

В. В. Серов

ПРОКОПИЙ КЕСАРИЙСКИЙ О МОРЕПЛАВАНИИ И ПЛАВАТЕЛЬНЫХ СРЕДСТВАХ

Очередное обращение к столь, казалось бы, изученной теме вызвано, тем не менее, отсутствием во внушительном списке специальных работ о византийских кораблях комплексных детальных исследований письменных источников, которые могли бы не только дать ясное представление о внешнем виде судов определенного времени, но и позволить проследить возможные изменения в судостроении и навигации в течение более продолжительных отрезков истории Византии¹.

При описании античных и византийских кораблей и мореплавания исследователи нередко обращаются только к археологическим и эпиграфическим источникам как более наглядным и точным по сравнению с литературными², хотя едва ли можно надеяться создать объемную и полную реконструкцию того или иного судна исключительно по останкам найденных на морском дне или по выбитым на камне одномерным изображениям кораблей. Нарративные данные используются в основном выборочно, то есть фрагментарно, и, тем самым, остаются в своей массе не востребованными. В целом, следует отметить, что источниковедческой составляющей темы византийского корабельного дела недостает полноты и комплексности. К этому замечанию нужно добавить и то, что в историографии фактически отсутствует описание кораблей ранней Византии³, а имеющиеся публикации о судах и мореплавании в средне- и поздне-византийский периоды сосредоточены на немногих проблемах вроде тоннажа и тенденции его изменения в так называемые переходные эпохи⁴.

Таким образом, вполне логичной и своевременной стала бы попытка создать базу данных ранневизантийских источников о плавательных средствах и мореходстве. Настоящая статья является одним из первых робких шагов в этом деле. Ее цель – продемонстрировать возможности комплексного изучения всего лишь одного литературного источника, пусть и столь многословного, как произведения Прокопия Кесарийского.

Обращения к данным Прокопия о кораблях не являются редкими в современной историографии: обойти их молчанием невозможно. Но при этом их использование носит характер исключительно иллюстративный, – главным образом, для того, чтобы продемонстрировать наличие в то время в Средиземноморье собственно кораблей и морских сообщений, – а выбор сюжетов ограничен, чаще всего – это одно из самых информативных у Прокопия сообщение о судах

Антивандальской экспедиции Велизария (B.V. I.11.13–16)⁵, которое, однако, далеко не единственное в его трудах. Последнее обстоятельство позволяет надеяться на реконструкцию в относительно полном объеме картины мореходства, написанную ранневизантийским историком.

Не будучи моряком, корабельным мастером или хотя бы судовладельцем, Прокопий Кесарийский благодаря своим наблюдательности и аналитическим способностям сумел составить себе весьма глубокое представление обо всем, что имело отношение к мореплаванию. Делясь им с читателями, он применяет разнообразную терминологию, причем далеко не всегда традиционно-архаизированную⁶, придавая описаниям живость и реалистичность. И все же, отсутствие специальных знаний или нежелание превращать повествование в скучный набор профессиональных морских выражений заставляло этого писателя минимизировать количество специальных понятий, выбирая наиболее употребительные в непрофессиональной среде, то есть литературные и – реже – общеходные слова и выражения. Благодаря такому подходу мы лишены возможности познакомиться со всем многообразием видов морских и речных плавательных средств второй трети VI в., с их внешним видом, оснасткой и прочими интересными и важными для исследователя деталями. По сути дела, Прокопий различает всего лишь два основных понятия плавательного средства – корабль и лодка – и конкретизирует внутри каждого из них при помощи пространственных уточнений (большой, малый, широкий, длинный) или контекста, содержащего дополнительные детали и косвенные обстоятельства. Приблизительно так же он описывает и навигацию своей эпохи. Тем не менее, данные Прокопия Кесарийского заслуживают того, чтобы быть систематизированными и представленными в комплексном виде для дальнейшего, более полного их использования.

Информацию нашего историка о судах и плавании на них можно условно разделить на три части. В одной помещаются данные о типах плавсредств в зависимости от их назначения, другая включает описание деталей корабельной конструкции, в третьей сведены знания о судоходстве.

Поскольку судно естественным образом предназначалось для плавания на нем, то наиболее общие понятия, обозначающие в древнегреческом языке плавательные средства, восходят к глаголам со значением «плавать». Таковых у греков было несколько⁷, и потому общее понятие корабля имело, по меньшей мере, два равных по смыслу словесных обозначения – $\alpha\upsilon\delta\varsigma$ и $\pi\lambda\omicron\upsilon\omicron\nu$. Прокопий вставлял в свой текст и иные слова с тем же общим смыслом, но гораздо реже, подчиняясь, вероятно, старинной литературной традиции, которая закрепила некоторые лексемы за сферой поэзии⁸. Большинство подобных редких в речевом обороте синонимов судна вообще происходят от тесно связанных с понятием корабля его функций или конструктивных особенностей⁹. Нечастое их употребление в непрофессиональной речи позволило сузить их значение до определенного типа плавательного средства.

$\alpha\upsilon\delta\varsigma$ и $\pi\lambda\omicron\upsilon\omicron\nu$, несмотря на синонимичность, использовались Прокопием не одинаково. С одной стороны, и $\pi\lambda\omicron\upsilon\omicron\nu$, и $\alpha\upsilon\delta\varsigma$ могли быть в источнике как военными, так и мирными транспортными средствами, перевозя, соответственно, оружие и войска¹⁰ либо продовольствие и товары¹¹. Оба слова в одинаковой

мере прилагались Прокопием Кесарийским к морским и речным плавательным средствам¹² любого из народов, упоминавшихся им в качестве плававших на них¹³. Наконец, корабли, обозначенные в тексте тем и другим терминами, плавали как в одиночку, так и в составе множества¹⁴. Но этим, собственно, и заканчивается взаимозаменяемость понятий $\alpha\upsilon\delta\varsigma$ и $\pi\lambda\omicron\iota\omicron\nu$ у Прокопия. Различий в употреблении того и другого достаточно для того, чтобы поставить вопрос об их смысловом соотношении. Первое из рассматриваемых слов встречается в сочинениях ранневизантийского историка гораздо чаще второго (количественное отношение приблизительно 3:1). В целом ряде эпизодов с упоминанием им судов использовалось только одно из этих слов¹⁵. Анализ соответствующего контекста в таких случаях показывает, что Прокопий Кесарийский отводил каждому из терминов вполне определенное место в своей системе «мореходных» понятий. Для выявления такового попробуем рассмотреть наиболее иллюстративный материал, а именно: фрагменты прокопиевых работ, в которых $\alpha\upsilon\delta\varsigma$ и $\pi\lambda\omicron\iota\omicron\nu$ присутствуют одновременно. Таковых около полутора десятков, и почти во всех них имеется противопоставление двух рассматриваемых понятий – либо как общее и конкретное¹⁶, либо как одно и другое, отличное от него в сущностном плане¹⁷. И если для последнего можно согласиться с тем, что оба термина аналогичны в абсолютном значении, то в первом варианте выявленных противопоставлений $\pi\lambda\omicron\iota\omicron\nu$ выступает как наиболее общее по отношению к $\alpha\upsilon\delta\varsigma$ понятие, и, стало быть, они различны и по форме, и по содержанию; в этом смысле их следует переводить на русский язык как «плавательное средство» и «корабль» соответственно. По-видимому, именно такое содержание обычно вкладывал Прокопий в данные понятия.

В качестве общих определений понятия «судна» $\alpha\upsilon\delta\varsigma$ и $\pi\lambda\omicron\iota\omicron\nu$ присутствуют в тексте рядом с определенными разновидностями средиземноморских плавательных средств, подчеркивая их определенность: с акатами ($\acute{\alpha}\kappa\alpha\tau\omicron\varsigma$) и барками ($\beta\acute{\alpha}\rho\iota\varsigma$), которые, тем самым, относились Прокопием и его современниками к разряду судов, а не лодок¹⁸. Низшей же разновидностью плавательного средства, соотносимого с судном, хотя и в весьма своеобразной системе координат («без всякого подобия корабля», по словам Прокопия), являлся плот ($\sigma\chi\epsilon\delta\iota\alpha$)¹⁹.

Упомянутые ранневизантийским автором типы кораблей ($\acute{\alpha}\kappa\alpha\tau\omicron\varsigma$ и $\beta\acute{\alpha}\rho\iota\varsigma$) отличались от наиболее распространенной модели грузового судна, вероятно, меньшими размерами и какими-то технологическими деталями. Оба этих типа применялись для транспортировки различных грузов²⁰ по полноводным рекам²¹ и прибрежной морской зоне²², вследствие чего легко превращались из морских в речные и обратно²³. Впрочем, редкие авторские уточнения относительно области применения этих судов позволяют предполагать существование только морских акатов²⁴, которые должны были отличаться от «универсальных» собратьев несколько большими габаритами и, вероятно, более высокими бортами для противодействия волне.

Широкое применение маломерных судов предопределило, с одной стороны, универсальность их конструкции, важнейшими элементами которой стали палуба и два ряда весел²⁵, а, с другой, – множественность разновидностей, приспособленных к специфическим условиям конкретной деятельности²⁶.

С понятием судна (πλοῖον) связывался также термин «дромон», обозначающий особый тип, приспособляемый к выполнению военных задач. Возможно, дромон представлял собой специализированную разновидность аката, так как тот и другой типы роднит несколько существенных черт, в первую очередь, – небольшой размер и преимущественно весельное вооружение²⁷. В одном пассаже Прокопий показывает, каким образом малые транспортные речные суда могли превратиться в полувоенные и при этом приобретали название «дромоны»: на их бортах создавалась в виде дощатых стенок защита для воинов и, вероятно, для корабельного экипажа, между гребцами помещались стрелки²⁸. В другом известном фрагменте – о флоте Велизария, отправленном в 533 г. к побережью Северной Африки, – говорится о том, что в его составе имелись длинные корабли, *подготовленные* (παρεσκευασμένα) для морского боя, что эти корабли быстроходны, и потому их называют «дромонами»²⁹. То, что дромоны не являлись изначально военными кораблями, очевидно. У Прокопия Кесарийского многие военные корабли не названы дромонами³⁰, да и дромоны не всегда служат исключительно военным целям³¹. Объяснением этому может быть только то, что Прокопий выработал вполне определенное представление о дромоне, основанное именно на его отличии от тихоходных морских грузовозов³². Пресловутую сверхскорость дромону придавали весла, расположенные по всей длине бортов. Такого их количества, видимо, не было на других судах, отличавшихся поэтому меньшей скоростью движения. Превращать обычный средний или крупный грузовой корабль в более скоростной и маневренный, ставя на нем дополнительные весла и отдавая полезную площадь под сиденья гребцов, было бы невыгодно. Акаты же, и без того маневренные в силу своих величины и устройства, приобретали свойства «дромона», во многом расставаясь с функцией транспортного средства, которая могла считаться неважной, если передавалась другим, более вместительным судам, плывущим рядом. Таким образом, дромон у Прокопия – это обычное легкое речное или прибрежное судно, привлеченное для выполнения специальных задач в открытом море и для этого специфически оборудованное. Для его идентификации историк воспользовался давно известным термином, ранее применявшимся бессистемно. Типологически обособиться «дромону Прокопия» позволила распространившаяся в 30-е – 40-е гг. VI в. практика массового перемещения войск по морю на значительное расстояние. Дромоны той эпохи редко участвовали в сражении непосредственно, так как не обладали необходимыми для этого вооружением и снаряжением; эти корабли привлекались для срочной переброски небольших воинских контингентов, грузов, посланий, служили сторожевыми кораблями в составе крупных флотилий.

На этом перечень судов, упоминаемых Прокопием Кесарийским, заканчивается. Остальные плавательные средства в его работах представлены, в основном, лодками, обозначенными двумя терминами – ὄλκας и λέμβος. На то, что данные плавательные средства являются именно лодками, а не кораблями, указывают многочисленные обстоятельства. Так, оба этих типа упоминаются в качестве средств перевозки малых групп людей через реку³³. Контекст соответствующих сообщений не позволяет усомниться в том, что лодки заполнялись небольшим

по весу грузом вне зависимости от общей величины того, что предназначалось для транспортировки, так что их чистая грузоподъемность едва ли превышала тонну³⁴. Только в одном месте Прокопий называет словом ὀλκὰς торговое судно, явно допуская терминологическую путаницу, хотя утверждать, что речь в данном пассаже идет именно о корабле, а не о большой лодке, невозможно³⁵. Впрочем, «олкады» отличались от «лембосов» большими параметрами, в связи с чем последний термин следовало бы переводить на русский язык словом «челнок», обозначающим наименьшую по размеру лодку³⁶. Дело в том, что ὀλκὰς в источнике действует вполне самостоятельно³⁷, тогда как λέμβος обыкновенно сопровождает корабли, находясь при них в качестве дополнительного плавательного средства – корабельной шлюпки, привязанной длинной веревкой к корме³⁸. Такие шлюпки-челноки бывали задействованы в перевозке людей, уже доставленных к месту действия на крупных судах³⁹. Единственным примером самостоятельности лембосов, действовавших не как корабельные шлюпки, а в качестве речных перевозочных средств, является упоминание их в сюжете о доставке египетского зерна в Александрию⁴⁰. Здесь они даже обладают собственным наименованием («диаремы»), которое вновь подчеркивает их «лодочную» природу⁴¹.

Итак, рассмотренные нами виды упоминаемых Прокопием Кесарийским плавательных средств, в действительности существовавших, ранжируются следующим образом. Самым распространенным в Средиземноморье типом корабля следует признать ναῦς – крупный или средний транспорт. Малые его разновидности носили названия ἄκατος и βάρης. Термин πλοῖον в конкретизированном смысле применялся во времена Прокопия в основном к военным кораблям, тогда как приспособленные к выполнению боевых задач гражданские суда могли приобретать специальные наименования, например, δρόμωνας. Класс лодок состоял из более крупного ὀλκὰς и меньшего λέμβος. Следует отметить, что внутри каждого типа существовали разновидности, отличавшиеся оснасткой, размерами и, разумеется, грузоподъемностью. Наибольшее разнообразие в этом смысле представляет тип науса. Не обращаясь вновь ко все еще не разрешенной до конца проблеме грузместимости византийского судна, можно лишь напомнить о данных, которые приводит Прокопий, и которые позволяют представить разнообразие кораблей: в экспедиции Велизария принимали участие транспортные суда грузоподъемностью от нескольких до нескольких сотен, а, возможно, и тысяч тонн⁴²; один ναῦς мог перевозить одновременно от приблизительно 40 до 250 вооруженных воинов, возможно, вместе с их лошадьми, необходимым снаряжением и продовольствием⁴³. Впрочем, здесь мы вплотную подошли к отдельному аспекту рассматриваемого предмета – к технической характеристике и деталям конструкции ранневизантийских плавательных средств.

Прокопий упоминает несколько кораблей различной «национальной» принадлежности, однако практически не различает их по конструктивным или иным особенностям. По-видимому, все суда, плававшие в водах Средиземноморского бассейна, были сходны по конструкции и внешнему виду, так как имели универсальных прародителей – позднеантичные плавательные средства. Несколько отличались своим устройством суда Красноморья, плававшие

в особых условиях водной среды, но, кажется, принципиальными отличиями от средиземноморских образцов они не обладали⁴⁴.

Почти все плавсредства строились из древесины⁴⁵. В некоторых регионах маленькие лодки могли выдалбливаться из цельного ствола дерева⁴⁶, но более крупные суда представляли из себя сборные сооружения, скмплектованные из многих деталей: килевого дерева⁴⁷, досок бортовой обшивки⁴⁸, шпангоутов⁴⁹, дощатой же палубы⁵⁰ и мачты с реями⁵¹. Созидание этой конструкции требовало тщательности, точности и аккуратности, а, стало быть, применения профессиональных умений и навыков специалистов-корабелов⁵², трудившихся на специально оборудованных площадях – верфях⁵³. Большинство кораблей типа $\nu\alpha\beta\zeta$ не обладало альтернативным задним ходом, и у них четко различались носовая⁵⁴ и кормовая⁵⁵ части.

Образовывавшие борт доски крепились к поперечным ребрам жесткости коваными железными гвоздями⁵⁶. Расположение этих обшивочных досок встык предполагало шпаклевание промежуточных швов и обмазку всей подводной поверхности бортов⁵⁷ гиргроскопичными материалами типа смолы.

Для управления судном в его конструкции предусматривались паруса и весла. Гораздо более частое упоминание в источнике парусов и движения судна с помощью силы ветра удостоверяет преобладание в парусно-весельной системе того времени парусной составляющей. И даже корабли с доминирующим весельным движителем имели какой-то парус для улучшения его ходовых свойств⁵⁸.

При сравнительно невысоких плавучих качествах ранневизантийских кораблей⁵⁹ плывущие на них должны были бояться или, по меньшей мере, опасаться морской стихии со всеми ее неожиданными «великими опасностями»⁶⁰. К таковым относились: в первую очередь, шторм (у Прокопия – «буря») – сильный или очень сильный ветер, поднимающий высокие волны и опрокидывающий или ломающий судно⁶¹; далее, мели и рифы⁶²; наконец, сильные подводные течения и вызванные ими водовороты⁶³. По степени опасности для мореплавателей морские ураганы являлись наиважнейшим видом морских бедствий (о чем свидетельствуют и частота их упоминания в источниках, и подробности в описаниях).

Представляя море враждебной человеку силой, но вынужденные использовать ее для различных нужд, современники Прокопия Кесарийского должны были поневоле приспособиться к нему. Мореходы ранней Византии обладали комплексом практических знаний о погоде и прочих факторах мореплавания⁶⁴, которые способствовали или, напротив, препятствовали путешествию. Очевидно, наиболее благоприятным погодным обстоятельством признавался попутный умеренный ветер⁶⁵, а наилучшим средством против всяческих природных напастей – удобная гавань⁶⁶. Конечно, обычно на море стояла погода, которая не угрожала существованию судна, но которую в то же самое время нельзя было признать и идеальной; ветер мог дуть не совсем в нужном направлении или же вовсе отсутствовать, проходимый участок моря мог оказаться совершенно незнакомым и т. д. Тогда многое зависело от действий экипажа корабля⁶⁷, в котором главным лицом являлся кормчий⁶⁸, особенно если он имел богатый профессиональный опыт⁶⁹. Без него команда моряков⁷⁰ была способна

управлять судном только в условиях хорошо известного им маршрута, то есть в стандартных ситуациях⁷¹, хотя каждый из членов немногочисленного экипажа представлял собой, по-видимому, универсальную трудовую единицу, умевшую управляться с парусами⁷², грести веслами⁷³ или орудовать шестом⁷⁴ и, если нужно, держать безопасную для судна дистанцию между ним и прочими предметами на море⁷⁵. Фигура корабельного капитана просматривается в работах Прокопия неотчетливо. Вероятнее всего, им выступал владелец судна, находившийся на нем во время движения и осуществлявший самое общее руководство⁷⁶, тогда как непосредственным руководителем являлся кормчий или один из старых матросов.

Последнее из того, что можно отнести к «морской» тематике в произведениях Прокопия Кесарийского – это собственно понятийный аппарат, связанный с плаванием на судах. Поскольку для греков плавание на корабле традиционно ассоциировалось в первую очередь с морем⁷⁷, то для обозначения передвижения по рекам специального термина они не придумали, и историки вроде Прокопия при описании соответствующих действий на речной поверхности прибегали к понятию судоходности: та или иная река могла быть судоходной или несудоходной⁷⁸.

Подведем итоги. Изучение данных Прокопия Кесарийского привело к интересным результатам. Кроме самых общих, – например, возможности классифицировать плавательные средства Средиземноморья в зависимости от их величины, устройства и назначения, – выявились некоторые неучтенные прежде детали и обстоятельства вроде того, что дромоны не создавались как военные корабли, а приспособлялись к несению военной службы, то есть являлись военизированными судами. Получили подтверждение ранее сделанные исследователями выводы и предположения, например, о редкости очень больших кораблей.

Благодаря сведениям одного только рассмотренного источника стало возможным достаточно полное описание плавательных средств и мореплавания в эпоху Прокопия. При этом он не был экспертом по морскому делу и не пытался таковым казаться. Его информация о судах, за редким исключением, вписана в повествование о более важных для жителя империи событиях. Но тем она и ценна, ибо не содержит вымысла и налета предвзятости, способных исказить ее до неузнаваемости.

Представляется необходимым и логичным продолжить пополнение источниковедческой базы данных о ранневизантийских судах.

¹ Некоторое исключение составляет исследование о дромоне, в котором имеется и солидная источниковедческая составляющая: Pryor J. H., Jeffreys E. M. *The Age of the Δρομων: The Byzantine Navy ca 500–1204*. – Leiden; Boston, 2006. – P. 7–19, 123–157 (для ранневизантийской эпохи).

² Например: Петерс Б. Г. Морское дело в античных государствах Северного Причерноморья. – М., 1982; Ханке Х. Люди, корабли, океаны: 6000 лет мореплавания / Пер. с нем. – М., 1984. – С. 27–54; Makris G. *Ships // The Economic History of Byzantium: From the Seventh through the Fifteenth Century*. – Washington, 2002. – P. 95–97; Castagnini Berlinghieri E. F., Paribeni A.

Byzantine Merchant Ships and Marble Trade: New Data from Central Mediterranean // SKYLLIS. – Bd. 11. – 2011. – S. 64–75.

³ В качестве исключения, подтверждающего указанные особенности, см.: *Van Doornink F. Byzantium, Mistress of the Sea, 330–641 // A History of Seafaring Based on Underwater Archaeology / Ed. by G. F. Bass. – London, 1972.*

⁴ *Сорочан С. Б.* К вопросу об уменьшении вместимости византийских грузовых кораблей в «темные века» // *Древности. – 1997. – Харьков, 1998. – С. 74–82; Zuckerman C. Learning from the Enemy and More: Studies in «Dark Centuries» Byzantium // Millenium. – Bd. 2. – 2005. – S. 79–135.*

⁵ Например: *Lewis A. R., Runyan T. J. European Naval and Maritime History, 300–1500. – Bloomington (Indiana), 1985. – P. 17; Pryor J. The Transportation of Horses by Sea in the Byzantine Navy, Sixth–Tenth Centuries // Proceedings of the 21st International Congress of Byzantine Studies (London, 21–26 August 2006). – Padstow, 2006. – Vol. II. – P. 50.*

⁶ Ср.: *Pryor, Jeffreys. Op. cit. – P. 3:* «Как известно, наиболее образованные византийские авторы большинства эпох подражали стилю и языку классической Греции. Образцами для них были, к примеру, Гомер, Геродот и Фукидид. Кроме того, византийские литераторы изучали классический греческий, читая и запоминая этих и других авторов. В результате, классические слова и обороты постоянно привлекались ими во время поисков выражения того, что они желали сказать».

⁷ Самые распространенные: *πλέω* и *νέω*.

⁸ Например, слово *σκάφος* (Γροσop., B.G. III.7.6).

⁹ Например, в B.V. I.24.11 *ὄλκας* (небольшое транспортное средство) – от *Ρλκός* (изначально – борозда на берегу, оставленная кораблем, вытаскиваемым из воды или сталкиваемым в воду). То же упомянутое выше слово *σκάφος* в узком и, вероятно, первоначальном смысле предполагало корабельную полость, трюм, бывший неотъемлемым признаком любого судна.

¹⁰ Ср.: B.V. I.6.17; B.G. I.16.16 (*πλοῖον*) и B.V. I.11.13; II.15.9; B.G. II.16.21; H.a. XXV.3 (*ναῦς*).

¹¹ Ср., например: B.G. III.10.6 (*πλοῖον*) и B.P. II.28.28; B.V. I.13.17; B.G. II.5.3 (*ναῦς*).

¹² Например, речные *πλοῖον* и *ναῦς*: B.G. III.36.9, 12 и De aed., IV.6.16 соответственно.

¹³ Например: ромейские (B.G. I.26.17 и B.P. I.24.37; B.V. I.2.32; B.G. IV.23.8); готские (B.V. II.4.34; B.G. IV.24.31 и B.G. I.16.10; III.36.9; IV.22.17); вандалские (B.V. I.5.3; 6.12; 11.23 и B.V. I.6.17); просто «вражеские» для римлян (B.V. I.15.20 и B.V. I.14.2).

¹⁴ Например, для *ναῦς*: B.V. I.12.2; B.G. I.2.27; H.a. XVI.9 (ед. ч.) и B.V. I.10.4; II.8.6; B.G. I.1.13; II.12.30; III.27.4; IV.26.3; De Aed. I.11.19 (мн. ч.); для *πλοῖον*: B.G. I.3.14; H.a. XII.2 (ед. ч.) и B.P. I.24.37; B.V. I.2.32; B.G. I.1.20; De Aed. IV.9.17 (мн. ч.).

¹⁵ Например, *ναῦς* мог быть в составе флота (*νηῶν στόλος*: B.G. I.8.4; II.17.21; III.6.15; IV.24.31), а *πλοῖον* – только в числе многих судов (*πολλὰ πλοῖα*: B.G. I.16.10; III.29.10, *πλήθος πλείω*: B.G. I.17.15). Далее, только *ναῦς* мог быть кораблём римского командующего: B.V. I.6.23; 12.1, 6. В свою очередь, лишь к *πλοῖον* прибавляется определение «длинный» (*πλοῖα μακρά*: B.V. I.11.15; B.G. IV.22.17), тогда как военный *ναῦς* у Прокопия обычно обходится без традиционных специфических определений (B.G. IV.23.37–39; 35.12); *πλοῖα* бывают *μικρά* (B.G. III.37.5), но лишь *νηες* встречаются «большие» и «огромные» (B.V. I.13.6; B.G. III.37.5; De Aed. VI.1.3).

¹⁶ Чаще всего в качестве общего выступает термин *πλοῖον*, например: B.G. I.16.16: «... наполнив корабли (*πλοῖα*) воинами, они сторожили и приморскую часть укреплений. 17: Римляне, сделав внезапное нападение на (*эти*) корабли (*ναυσίον*), обратили их в бегство»; H.a. XXV.8: «Он все корабли (*πλοῖα ἅπαντα*), приплывающие в гавань Византия, не выпускал оттуда, не наложив на судовладельцев штраф за (*некоторые*) корабли (*νηῶν*)...». Но изредка место общего понятия занимает и *ναῦς*: B.G. IV.6.22: «Кроме того, внезапно образуются водовороты без всякой видимой для нас причины поглощают корабли (*ναῦς*). 23: Поэтому-то поэты и говорят, что корабли (*πλοῖα*), попадающие в такой момент в этот пролив, поглощаются Харибдой».

¹⁷ Например: B.P. I.19.23: «Суда (*πλοῖα*), которые используются у индов и в этом море, выстроены не так, как все остальные корабли (*ἄλλαι νηες*)»; B.G. IV.23.34: «Наоборот, римляне ... искусно руководили морским сражением. Они расположили корабли (*πλοῖα*) фронтом (...). Если они видели, что неприятельский корабль (*ναῦν*) отделяется от других, они нападали на него и топили без труда»; B.G. IV.35.13: «Но спустя некоторое время римляне захватили суда (*πλοῖα*) неприятелей вследствие измены гота ..., да и к ним самим пришло бесчисленное количество судов (*νηες*) из Сицилии и других областей»; De aed. V.1.12: «Но если ветер из Геллеспонта дует им напротив, то ... кораблям (*ναυσί*) придется здесь застрять. 16: ...когда же переправа в Византий отсюда

становится удобной, те, на кого падает эта обязанность, на *других кораблях* (πλοίοις ἑτέροις) перевозят этот хлеб...».

¹⁸ Ср.: V.G. I.26.10: «В гавани всегда стоит на якорях много барок (βάρεϊς)... 11: Когда купцы приходят в гавань на своих кораблях (ναυσίῳ), то, перегрузив товары на эти барки (βάρεϊς), они плывут по Тибру в Рим, совершенно не пользуясь ни парусами, ни вёслами; никакой ветер не в состоянии здесь двигать эти суда (πλοῖα)»; V.G. III.18.10: «Выстроив на том и на другом берегу [Тибра] две деревянные башни, он [Тотила] поместил в них гарнизон из сильных и смелых воинов, чтобы из Porta нельзя было пройти в город ни на ладьях (ἄκάτοις), ни на других судах (πλοίοις ἄλλοις), идущих снизу»; V.G. IV.20.54: «Взойдя на них (в тексте – ἄκάτους), они берутся за вёсла и чувствуют, что эти барки (βάρεων) перегружены... 55: Когда же они плывут на своих кораблях (ἄκάτοις)..., они совершают этот переезд с трудом за сутки. Когда они пристают к острову, тотчас происходит высадка, и тогда эти барки (βάρεων) у них становятся легкими... 56: Из людей они не видят никого, ни тогда, когда плывут с ними, ни тогда, когда те высаживаются с судна (νηός)...»; De aed. I.6.7: «Все те, кто бывают подвержены болезням более сильным, чем искусство врачей, отказавшись от человеческого лечения, прибегают к единственной оставшейся у них надежде: сев на барку (βάρεϊς), они плывут по заливу [к этому храму] на этом судне (νεόν)».

¹⁹ V.G. IV.22.21: τῷ τρόπῳ νεώς.

²⁰ Людей: В.Р. II.23.12; В.В. II.23.22; V.G. II.21.23; продуктов питания: V.G. II.28.3; других предметов: V.G. III.11.34 (городские ворота); 19.3 (башни).

²¹ Например: V.G. I.26.10; II.9.18 (Тибр); 28.3 (По); IV.13.28 (Фазис).

²² Морские перевозки совершались, как правило, вдоль берега (В.Р. II.23.12; V.G. III.11.34; IV.9.20; Н.а. XXX.9; De Aed. I.6.7; IV.3.20), хотя иногда – вероятно, по большой необходимости, – эти суденышки отправлялись на весьма значительные расстояния: V.G. IV.2.19 (из Лазики в Византию и обратно через открытое море, на 550 стадий по прямой – V.G. IV.2.22); 4.6 (из Питиунта до византийской территории (Трапезунта?) по открытому морю – за несколько сот миль).

²³ V.G. II.21.23: «...Иоанн был послан к морю забрать оттуда ладьи (ἄκάτους), чтобы при их помощи войско могло перейти через реку»; V.G. IV.26.25: «Всякий раз, когда войско подойдет к устьям рек, то – говорил он, – сделав из этих ладей (ἄκάτων) мост через реку, оно без затруднений совершит переход»; V.G. I.26.10: «В гавани [Рима] специально всегда стоят на якорях много барок (βάρεϊς), и поблизости наготове находится много быков. 11: Когда купцы приходят в гавань на своих кораблях (ναυσίῳ), то, перегрузив товары на те барки (βάρεϊς), они плывут по Тибру в Рим...».

²⁴ Например, в V.G. III.13.6 – «морские корабли» (ναυτικὸν ἄκάτων); в Н.а. XXX.9 – «отмельные (плоскодонные?) суда» (ἄκάτοις βραχεΐαις).

²⁵ Высокая маневренность предполагает наличие вёсел, тогда как парус, если и наличествовал, то должен был быть небольшим, чтобы не мешать, а лишь помогать при случае движению (см.: V.G. I.26.11; IV.9.22; 20.54-55). Наличие палубы оправдывалось необходимостью не только перевозить определенные грузы (см., например: De Aed. I.8.9), но и устраивать из нескольких суденышек подобие понтонного моста для быстрой переправы большого числа людей в отсутствие необходимого количества плавсредств (например: V.G. IV.26.25; De Aed. V.3.8; ср.: V.G. IV.13.28).

²⁶ Например: V.G. III.19.3 (две широкие ладьи – ἄκάτους δύο εὐρείαις); Н.а. XXX.9 (отмельные суда для переправы – ἄκάτοις βραχεΐαις).

²⁷ В этом случае генетическая связь дромона с греко-римской либурной оказывается исключительно гипотетической (см.: Pryor, Jeffreys. Op. cit. – P. 127).

²⁸ V.G. III.19.5.

²⁹ В.В. I.11.15-16.

³⁰ См., например: V.G. I.16.10; IV.22.17; 23.2-13 (μακρὰ πλοῖα). В одном из этих отрывков интересно указание на то, что «длинные суда были очень быстроходными и приспособленными для сражения на море» (IV.23.8), но они не названы дромонами.

³¹ В V.G. III.19.5: 200 дромонов выполняют функцию речного транспорта; ср.: V.G. III.36.9 (два военных корабля (πλοῖα μακρὰ), приспособленных для транспортных целей).

³² Ср.: Pryor, Jeffreys. Op. cit. – P. 128: «По данным Прокопия, ранние дромоны были моноремными галерами со сплошной палубой, защищавшей гребцов, располагавшихся ниже неё...». П. Прайор и Э. Джеффрис реконструируют представления историка о дромоне как об исключительно военном судне.

³³ Для ὄλκας см.: В.Р. I.18.49-50 (по несколько воинов через Евфрат); для λέμβος: В.Г. II.12.30 (солдат через По).

³⁴ Например: В.Р. I.18.49 (немногие из людей Велизария); В.В. II.14.40 (около 10 человек Велизария); В.Г. I.19.20 (по два мельничных жернова).

³⁵ В.В. I.24.9-12. Это «торговое судно» (шлкὰς γὰρ μίᾱ ἐπ' ἐμπορία) вышло из карфагенской гавани в тот день, когда в город вошла армия Велизария. С попутным ветром оно очень быстро достигло берегов Испании. Судя по всему, плавательное средство с описанными источником возможностями и функциями весьма отличалось от своих собратьев по названию, являясь, по сути, кораблем типа аката с парусным вооружением. Прокопий, лично видевший само это судно, принял его за более крупную лодку, почему и воспользовался соответствующим «лодочным» термином. Возможно также, что историк применил в данном случае одно из древнейших и универсальных обозначений корабля, отойдя от конкретного его понимания современниками в лирическую плоскость (вроде русского «плыл челн по воле волн»).

³⁶ В трудах Прокопия Кесарийского нет фрагментов, где оба типа лодок были бы представлены вместе, что дало бы возможность сравнить их предметно. Зато автор соотносит понятия λέμβος и ἄκωτος (В.Г. I.19.20-21; III.19.9-10, 18), давая понять, что лембосы были меньше самых маленьких речных акатов.

³⁷ Характерный пример – рыбная ловля в море (В.В. II.23.19).

³⁸ В.В. II.14.38; В.Г. I.5.15; II.7.7; 12.30; III.6.25.

³⁹ Например: В.В. II.14.40; В.Г. II.12.30; III.6.22.

⁴⁰ De Aed. VI.1.3. Хотя и здесь «лембосы» находятся рядом с «большими судами» (μεγάλας ναυσὶ), принимая груз зерна от них.

⁴¹ В тексте – διαρήματα. Этимология этого слова неясна, но едва ли нужно связывать её с латинским словом *remus* (весло). Представляется наиболее подходящим возводить его к греческому διαῖρρο (протока); таким образом, диарема – это лодка для плавания по речным протокам, которыми так изобилует Нил и которые обычно мелки и поросли тростником, так что эти лодки были, скорее всего, плоскодонными и короткими.

⁴² Подробнее об этом см.: Серов В. В. Финансовая политика Юстиниана Великого. – Новосибирск; Барнаул, 2011. – С. 45–47.

⁴³ См., например: В.В. I.11.23; II.15.9; В.Г. IV.20.26.

⁴⁴ В.Р. I.19.23.

⁴⁵ По-видимому, хвойных пород: В.Р. II.29.1. Каменные памятники знаменитым судам типа одиссея (В.Г. IV.22.23, 27) мы здесь не рассматриваем.

⁴⁶ Например, лембосы, название которых примерно на то и указывает (от λέμψα – скорлупа).

⁴⁷ τρῶπις: В.Г. IV.20.55; 22.11.

⁴⁸ В.Р. I.19.23; В.Г. IV.20.54; 22.14.

⁴⁹ δρύοχος, νομέες: В.Г. IV.22.12.

⁵⁰ Прокопий использует несколько терминов, обозначающих палубную часть корабля. Для всей палубы им применяется слово κατάστρωμα (В.В. I.6.23; В.Г. IV.23.30), для носовой и кормовой палубной надстройки – слово ἴκτριον (ibid.). См. рассуждения о палубах специалистов: Pryor, *Jeffreys*. Op. cit. – P. 128–129.

⁵¹ ἰστός: В.Г. I.5.14-15.

⁵² Интересно, что Прокопий только однажды упоминает о кораблестроителе, и то – вскользь и не употребляя какого-либо специального термина (В.Г. IV.22.16: τεχνίτη).

⁵³ νεώριον (В.В. I.25.15) и νεώσοικοι (В.Г. IV.22.8).

⁵⁴ πρῶρα: В.Г. III.30.13; IV.22.11; 23.30; De Aed. I.5.13.

⁵⁵ πρῶμνα: В.Г. IV.22.11, 14; De Aed. I.5.13.

⁵⁶ В.Р. I.19.23; В.Г. IV.22.14.

⁵⁷ Прокопий даже особо выделяет нижнюю часть корабля (κοίλη νῆ): Н.а. XII.2.

⁵⁸ Речь идет о судах галерного типа, маневренность и известные скоростные качества которых обеспечивались за счет именно большого количества бортовых весел; см.: В.Г. I.26.11 (где речные барки – весельные суда – использую паруса для облегчения движения); II.7.9 (где лембосы – речные лодки – вооружены для удобства плавания по извилистой реке и вёслами, и парусом); IV.20.54–55 (где акаты – преимущественно весельные суда – снабжены также парусом, выполнявшим вспомогательную двигательную функцию); наличие парусов на знаменитых дромонах того времени предположительно и может быть подтверждено лишь косвенными данными (на-

пример, в B.G. IV.23.32 содержится неясное указание на некие снасти). Ср.: *Pryor, Jeffreys*. Op. cit. – P. 153.

⁵⁹ О длительных и трудных путешествиях в поздней античности писали многие древние и современные авторы. Здесь же достаточно указать на имеющееся у Прокопия понятие «непригодного» для дальних морских поездок судна (De Aed. IV.1.1).

⁶⁰ De Aed. IV.1.1; VI.3.6.

⁶¹ B.V. I.13.2; 15.23-24; II.4.37; B.G. III.7.5; 28.3; 30.11; 40.15-17.

⁶² B.G. I.1.17; De Aed. VI.3.7.

⁶³ B.G. IV.6.20, 22.

⁶⁴ О подходящих и неподходящих для мореплавания в Средиземном море сезонах см., например: *McCormick M. Origins of the European Economy: Communications and Commerce, A.D. 527–641*. – Cambridge, 1992. – P. 98; ср.: Procop., B.G. II.7.12: «Когда ... римляне перевезли весь свой груз, матросы быстро удалились со своими судами (ибо время уже приближалось к зимнему солнцевороту)...».

⁶⁵ B.V. I.6.17; 20.11; II.14.18; B.G. III.10.7; 28.18; IV.26.2; ср.: B.V. II.4.36; B.G. III.8.7; De Aed. V.1.9, 12 (о встречном ветре).

⁶⁶ Вообще, благодаря Прокопию создается некоторая убежденность в том, что идеалом у современных ему моряков считался корабль, стоящий на якоре в защищенном от непогоды месте: B.V. I.15.7; 20.3; B.G. I.2.26; 5.14; 7.35; III.30.11; De Aed. I.5.4; 11.20; IV.9.17.

⁶⁷ «людей»: B.G. III.6.25; 13.7; 37.5 (ἀνδράσι). Для обозначения всех находящихся на плывущем судне людей имелся термин ἐπιβάτης (B.G. III.29.10), для не-матросов – περίνεως (B.G. IV.20.31). Собственно моряки назывались ναῦται.

⁶⁸ κυβερνήτης: B.V. I.13.3, 7; 5.24.

⁶⁹ B.G. III.6.20.

⁷⁰ ναύτης, ναῦται: B.V. I.11.14; B.G. I.1.21; II.7.12; IV.6.20; De Aed. VI.4.17, 22.

⁷¹ Например, De Aed. I.5.12.

⁷² B.V. I.17.5. Управление парусами не представляло большой сложности ввиду неразвитости парусной системы. Для движения в нужном направлении при попутном ветре использовался простой прямоугольный парус (B.V. I.17.5: μεγάλη ἰστία), имевшийся, кажется, на большинстве типов судов; при боковом ветре (см., например: B.V. I.14.17, где показано, как при восточном ветре корабли быстро двигались на юг) матросы комбинировали этот парус с малыми треугольными (ibid.: δόλωνας). Прокопий Кесарийский позволяет предполагать также существование кораблей с большим косым парусом в качестве основного (B.V. I.13.3. См. об этом: *Pryor, Jeffreys*. Op. cit. – P. 153).

⁷³ B.V. I.13.5; 17.5; B.G. II.7.9; III.7.5.

⁷⁴ B.V. I.6.20; 13.7; B.G. IV.23.32; De Aed. VI.4.17–22.

⁷⁵ B.V. I.13.7; B.G. IV.23.32.

⁷⁶ Ср.: Н.а. XXV.3 (πλοίων κυρίους) и XXV.8 (ναυκλήρους).

⁷⁷ Плавание на корабле (ναυτίλλομαι): B.G. IV.20.31; De Aed. IV.3.20; 9.17. Профессиональное мореплавание называлось морским делом; например: B.G. III.6.20 (θάλασσαν ἔργων); Н.а. XXV.9 (θαλαττουργεῖν).

⁷⁹ B.G. I.1.19 (πλώμος); IV.13.3; 26.23 (ναυσίπορος); De Aed. IV.6.16 (ἄπλους); etc.