом транспортном корабле Цезаря находилось 125 солдат. В другом месте Цезарь сообщает, что два транспортных корабля перевезли около 300 солдат [Там же, с. 87]. Таким образом, можно допустить, что в среднем один транспортный корабль этого 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 полученная нами цифра. Так, Цезарь пишет о двух транспортных кораблях, на борту одного из которых – 220 солдат, а на борту другого – чуть менее 200 [Там же, с. 309]. 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 и 6 000 всадников. Если мы предположим, что в данном случае речь идет об обычной загрузке *вектория*, то это значит, что у Цезаря было всего 100 кораблей для перевозки людей. Цезарю удалось уговорить своих солдат оставить поклажу и рабов, и в результате он смог погрузить на корабли 7 легионов, или приблизительно 35 000 солдат [Там же, с. 295, 297]. 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 плаванию в Африку, приказал пехотинцам грузиться на военные корабли, а всадникам – на грузовые [Там же, с. 405]. Иордан передает, что в порту Равенны могло находиться 250 кораблей [4, с. 89]. Речь в данном случае, несомненно, идет о военных судах. Вегетий, со своей стороны, заявляет, что каждый из 2-х 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 [6, с. 284]. Таким образом, разделив 6000 на 250 кораблей, мы получим 24 солдата на 1 военный корабль [9, p. 41].

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* (*ἐλεφαντιγγοί*), или слоновозы [1, с. 75]. Эти корабли появились в самом начале III в. до н.э., очевидно, во времена правления Птолемея II Филадельфа (285-246 гг. до н.э.), организовавшего активный отлов слонов для своей армии. Впервые о *слоноперевозчиках* упоминает Агафарх [8, p. 253]. Как выглядели эти корабли, неизвестно. По всей видимости, это были широкие открытые корабли с неглубокой осадкой, ходившие под парусом [1, с. 75; 8, p. 254].

Карфагеняне для перевозки слонов по морю, вероятно, использовали большие транспортные суда, переоборудовав их на манер *коневозов*. Разница была только в размерах стойл, обустроивавшихся в твиндеке. В дальнейшем их опыт был, очевидно, взят на вооружение и римлянами, перевозившими слонов для участия в своих войнах на Востоке.

По всей видимости, со времен подчинения Галлии римляне для различных транспортных нужд начинают использовать *понтонии* (*pontonía*) [3, с. 310]. Чем суда этого типа отличались от привычных им *актуарий*, непонятно. Вероятно, они могли развивать более высокую скорость, чем обычные транспорты, поскольку Марк Антоний рассчитывал догнать на подобных кораблях Помпея, если бы тот пожелал высадиться в Италии [Там же].

Подводя итог вышесказанному, можно отметить, что развитие экспансии морских держав сопровождалось не только строительством новых, более мощных и совершенных боевых кораблей, но и появлением транспортных флотов. Усложнение военных задач, стоявших перед экспедиционными армиями, в скором времени привело к созданию специальных грузовых кораблей, предназначенных для перевозки людей, провианта, снаряжения, лошадей, вьючных животных и даже слонов.

Список литературы

1. **Арманди П. Д.** Военная история слонов с древнейших времен до изобретения огнестрельного оружия, с критическими замечаниями относительно нескольких наиболее знаменитых воинских деяний древних / пер. с фр., примеч. А. В. Банникова. СПб.: Филологический факультет СПбГУ; Нестор-История, 2011. 384 с.
2. **Арриан.** Поход Александра. СПб.: Алетейя, 1993. 368 с.
3. **Записки Юлия Цезаря и его продолжателей** / пер. и комм. академ. М. М. Покровского. М.: Научно-издательский центр «Ладомир»; Наука, 1993. 559 с.
4. **Иордан.** О происхождении и деяниях гетов / пер., комм., вступ. ст. Е. Ч. Скрижинской. СПб.: Алетейя, 1997. 505 с.
5. **Моррисон Дж. С., Уильямс Р. Т.** Греческие весельные корабли. История мореплавания и кораблестроения в Древней Греции. М.: Центрполиграф, 2014. 350 с.
6. **Флавий Вегетий Ренат.** Краткое изложение военного дела // Греческие полиоркеттики. Вегетий / пер. С. П. Кондратьева. СПб.: Алетейя, 1996. С. 153-306.
7. **Фукидид.** История / пер. Ф. Г. Мищенко и С. А. Жебелева; под ред. Э. Д. Фролова. СПб.: Наука; Ювента, 1999. 590 с.
8. **Casson L.** Ptolemy II and the Hunting of African Elephants // TAPA. 1993. Vol. 123. P. 247-260.
9. **Gilli G.** La flotta e la difesa del basso impero // Atti della Accademia Nazionale dei lincei. Ser. VIII. Roma, 1946. Vol. I. Fascicolo I. P. 3-43.
10. **Jal A.** La flotte de César. Paris: Firmin Didot frères, files et C, 1861. 430 p.

ANTIQUÉ MILITARY-TRANSPORT VESSELS

Bannikov Andrei Valer'evich, Ph. D. in History, Associate Professor
Saint Petersburg State University
elephantomasha@mail.ru

In ancient times there were various types of cargo vessels for the transportation of troops and all the necessary things for the army by sea during the warfare. Initially people and provisions were transported by military vessels or requisitioned merchant ships. At a later time specialized vessels were built for such purposes. Already at the time of the Peloponnesian War the Athenians created horse transport capable of accommodating about 30 riders. Later the Egyptians and the Carthaginians built larger ships of this type, which transported elephants.

Key words and phrases: fleet; cargo ships; military-transport vessels; actuaries; horse transport; elephant transport; pontoons; legionnaires; horses; elephants.

УДК 94(37).08

Исторические науки и археология

В эпоху поздней Империи римляне продолжали активно использовать метательные машины, появившиеся у них уже в республиканский период или изобретенные в эпоху принципата. Позднеримская артиллерия могла действовать как в полевых условиях, так и при осаде или обороне городов и крепостей. Наиболее крупными машинами были баллисты и онагры, которые могли не только уничтожить живую силу противника, но и разрушить его осадные башни и фортификационные сооружения.

Ключевые слова и фразы: Римская армия; метательные машины; манубаллиста; карробаллиста; баллиста; катапульта; онагр.

Банников Андрей Валерьевич, к.и.н., доцент
Санкт-Петербургский государственный университет
elephantomasha@mail.ru

ПОЗДНЕРИМСКИЕ МЕТАТЕЛЬНЫЕ МАШИНЫ (КАРРОБАЛЛИСТА, КАТАПУЛЬТА, БАЛЛИСТА И ОНАГР)[©]

В период поздней Империи римляне активно использовали как машины более позднего происхождения, появившиеся только в эпоху Принципата (*манубаллисты, карробаллисты*), так и основные типы традиционных метательных машин, которые были им известны еще с республиканских времен (*катапульти, баллисты, онагры*).