

SOME FORMS OF THE HELLENISTIC RELIEF POTTERY FROM OLBIA

In Olbia, as well as in other towns of the Northern Black Sea coast, vessels with a relief decor of other shapes than «meharian» bowls (craters, amphoras-pelics, jugs, situlas) are met rather seldom. They were produced at the same shops as «meharian» bowls, but not at all the sites. So, a rather diverse group of grey earthenware vessels is originated from a certain Minor Asia site or from several neighboring sites. The second group made of red clay is, probably, of the Perhamian origin. All these vessels are dated from the late 3d and 2nd cent. B.C.

ДО ПИТАННЯ ПРО МОРСЬКУ СПРАВУ ОЛЬВІОПОЛІТІВ

В. В. Назаров

У статті на підставі аналізу різноманітних джерел розглядається питання про існування в Ольвії власного полісного і, зокрема, військового флоту. Публікуються деякі нові матеріали щодо морської справи ольвіополітів.

Різні питання морської справи античних держав Північного Причорномор'я цікавили багатьох дослідників. Найповніше вони розглянуті в монографії Б. Г. Петерса «Морское дело в античных государствах Северного Причерноморья» та у відповідному розділі античного тому «Археологии СССР»¹. Розробки автора базуються на аналізі практично всіх категорій існуючих джерел; ним складено каталог зображень суден, що походять з території Північного Причорномор'я. Нещодавно з цієї ж проблематики В. Н. Таскаєвим написана дисертація².

Проте в усіх цих працях найменше уваги приділялось матеріалам з морської справи, що походять з Ольвійського регіону. Крім того, є деякі джерела, що до цього часу залишаються не опублікованими або ж недостатньо дослідженими саме в аспекті вивчення цього питання. Як наприклад можна навести зображення кораблів архаїчного часу з Бейкушського поселення та Ольвії³.

У даній статті ми не ставимо за мету дати вичерпну характеристику флоту та морської справи в Ольвійському полісі. Розглянемо лише питання про полісний флот у руслі деяких нових історичних реконструкцій та з урахуванням ряду знахідок, які до цього часу дуже мало вивчені.

Загалом джерельна база нашого дослідження складається з епіграфічних та археологічних даних.

У першу чергу слід згадати так званий лист жерця з Гілеї, який датується серединою VI ст. до н. е.⁴ Крім різноманітної інформації, поданої в ньому, для нас особливий інтерес становлять уривки «...відплив звідти в Гілею...» та «...після корабельної аварії (καταστροφῆς) раби втекли...»⁵. Це найраніше епіграфічне свідчення про наявність кораблів у Ольвії. Окрім того, якщо згадувані в листі «погані сосни і двісті дерев...» були завезені до Ольвії з Гілеї, то для цього потрібні були великі судна. У цей час провадилось інтенсивне налагодження життя на новому місці, для чого було потрібно чимало деревини, а для її перевезення Ольвія повинна була мати свій, хай і невеликий, флот. Він щоразу поповнювався за рахунок морських суден, на яких у Нижнє Побужжя прибували нові партії переселенців. При цьому варто підкреслити, що

метрополія Ольвії — Мілет у цей час був наймогутнішим морським полісом, який володів найбільшою кількістю кораблів у Егеїді.

На території Нижнього Побужжя знайдено також зображення торговельних⁶ та бойових кораблів. Так, з Бейкушського поселення походить графіто морського судна, накресленого на уламку чорнолакового кіліка третьої чверті VI ст. до н. е. С. Б. Буйських резонно називає його військовим кораблем з одним рядом весел — монсрою⁷.

Ще один малюнок військового корабля знайдено при розкопках Ольвії* на уламку чорнолакової посудини (рис. 1, 3). Тут також показано монеру, або, як її ще називають — унірему. Судно, як здається, йде вправо на веслах та з піднятим вітрилом. Про останнє свідчить (верхня частина графіто від-

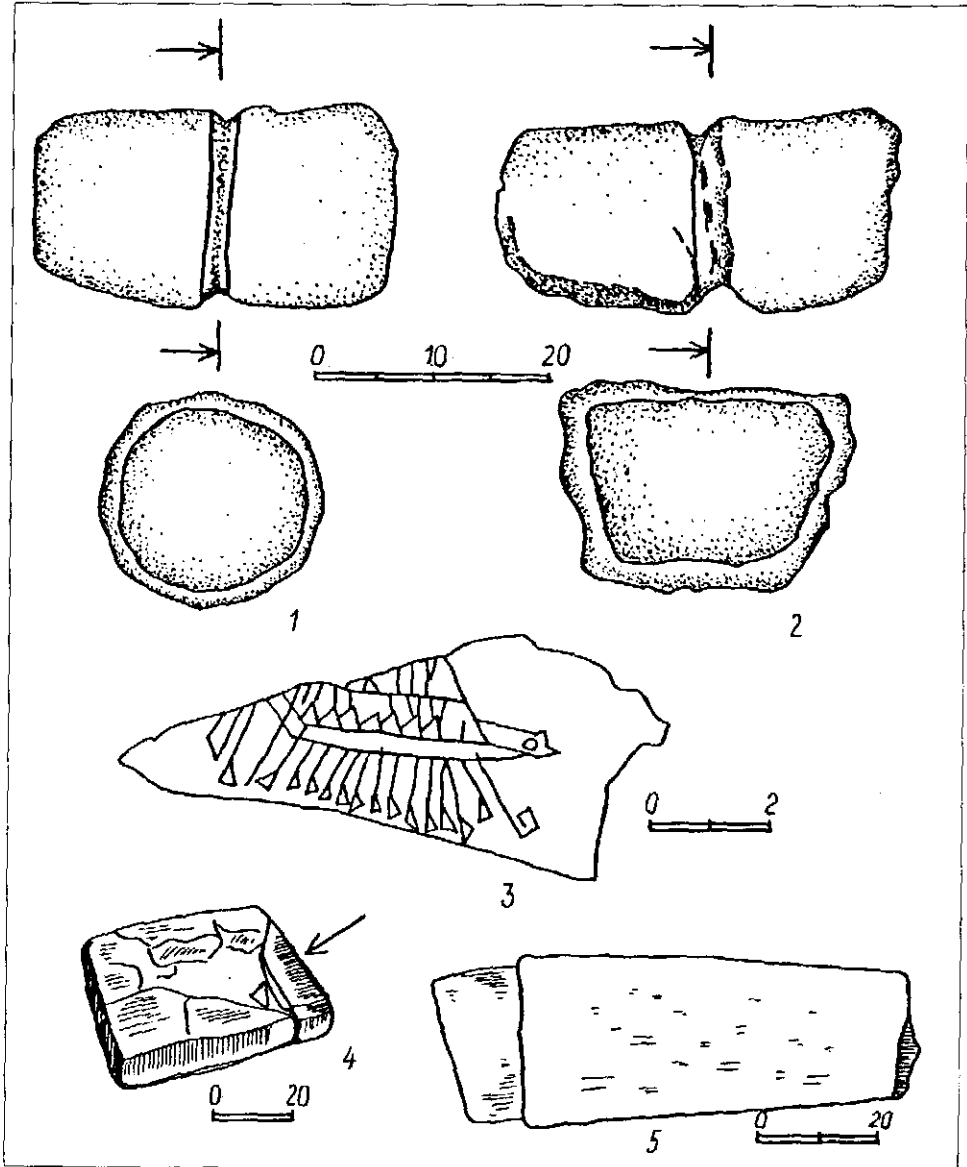


Рис. 1, 2 — кам'яні кітви; 3 — графіто з зображенням військового корбля; 4 — фрагмент кам'яного якрного штоку з кладки березанського вітваря; 5 — фрагмент мармурового якрного штоку з Березані.

* Зберігається в експозиції Археологічного музею ІА НАН України в Києві. Інв. № 0—64/1610.

бита) прокреслені риски, що нагадують гітови. Носова частина судна, яка завершується тараном, прикрашена зображенням ока (апютропею). Цей мотив був дуже поширений у вазописі⁸ і характерний для античних військових суден. Через фрагментарність графіто судити про кормову частину судна можна досить умовно, проте видно, що воно мало високий ахтерштевень і два рульових весла. Уздовж борту корабля зображено 14 весел, вище — ряд трикутників, що, ймовірно, означають весельні порти. Лінія, прокреслена між гребними та рульовими веслами, ймовірно, означає снасть нерухомого такелажу — вантів. Про те що судно йде не лише на веслах, а й під вітрилом, свідчить, що автор графіто прагнув показати його не в процесі битви, коли вітрила ховали і щогла вкладалась понад бортом, а у похідному порядку. Стосовно композиції взагалі, то найбільш вірогідні два варіанти. Тут могло бути зображення як одного, так і двох кораблів. У останньому випадку вони мали б бути показані у кільватерній колоні. Такий сюжет, зокрема, був досить поширений в аттичному вазописі. Якщо припустити, що це — ольвійське судно, то воно спускається вниз по лиману. Лише в цьому випадку його могли спостерігати в Ольвії з боку правого борту.

Звісно, все це є не більш, як припущення. Проте слід зауважити, що графіті в основному належать до джерел місцевого походження. Автори малюнків робили їх якщо і не з натури, то під безпосереднім враженням від суден, які спостерігали. Можна впевнено стверджувати, що автор відобразив їх хоч і схематично, але детально.

Важливе свідчення про ольвійські державні судна елліністичного часу містить декрет на честь Антестерія третьої чверті III ст. до н. е. У тексті декрету згадуються кораблі, що «з давньої пори» прийшли у жалюгідний стан і не були на плаву. Антестерій полагодив їх, розподіливши снасті. Згадується у декреті і військовий корабель (*πλοιον μακρον*), збудований на його кошти⁹.

Деяку інформацію про ольвійський полісний флот можна отримати також з декрету на честь Протогена (IOSPE, I², № 32). У ньому згадуються казенні судна (*τα πλοια δημοσια*), що були пошкоджені і не мали нічого з оснащення, і які полагодив Протоген. Таким чином, поліс був позбавлений необхідності наймати кораблі приватних власників для пересезонного каміння, потрібного для ремонту оборонних споруд. Військові судна не були придатні для цього. Безумовно, у розпорядженні полісу були кораблі, що призначались виключно для транспортних потреб. В. В. Латишев називав їх «вантажними»¹⁰.

Що ж до обладнання кораблів, то одна категорія археологічних знахідок має до нього безпосереднє відношення. Це якори та їх деталі. Вони походять з кількох пунктів Нижньобузького регіону, що входили до складу Ольвійського полісу: Ольвія, Березань, Бейкушське поселення. Чимало якорів знайдено також на дні моря поблизу острова Зміїний (Левка), який тривалий час перебував під протекторатом Ольвії.

Звичайно, ми не можемо провести чіткої грані між якорями, що застосовувались на полісних або приватних суднах, які належали ольвійським чи іноземним власникам. Ці обставини дещо зменшують їх інформативну цінність. Проте вони є показником рівня розвитку судноплавства в регіоні в античну добу I, принаймні, можуть розглядатись як аналогії.

Якори та їх деталі із вказаних пунктів можна розподілити на: прямокутні з перетягом посередині для закріплення канату, кам'яні й свинцеві штоки та свинцеві скрепи, що з'єднували дерев'яні деталі якорів. Перші являють собою найпримітивніший тип якорів. Вони, ймовірно, використовувались на невеликих промислових суднах чи човнах. Дві такі виготовлені з вапнякових блоків китви були знайдені під час розкопок Бейкушського поселення у шарі, що датується третьою чвертю VI — першою чвертю V ст. до н. е.¹¹ Подібні китви походять також з Ольвії. Одну з них було виявлено під час розкопок елліністичного кварталу на ділянці НГСС (розкопки Н. О. Лейпунської), місце знахідки та датування другої нам не відомі (рис. 1, 2). Нині вони зберігаються у лапідарії заповідника «Ольвія».

Якори з кам'яними (пізніше — свинцевими) штоками належали морським кораблям, що відповідали усім тогочасним стандартам. Більш ніж сумнівно, щоб складні якори використовувались на примітивних човнах рибалок.

Тут ми маємо свідчення про те, що ольвіополіти, принаймні, були добре знайомі з тогочасними досягненнями в галузі суднобудівництва.

Найчастіше кам'яні та іноді свинцеві штоки знайдені під час підводних досліджень поблизу о-ва Левка¹². Декілька фрагментів кам'яних якорних штоків походять також з Березані. Один з них був у кладці вівтаря, що стояв у центрі одного з приміщень житлового будинку IV ст. до н. е.¹³ (рис. 1, 4). Певно, при спорудженні вівтаря господарем будинку навмисно було використано предмет, пов'язаний з його професійною діяльністю. Відомо, що якорні штоки досить часто приносились як дари до святилищ¹⁴. Не виключено, що таким даром у свій час прислужився фрагмент мармурового штока, знайденого під час розкопок у північній частині острова (рис. 1, 5). В будь-якому разі ми не бачимо інших пояснень, як цей шток опинився на території поселення.

Два кам'яних штоки знайдені в Ольвії на території теменосу Аполлона Лікаря. За розмірами вони значно більші, ніж березанські, датуються V—IV ст. до н. е.— часом існування вівтаря, біля якого їх було покладено. На думку А. С. Русяєвої, ці штоки за прямим призначенням не використовувались, бо з самого початку призначались на роль вотивів¹⁵.

Таким чином, знахідки якорів у Побужжі топографічно пов'язані з святилищами* або з пунктами, де кораблі з тих чи інших причин робили зупинки. Останнє передбачає наявність гаваней, які мали Ольвія та, ймовірно, Борисфен. Так, ольвійська гавань вперше згадується наприкінці V ст. до н. е. Мова йде про стандартну формулу декретів про надання проксенії (IOSPE, I², № 20, 27). Остання передбачала «право входу і виходу з гавані у мирний та воєнний час без пограбування» (отже, була і така практика!). Згадка ж конкретно «торгової гавані» в декреті Візантія на честь Оронта, сина Абаба (IOSPE, I², № 79) надало можливість С. Д. Крижиському припустити існування в Ольвії також і військової гавані¹⁶. Якщо така дійсно існувала, то цілком можливо, що створено її було значно раніше — тобто до часу видання декрету. Вірогідно, це сталося у V—IV ст. до н. е., коли поліс досяг найвищого розвитку.

Матеріальними рештками обладнання ольвійської гавані є три кам'яні кнехти. Один з них знайдений під час підводних досліджень затопленої частини Ольвії¹⁷, другий — у завалі каміння II—III ст. на ділянці Р—25 (розкопки В. В. Крапівіної та В. В. Назарова), де він опинився, напевно, у результаті повторного використання. Третій кнехт зберігається в лапідарії ольвійського заповідника. Перші два типологічно схожі і в плані становлять прямокутник із заокругленими кутами; третій — виконано у вигляді круглої в перетині стели.

Вище вже вказувалось на можливість наявності гавані в Борисфені. На доказ цього поки що відсутні прямі свідчення, проте є ряд несприхлих даних (крім згаданих знахідок якорів), аналіз яких дозволяє висувати таку гіпотезу. На думку К. К. Шиліка**, гавань могла розміщуватися на північний захід від сучасного острова. На батиметричних мапах тут відзначено вигин ізобат, що, як вважає К. К. Шилік, свідчить про існування тут у давнину, коли рівень моря був значно нижчий, бухти. Згідно з варіантом реконструкції, запропонованої К. К. Шиліком, Березань у античні часи була останцем корінного берега серед широкої піщаної рівнини акумулятивного походження¹⁸. Тільки деталями відрізняється палеогеографічна реконструкція району о. Березань В. П. Зенковича¹⁹. Обидва варіанти реконструкції передбачають існування бухти між Березанню та мисом Аджияск. Власне, це навіть і не бухта, а затока, де могли розміститись десятки суден.

Нічого конкретнішого про гавань Борисфена сказати не можливо.

* Привертає увагу, що серед вотивних дарів з о-ва Левка та Ахіллового Дрому якорів немає, проте вони присутні в Ольвії, та, ймовірно, на Березані. У зв'язку з цим можна припустити, що звичай принесень богам якорів міг бути пов'язаний з кінцевими пунктами подорожі, а у транзитних пунктах для цього використовувались інші предмети.

** Автор висловлює подяку К. К. Шиліку за консультацію з приводу питання про гавань Березанського поселення.

Підводними археологічними дослідженнями, які протягом двох років здійснювались нами поблизу Березані, її слідів поки що не виявлено. Але обстежена лише відносно невелика площа акваторії в районі, де вірогідна наявність гавані. Під час огляду поверхні дна тут були знайдені уламки античної кераміки²⁰. Залишається сподіватись на те, що у майбутньому ця проблема буде успішно вирішена.

Роль порту не була остаточно втрачена Борисфеном і після заснування Ольвії, про що свідчать знахідки фрагментів якорів. Борисфен міг бути зовнішнім портом полісу, своєрідним «нижньобузьким Піреем», куди заходили судна, що йшли каботажним маршрутом вздовж узбережжя. Заходження до Ольвії потребувало додаткових витрат часу *, Борисфен же був зручним перевалочним пунктом, звідки пролягав практично прямий шлях на Херсонес. У цьому зв'язку має сенс навести гіпотези Ю. Г. Виноградова про перетворення Березанського поселення на зовнішній емпорій полісу після заснування Ольвії²¹ та М. Ф. Болтенка про існування на Березані контрольного пункту, щоб стежити за рухом суден до лиману²². У принципі, за умови наявності тут флоту і укріплення, Борисфен міг відігравати роль форпосту Ольвійського полісу та контролювати вхід до його внутрішніх вод, що становили Дніпровський, Березанський та Бузький лимани.

Заснування колоній у Північному Причорномор'ї, у тому числі Нижньому Побужжі, стало результатом успішних морських експедицій **. Вже в архаїчну епоху морські комунікації в чорноморському регіоні були досить поживавленими. Велика кількість імпоротної кераміки в ранніх шарах Березані та невеликих поселень регіону красномовно свідчить про інтенсивну морську торгівлю. Відомо, що мореплавство було пов'язане з небезпекою стати здобиччю піратів, тому купецькі судна (вірніше, їх команди) так чи інакше були озброєні.

Безумовно, що об'єктивна необхідність у військовому флоті виникла разом з остаточно оформленням Ольвійського полісу, що мав досить значні морські кордони. Оскільки основна загроза з боку варварів йшла з степів, то Гіпаніс для ольвіополітів становив надзвичайно важливу оборонну комунікацію при наявності в Ольвії великої кількості суден.

Щодо транспортних кораблів ми не маємо будь-яких прямих свідчень, раніших за декрет на честь Протогена. Тому можна висловити досить обережне припущення про те, що поява їх в Ольвії безпосередньо пов'язана з вивезенням лісу з Гілеї та спорудженням кам'яних оборонних стін міста. Ці роботи потребували великої кількості каміння, яке зручно було доставляти по воді. Потрєба в цих суднах виникала періодично під час чергових перебувань та ремонтів.

Деякий натяк на здійснення морських перевезень відносно великої кількості людей під час військової небезпеки міститься в декреті на честь Нікерата, сина Папія (IOSPE, I², № 34). Нікерат забезпечував охорону громадян, що прибули до Гілеї для участі у змаганнях. Під час нападу ворогів він переправив їх до міста, а сам залишився, щоб відбити напад. Відіслати людей до Ольвії з Гілеї можна тільки на кораблях чи човнах через лиман, що і було, ймовірно, зроблено.

У конструктивному відношенні це, можливо, були вітрильники. Їх обладнання включало канати та парусину, які через властиву їм нестійкість вимагали періодичного поновлення.

Згадка про одну успішну морську експедицію ольвіополітів є у написі останньої третини IV ст. до н. е. (IOSPE, I², № 325), накресленого на базі, ймовірно, кінної статуї, знайденої 1841 р. Н. І. Мурзакевичем на о. Зміїний. Нині вона зберігається у Національному музеї м. Бухарест²³. Тут йдеться про ольвіополіта, який звільнив священний о. Левку від піратів, які захопили його «для пограбування еллінів», та, як вважає Ю. Г. Виноградов, з метою перетворення його на опорну базу для піратських нападів. Громадянин, на

* Сучасний шестивесельний ял проходить цю відстань під парусом за 5—6 годин. Спостереження автора.

** Власне, ці експедиції були ще не «ольвійські», а «мілетські».

честь якого встановлено статую, вибив піратів з острова, частково знищив їх, а тих, «що були з ними», вигнав. Ми приєднуємося до думки Ю. Г. Виноградова про те, що напередодні цих подій, під час війни з Зопіріоном, ольвійський флот був змушений постійно пересувати в Ольвії, щоб відбити можливу атаку з боку Гіпаніса. Тому піратам вдалося захопити острів. Тільки після відступу македонської армії ольвіополіти змогли звільнити його²⁴.

Це не єдине свідчення про боротьбу ольвійського полісу проти піратів. Немає сумніву, що ця акція була не одиничною, бо піратство в античному суспільстві набуло значного поширення. Майже аналогічну подію фіксує знайдений в Неаполі Скіфському напис, що є присвятою Посідея, сина Посідея, Ахіллу, володарю острова Левка з приводу його перемоги над «піратствующими сатархеями» (IOSPE, I², № 672). На думку І. І. Толстого, у цьому документі йдеться саме про захист від піратів священного острова, що не раз наражався на небезпеку нападу з боку варварів²⁵. Напис зберігся частково, тому неможливо запропонувати єдиний варіант перекладу. Зміст його змінюється залежно від того, якими словами заповнюються в тексті лакуни. Так, якщо І. І. Толстой пропонує після *πειρατευσανταξ* ставити слово *την ιησον*, то у перекладі, наведеному в корпусі В. В. Латишева, у цьому місці стоїть слово *'ανετηκεν*. У свою чергу Е. І. Соломоник пропонує доповнення *την 'ακτην*²⁶. Незалежно від того, якому варіанту реконструкції надати перевагу, цей епіграфічний документ можна трактувати як свідчення про перемогу ольвіополіти над піратами. На відміну від О. М. Щеглова, який припускає, що у написі йдеться про сухопутну операцію²⁷, ми слідом за Ю. Г. Виноградовим вважаємо, що Посідей розбив сатархів як шість і не у морській баталії, то принаймні за допомогою флоту (то міг бути десант, засідка тощо). У цьому переконує вживання у написі епітету «які піратствующють» щодо сатархів, а також те, що дістатися Північно-Західного Криму, де вони мешкали²⁸, чи о-ва Левка з Ольвії зручніше морським шляхом.

Напис Посідея було знайдено в Неаполі. Це спрямувало дослідників на розгляд відображеної в ньому події в контексті скіфської історії. Так виникла гіпотеза про скіфський флот на чолі з Посідеєм²⁹. Ю. Г. Виноградов, не виключаючи можливості побудови скіфами власного флоту, схиляється до думки про використання ними ольвійських чи боспорських (!?) кораблів у боротьбі за вихід до моря³⁰.

Водночас Посідей міг керуватися не лише волею Скілура, але й ольвіополітів, і навіть власним бажанням. Нові дані, здобуті при розкопках Неаполя, свідчать про наявність у ньому постійно існуючої в цей період грецької факторії, населеної якої займалося транзитною торгівлею та, ймовірно, очолювалося Посідеєм, сином Посідея³¹.

Лаконізм напису та його фрагментарність наводять на різні варіанти трактування події, але незалежно від того виступав Посідей від імені полісу чи як навклер Скілура, захищав священний острів чи своє майно, об'єктивно він діяв на користь ольвіополітів. Його успішну акцію проти морських розбійників можна «занести до активу» боротьби Ольвії за морські шляхи.

Коротко торкнемось також питання про можливість застосування ольвіополітами практики каперства. На це наштовхує вже згадувана клаузула проксенічних декретів, що гарантує проксену право входу та виходу з гавані без пограбування. Звісно, ніяка держава не може дати гарантії від злочинців, отже тут маються на увазі грабіжники, що діють у межах закону, тобто капери. Додамо також, що термін *ασιλε*, що вживається в проксенічних декретах (див. напр.: IOSPE, I², № 20) створено від дієслова *ασιλω* (грабувати). Звідси ж походить вживане Демосфеном та Лісієм слово *ασιλα*, що одночасно означає такі поняття, як право захоплення майна та арешт судна купця-чужинця, ворожих кораблів на період війни, тобто каперство, та звичайне пограбування³². Останнє значення суперечить змісту декрету, натомість, два перші є цілком вірогідними. Можливо навіть, що, враховуючи лаконізм формули декрету, тут недоречно було вжито термін, що має подвійне значення. Останнє залежало від того, в який час судно опинилося поблизу Ольвії — у воєнний (*ει πολεμοι*) чи мирний (*ει ειρηνη*).

Можна припустити, що спроба заснування в IV ст. до н. е. колонії на уз-

бережжі Північно-Західного Криму, що знайшло відображення в заснуванні укріпленого поселення Панське-І³³, теж не могла обійтись без участі флоту. До речі, поселення розташоване на березі зручної бухти. На нашу думку, ця акція була спрямована на те, щоб встановити контроль над морськими шляхами у Північно-Західному Причорномор'ї³⁴.

Таким чином, об'єктивні труднощі, що заважають повному розкриттю питання про полісний флот Ольвії, полягають в обмеженій кількості джерел — як писемних, так і археологічних. Але наведені нами матеріали свідчать про те, що ольвійський флот складався з транспортних та бойових кораблів та зацікавленість у розвитку морської справи з боку полісної адміністрації. Факт розташування поселень по берегах лиманів, а також сильна залежність їх від метрополії вказують на важливу роль водних комунікацій у той період. Це передбачає досить високий рівень розвитку морської справи.

Примітки

¹ Петерс Б. Г. Морское дело в античных государствах Северного Причерноморья.— М., 1982.— С. 208; Петерс Б. Г. Военное дело // Античные государства Северного Причерноморья.— Археология СССР.— М., 1984.— С. 193—197, 274, 275.

² Таскаев В. Н. Торговый и военный флот античных государств Северного Причерноморья.— Автореф. дис. ... канд. ист. наук.— М., 1993.— 17 с.

³ Русяева А. С. Культурні предмети з поселення Бейкуш поблизу острова Березань // Археологія.— № 2.— 1971.— С. 22—29.

⁴ Русяева А. С. Эпиграфические памятники // Культура населения Ольвии и ее округа в архаическое время.— К., 1987.— С. 147; Русяева А. С., Виноградов Ю. Г. Лист жерця з Глеї // Золото степу. Археологія України.— Шлезвиг.— 1991.— С. 201, 202; Виноградов Ю. Г. Политическая история Ольвийского полиса VII—I вв. до н. э. Историко-эпиграфическое исследование.— М., 1989.— С. 65, 66.

⁵ Русяева А. С., Виноградов Ю. Г. Вказ. праця.— С. 201.

⁶ Петерс Б. Г. Морское дело...— С. 44—48; Русяева А. С. Земледельческие культуры в Ольвии допетровского времени.— К., 1979.— С. 74.

⁷ Буйских С. Б. Исследования Бейкушского поселения // АО 1985.— М., 1986.— С. 313; Буйских С. Б. Новые эпиграфические находки с Бейкушского поселения // Древнее Причерноморье. II чтения памяти профессора Петра Осиповича Карышковского. Тез. докл. юбилейной конф. 9—11 марта 1991 г.— Одесса, 1991.— С. 6—12.

⁸ Горбунова К. С. Чернофигурные аттические вазы в Эрмитаже. Каталог.— Л., 1983.— № 60.

⁹ Виноградов Ю. Г. Декрет в честь Антестерия и кризис Ольвийского полиса в эпоху эллинизма // ВДИ.— 1984.— № 1.— С. 54, 57; Виноградов Ю. Г. Политическая история...— С. 180, 192, 193.

¹⁰ Латышев В. В. Исследования об истории и государственном строе города Ольвии.— СПб., 1887.— С. 100.

¹¹ Буйских С. Б. Исследования на хоре Ольвии // АО 1986.— М., 1988.— С. 259.

¹² Охотников С. Б. Святилище Ахилла на острове Левке (Змеиный) и античные памятники Нижнего Поднестровья // Древнее Причерноморье. Краткие сообщения Одесского археологического общества.— Одесса, 1993.— С. 104, 105; Охотников С. Б., Островерхов А. С. Остров Левка (Змеиный). Итоги и задачи исследований // Проблемы истории та археології давнього населення Української РСР. Тези доп. XX республіканської конференції. Одеса, 1989.— К., 1989.— С. 164. З приводу типології та датування античних якорів див. також: Dimitrov B. Underwater research along the South Bulgarian Black Sea coast in 1976 and 1977 // The International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration, 1979, vol. 8, № 1, p. 70—79; Орчев А., Орчева И. Реконструкції на каменни и оловни котви от Шабленската музейна сбирка // Археологія.— 1988.— № 1.— С. 18—29.

¹³ Мазарати С. Н. Исследования на о. Березань // АО 1984.— М., 1986.— С. 265.

¹⁴ Gianfrotta P. A. First elements for the dating of stone anchor stocks // The International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration, 1977, vol. 6, № 4.— P. 285—292.

¹⁵ Русяева А. С. Исследование Западного теменоса в Ольвии // Археологічні дослідження на Україні у 1990 р.— Препринт.— К., 1991.— С. 11; Русяева А. С., Диатроптов П. Д. Два культових комплекси Западного теменоса в Ольвии // Археологічні дослідження в Україні 1991 року.— Луцьк, 1993.— С. 106, 107, 168.— Рис. 11.

¹⁶ Крыжицкий С. Д. Основные итоги изучения затопленной части Ольвии // Античная культура Северного Причерноморья.— К., 1984.— С. 61, 62.

¹⁷ Там же.— С. 58, 59.— Рис. 14.

- 18 Шилик К. К. История с географией Березани // Природа.— 1988.— № 11.— С. 90.
- 19 Щеглов А. Н. Заметки по древней географии и топографии Сарматии и Тавриды. I. Остров Березань // ВДИ.— № 2.— 1965.— С. 109.
- 20 Назаров В. В. Подводные исследования на о. Березань // IV Респ. науч. конф. з історичного краєзнавства. Тези доп. і повідомлень.— К., 1989.— С. 639, 640.
- 21 Виноградов Ю. Г. О политическом единстве Березани и Ольвии // Художественная культура и археология античного края.— М., 1976.— С. 82.
- 22 Болтенко М. Ф. До питання про час виникнення та назву давньої іонійської оселі над Борисленом (з Березансько-Ольвійських студій) // Вісник одеської комісії краєзнавства при Українській Академії наук.— Ч. 4—5. Секція археологічна.— Одеса, 1930.— С. 39.
- 23 Виноградов Ю. Г. Политическая история...— С. 164—168.
- 24 Там же.— С. 167, 168.
- 25 Толстой И. И. Остров Белый и Таврика на Эвксинском Понте.— Пг., 1918.— С. 41—43.
- 26 Комментарии см.: Виноградов Ю. Г. Политическая история...— С. 246.
- 27 Щеглов А. Н. Северо-Западный Крым в античную эпоху.— Л., 1978.— С. 132.
- 28 Латышев В. В. Указ. соч.— С. 132.
- 29 Граков Б. Н. Термин ΣΚΥΘΑΙ и его производные в надписях Северного Причерноморья // КСИИМК.— 1947.— Вып. 16.— С. 87.
- 30 Виноградов Ю. Г. Политическая история...— С. 244.
- 31 Зайцев Ю. П. До питання про грецьке населення Неаполя Скіфського // Археологія.— № 1.— 1991.— С. 83—94.
- 32 Снисаренко А. Б. Властители античных морей.— М., 1986.— С. 224.
- 33 Щеглов А. Н. Ольвия и Херсонес: новые материалы и аспекты проблемы // Проблемы исследования Ольвии. Тез. докл. и сообщ. семинара.— Парутино, 1985.— С. 84—86.
- 34 Назаров В. В. К вопросу об ольвийско-херсонесском конфликте в IV в. до н. э. // Украина—Греция: История та сучасність. Тези міжнар. наук. конф. (м. Київ, 29—30 вересня).— К., 1993.— С. 95, 96.

В. В. Назаров

НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ МОРСКОГО ДЕЛА ОЛЬВИОПОЛИТОВ

Будучи основанной «морским народом» и располагаясь на побережье, Ольвия не могла обойтись без собственного флота. Несмотря на скудость источников, мы все же можем составить о нем определенные представления.

VI в. до н. э. датируются наиболее ранние изображения боевых кораблей, происходящие с территории Нижнего Побужья. Вероятно, к этому времени можно отнести и создание полисного флота, о котором упоминают эпитафические документы эллинистической эпохи. В состав этого флота входили боевые корабли и транспортные суда. Нужда в последних появилась, вероятно, тогда, когда в Ольвии приступили к широкомасштабному строительству жилищ, каменных оборонительных сооружений и общественных зданий. В декрете в честь Протогена упоминается и о практике найма полисом кораблей частных владельцев.

Основной базой флота была гавань Ольвии, существование которой в эпитафических документах фиксируется, начиная с конца V в. до н. э. Есть основания предполагать, что гаванью обладало и Березанское поселение (Борисфен).

Анализ некоторых эпитафических и, отчасти, археологических данных позволяет допустить участие флота Ольвии в ряде военных предприятий: попытке закрепиться на побережье Северо-Западного Крыма, отражении нашествия Зопириона, борьбе с пиратами, переезде в город из Гилси застигнутого внезапным нападением граждан и др.

SOME PROBLEMS OF SEA BUSINESS IN OLBIAPOLITES

Being founded by the «sea people» and situated on the sea coast, Olbia could not do without its own navy. Despite the scarcity of information, we, nevertheless, may imagine what it was.

The earliest pictures of fighting ships found in the territory of the Lower Bug reaches are dated from the 6th cent. B.C. Most likely, it was that very period when the polis navy mentioned in epigraphic documents of the Hellenistic epoch was formed. That navy embraced both fighting ships and transport vessels. The latter became necessary, apparently, when Olbia initiated wide-scale erection of dwellings, stone defensive constructions and social buildings. Decree in the honor of Protogenus refers to the practice of leasing of ships belonging to private owners by the polis. The harbour of Olbia which existence is confirmed by epigraphic documents beginning with the late 5th cent. B.C. was the main base of the navy. There are grounds to suppose that the Berezanian settlement (Borysphen) had its harbor as well.

An analysis of some epigraphic and, partially, archaeological data, permits assuming participation of the Olbian navy in some military events: an attempt to secure the North-Western coast of the Crimea, a repulse of Sopyrion invasion, struggle against pirates, transport of dwellers taken unawares by sudden invasion from Hilea to the town and so on.