

DOI: 10.31857/S032103910002909-2

О ВОЕННЫХ КОРАБЛЯХ САСАНИДОВ

В. А. Дмитриев

Псковский государственный университет, Псков, Россия

E-mail: dva_psk@mail.ru

Военные корабли, использовавшиеся Сасанидами, относились к классу транспортно-десантных судов и применялись исключительно для доставки войск к месту будущих боевых действий на суше. В бассейне Индийского океана персами использовались парусные суда местной, азиатской конструкции (дау), в Средиземноморье — византийской (парусно-гребные дромоны и хеландионы). Слабость, малочисленность и функциональная ограниченность сасанидских военно-морских сил были обусловлены прежде всего неспособностью Сасанидов закрепиться на побережье Средиземного моря. Когда сасанидский флот в начале VII в. все же появился в Средиземноморье, он, не имея достаточного боевого опыта, не смог составить конкуренции византийцам, что стало одной из причин поражения Ирана в персидско-византийской войне 602–628 гг.

Ключевые слова: сасанидский Иран, военно-морской флот, военный корабль, дау, дромон, военная история, римско-персидские войны, византийско-персидские войны

THE SASANIAN WARSHIPS

Vladimir A. Dmitiriev

Pskov State University, Pskov, Russia

E-mail: dva_psk@mail.ru

The warships used by the Sasanids belonged exclusively to the type of transport-landing ships and were used only for the transportation of troops to the place of ground engagement. It is possible that the Persians transported by ships not just infantry units but also cavalry detachments, but all evidence of this is controversial. The sources do not report anything about the transportation of battle elephants by sea and, most likely, such a practice did not exist at all in Sasanian Iran. Because of historical, geographical and military-technical factors,

Данные об авторе. Владимир Алексеевич Дмитриев — кандидат исторических наук, доцент кафедры всеобщей истории и регионоведения Псковского государственного университета.

in the basin of the Indian Ocean the Persians used the sailing vessels of the local, i.e. Asian design (*dhow*), in the Mediterranean — the ships (galleys) of Byzantine design (dromons and chelandions). The capacity of these types of ships in both cases was approximately identical. The total strength of the Sasanian fleet is unknown, but it can be assumed that the Persian naval squadrons could number from a few to a few dozen ships. The small size and functional limitations of the Sasanid naval forces were due, above all, to the inability of the Sasanids, unlike their ancient Achaemenid predecessors, to gain a foothold on the shores of the Mediterranean Sea. So when the Sasanian fleet still appeared in the Mediterranean in the early seventh century CE, it was not able to compete successfully with the Byzantine navy because of its low numbers and lack of sufficient combat experience. This circumstance became one of the important reasons for Sasanian Iran's defeat in the Persian-Byzantine war of 602–628 CE.

Keywords: Sasanian Iran, navy, warship, *dhow*, dromon, military history, Roman-Persian wars, Byzantium-Persian wars

До последнего времени в военно-исторической литературе бытовало устойчивое представление о сасанидском Иране как о государстве, чьи вооруженные силы были представлены исключительно сухопутными родами войск, а в работах, так или иначе затрагивающих проблемы сасанидской военной истории, о флоте в лучшем случае упоминалось лишь вскользь¹. В ряде недавних публикаций нами была предпринята попытка восполнить данный пробел и проследить историю боевых действий с участием сасанидского военно-морского флота², однако ряд таких принципиально важных вопросов, как тактико-технические характеристики, типы и функции сасанидских военных кораблей, в указанных исследованиях в силу ограниченности их объема оказался не затронут. Рассмотрению этого круга проблем и посвящена данная статья.

Предваряя дальнейшее изложение, следует сделать ряд предварительных замечаний. Во-первых, говоря о военно-морском флоте Сасанидов, действовавшем в двух бассейнах — Средиземноморском (против римлян) и Индийскоокеанском (против арабов и эфиопов) — необходимо учитывать, что традиции мореплавания и судостроения в Средиземном море, с одной стороны, и в западной части Индийского океана — с другой, изначально имели разные истоки и сильно отличались друг от друга. Для Средиземноморья, начиная с рубежа II–I тыс. до н.э., было характерно строительство парусно-гребных судов³ с использованием для закрепления бортовых досок на поперечном наборе (шпангоуте) корабельного корпуса деревянных нагелей или железных гвоздей. С конца V — начала VI в. н.э. данный тип кораблей стал известен под названием «дромон» (δρόμων)⁴, который, в свою очередь, представлял собой поздний вариант римской либурны⁵. В западной же части Индийского океана (вероятно, в чуть более поздний период) сложился местный тип парусных морских судов — так называемых «дау» (داو), главные

¹ См., например, Zarrinkub 1975, 2; Frye 1983, 158; 1984, 309, 328; Nicolle 1996, 15; Daryae 2003, 16; 2009, 135–136; Agius 2008, 55; Syvänne 2015a, 98; 2015b, 136.

² Dmitriev 2017a; 2017b.

³ Shershov 1952, 21–22.

⁴ Pryor, Jeffreys 2006, 123–128; Pryor 2017, 401. Иногда в византийских текстах дромоны фигурируют под названием «хеландион» (χελάνδιον) (Pryor 2017, 403).

⁵ Подробнее см. Pryor, Jeffreys 2006, 123–161.

отличительные черты которых состояли в полном (или почти полном) отсутствии весел и креплении к шпангоуту корабля досок, образующих бортовую обшивку, с помощью веревок, а не гвоздей⁶. Различия в технологиях кораблестроения в Средиземноморье и бассейне Индийского океана применительно к рассматриваемой эпохе весьма точно охарактеризовал Прокопий Кесарийский, отмечавший, что «суда, которые употребляются у индов... выстроены не так, как все остальные корабли; они не просмолены и не обмазаны чем-либо другим, и доски их не сколочены проходящими насквозь железными гвоздями, соединяющими их между собой, но связаны веревочными петлями» (*Pers.* I. 19. 23; пер. А.А. Чекаловой). В связи с этим очевидно, что говорить о тактико-технических характеристиках кораблей, использовавшихся Сасанидами, следует с учетом региональной специфики театра боевых действий, о котором идет речь в том или ином конкретном случае.

Во-вторых, нельзя не отметить тот факт, что подавляющее большинство сведений о действиях персидского военно-морского флота содержится в текстах восточного происхождения. Обусловлено это тем, что в Средиземноморском бассейне (а значит, и в поле зрения позднеантичных авторов) персидский флот появился только в 620-х годах, т.е. в самом конце существования Сасанидской державы, и действовал очень непродолжительное время⁷, в то время как в северо-западной части Индийского океана (прежде всего в Персидском заливе, Красном и Аравийском морях) боевые действия с участием флота происходили, хотя и весьма эпизодически, на протяжении практически всей истории сасанидского Ирана⁸. В связи с этим произведения позднеантичной литературы, имеющие, как правило, первостепенное значение при изучении военного дела Сасанидов, в данном случае являются недостаточно информативными и отходят на второй план, уступая место трудам восточных (персидских, арабских, сирийских, армянских и китайских) авторов, гораздо лучше осведомленных о действиях персидского флота.

Специфика источников по истории военно-морского флота Сасанидов состоит и в том, что мы, к сожалению, не имеем ни одного оригинального изображения, на основе которого можно было бы судить о том, как выглядели персидские военные корабли сасанидской эпохи. Некоторое (хотя и весьма косвенное) отношение к рассматриваемой теме могут иметь лишь немногочисленные граффити, происходящие из Египта (см. рис.)⁹. Практически все они содержат изображения кораблей, которые по ряду внешних

⁶ Vosmer 1997, 50; Agius 2008, 161–165.

⁷ Наиболее ранние сообщения об использовании Сасанидами кораблей в ходе боевых действий на Средиземном море датируются 622 г., см. *Chron.* 724. AG 934 в Palmer 1993; *Kitab al-'Unvan: Historie universelle par Agapius (Mahboub) de Menbidj*. Ed. et trad. en français par A. Vasiliev. Pt. 2. Fasc. 2. In: *Patrologia Orientalis*. Vol. 8. Paris, 1912, 397–550 (далее — Agapius). P. 458; *Chronique de Michel le Syrien patriarche jacobite d'Antioche (1166–1199)*. Éd. et traduction par J.-V. Chabot. T. 2. Paris, 1899 (далее — Michel le Syrien). P. 408; самые поздние — 626 г., см. Себеос. *История императора Иракла*. Пер. К. Патканьяна. СПб., 1862 (далее — Sebeos). С. 99–100; *Histoire des Ardzrouni*. Traduction par M. Brosset. In: *Collection d'historiens arméniens*. Vol. 1. Saint Pétersbourg, 1874, 1–266 (далее — Ardzrouni). P. 82.

⁸ См. Dmitriev 2017a.

⁹ Konstam 2015, 5, 12, 32, 61, 62. См. также Bannikov, Morozov 2014, 120–122, 135.

признаков (прежде всего отсутствию гребных весел) предположительно могут быть классифицированы как дау. Лишь на одном рисунке (4) мы четко видим кормовую часть корабля, снабженного не только рулевым, но и многочисленными гребными веслами, что дает основание отнести его к разряду парусно-гребных судов средиземноморского типа. И хотя все эти изображения отражают скорее всего не персидские, а египетские реалии, тем не менее они представляют собой свидетельство распространенности практики использования кораблей типа дау вплоть до Северо-Восточной Африки.

Почти полностью отсутствуют какие-либо конкретные данные об устройстве, размерах, снаряжении персидских кораблей и в письменных источниках. По сути, единственным исключением в данном отношении является сочинение китайского буддийского монаха Ицзина (635–713), которое содержит некоторые сведения, относящиеся к техническим характеристикам персидских кораблей и в какой-то мере проливающие свет на интересующий нас вопрос. В путевых заметках Ицзина, повествующих помимо прочего о путешествии их автора на персидском¹⁰ судне из южно-китайского порта Гуанчжоу в Индию, содержится мимолетное упоминание об оснастке корабля.

В частности, автор сообщает о попарно свисавших (вероятно, с рей или мачт) веревках длиной в 100 локтей, а также о больших парусах, состоявших из сшитых между собой пяти кусков ткани, причем во время сильной бури два паруса были сорваны и унесены ветром¹¹, что, впрочем, не помешало кораблю благополучно добраться до пункта назначения (вероятно, утраченные паруса были заменены запасными). Упоминание Ицзина о двух парусах большого размера позволяет сделать вывод, что описанный им персидский корабль имел не одну, а как минимум две (по числу парусов) или (если допустить, что во время шторма один парус все же уцелел) даже три мачты¹².

¹⁰ Б. Лауфер, основываясь на косвенных данных, полагает, что встречающееся в китайских средневековых текстах географическое название Po-se в действительности далеко не всегда обозначало Персию и могло относиться к Малайе, в связи с чем корабль, на котором путешествовал Ицзин, вероятно, являлся не персидским, а малайским (Laufer 1919, 468–487, особ. 470). Следует заметить, что на самом деле общепринятая точка зрения, согласно которой Po-se Ицзина идентифицируется как Персия, и гипотеза Лауфера не являются взаимоисключающими, поскольку хорошо известно об основании персами в северной части бассейна Индийского океана многочисленных торговых колоний, некоторые из которых (тем более с учетом выкладок Лауфера) вполне могут быть локализованы на территории Малаккского п-ова (см., например, Whitehouse, Williamson 1973, 47–48; Daryae 2016, 43). В таком случае именно к ним скорее всего и относился топоним Po-se в тех случаях, о которых говорит Лауфер (т.е. когда из контекста очевидно, что речь в источнике идет не об Иране, а о какой-то гораздо более близкой к Китаю территории). В связи с этим мы в данном случае исходим из того, что судно, доставившее Ицзина в Индию, являлось все же персидским, хотя, вполне возможно, прибывшим в Гуанчжоу не непосредственно из Персии, а из одной из персидских факторий, расположенных где-то в Юго-Восточной Азии (например, в той же Малайе).

¹¹ *A Record of the Buddhist Religion, as Practised in India and the Malay Archipelago (A.D. 671–695) by I-Tsing*. Translated by J. Takakusu. Oxford, 1896 (далее — I-Tsing). P. XXIX–XXX.

¹² Больше трех мачт на кораблях эпохи древности и раннего средневековья не устанавливалось. Судя по всему, самое раннее упоминание о четырехмачтовом судне содержится в сочинении Марко Поло, но оно относится к гораздо более позднему

По крайней мере такие характеристики не противоречат тем, которыми обладали крупные византийские корабли позднеантичной эпохи¹³. Сведения Ицзина в целом согласуются и с сообщением китайского автора VIII в. Хой Чао о том, что персы «привычны к плаванию на *больших* (курсив мой. — В. Д.) кораблях», с помощью которых они могли достигать побережья Цейлона, Африки, и даже Китая¹⁴. Очевидно, что крупное водоизмещение персидских судов, ходивших в северной части Индийского океана, предполагает и соответствующее парусное вооружение.

Исходя из упоминания монаха о длине спускавшихся на палубу веревок, можно попытаться определить высоту мачты (или мачт) судна, на котором он плыл. Если взять за основу указанную Ицзином величину (100 локтей), то мы получим длину мачт порядка 25–30 м¹⁵, что примерно в три раза превосходит аналогичные показатели византийских кораблей того времени, высота мачт которых составляла 8–11 м¹⁶. С одной стороны, Ицзин, не будучи специалистом в области морского дела и не разбираясь в такелажной оснастке, мог оценить длину веревок приблизительно, употребив выражение «длиной в сто локтей» в значении «очень длинные», и в таком случае приведенные им данные вряд ли следует воспринимать буквально. Однако высота мачт ок. 30 м не будет казаться преувеличением, если учесть, что судно, на котором путешествовал Ицзин, предназначалось для преодоления больших расстояний в водах не только Индийского, но и тайфуноопасного Тихого океана, а значит, должно было иметь более крупные (по крайней мере по сравнению с византийскими дромонами) размеры как корпуса корабля, так и установленных на нем мачт. Если это так (а серьезных оснований сомневаться в достоверности данных Ицзина и Хой Чао у нас нет), то можно говорить о том, что персы владели навыками постройки крупных судов, рассчитанных на длительное плавание не только во внутренних (например, Красном море или Персидском заливе), но и в окраинных морях северной части Индийского и западной части Тихого океанов.

В связи с вопросом о технических характеристиках персидских судов целесообразно рассмотреть имеющиеся у нас немногочисленные сведения о количественном составе экипажей персидских кораблей, поскольку такого рода данные позволяют составить некоторое представление о грузоподъемности и вместимости судна. Фактически мы имеем лишь одно более или менее конкретное указание на численность команды, находившейся на борту перевозившего ее персидского корабля, — это данные Ибн-Исхака, дошедшие до нас в изложении Табари¹⁷, а затем пересказанные другими

времени (конец XIII в.) и совсем другому региону (Китаю), см. *Книга Марко Поло*. Перевод И.П. Минаева. М., 1955. С. 168.

¹³ Dolley 1948, 51–52; Pryor, Jeffreys 2006, 240, n. 248.

¹⁴ Hirth 1913, 205.

¹⁵ В эпоху Ицзина один китайский локоть (*чу*) составлял примерно 0,25–0,3 м (см. Schinz 1996, 421).

¹⁶ Pryor, Jeffreys 2006, 244, 388; Pryor 2017, 406.

¹⁷ *The History of al-Tabarī (Ta'riḫ al-rusul wa'l-mulūk)*. Vol. 5. *The Sāsānides, the Byzantines, the Lakhmids and Yemen*. Transl. and annot. by C.E. Bosworth. New York, 1999 (далее — Tabarī). P. 235–249.

мусульманскими историками — Динавари, Масуди и Саалиби¹⁸. Согласно этим сообщениям, на восьми кораблях (два из которых, впрочем, вскоре после выхода в море затонули вместе с экипажами), перевозивших в 575 г. войско под командованием Вахриза в Йемен для изгнания оттуда союзных Византии аксумитов, находилось 800 человек. Из этого следует, что во время йеменской экспедиции каждое судно перевозило примерно по 100 человек. Отметим, что для византийских дромонов экипаж численностью в 100–150 человек также был вполне обычным, почти стандартным явлением¹⁹, из чего можно сделать вывод, что в данном отношении корабли Сасанидов, использовавшиеся в северо-западной части Индийского океана и предназначенные для плавания в прибрежных водах Персидского залива, Аравийского и Красного морей, соответствовали средним показателям византийских военных судов, а потому имеющиеся у нас сведения о грузоподъемности византийских дромонов, составлявшей ок. 30 т²⁰, могут быть в целом применимы и к персидским кораблям²¹.

Что касается функций сасанидских военных судов, то сообщения средневековых мусульманских (Табари, Динавари, Масуди, Саалиби²²) и христианских (Себеос, Фома Арцруни, «Хроника до 724 г.», Агапий Манбиджский, Михаил Сирийский²³) писателей-историков позволяют вполне однозначно утверждать, что корабли использовались Сасанидами исключительно для транспортировки войск к месту проведения той или иной сухопутной операции. Иными словами, в дошедших до нас источниках речь идет не о боевых в военно-техническом смысле этого слова (т.е. специально предназначенных для непосредственного участия в морских сражениях), а о транспортных (точнее, транспортно-десантных) военных судах, осуществлявших доставку воинских контингентов к месту проведения той или иной сухопутной операции. Следует также отметить, что сочинения перечисленных выше авторов не содержат прямых указаний на то, что для перевозки войск персы использовали именно военно-транспортные корабли. Более того, весьма вероятно, что в большинстве перечисленных эпизодов могло иметь место использование в военных целях гражданских судов. Известно, что именно так

¹⁸ Dīnawarī, *The Book of Long Histories* в Bonner 2014, p. 367; Maçoudi, *Les prairies d'or. Texte et traduction par C. Barbier de Meynard et Pavet de Courteille*. T. 3. Paris, 1864 (далее — Maçoudi). P. 163–167; *Histoire des rois des Perses par Abou Mansour Abd al-Malik ibn Mohammad ibn Isma'il al-Tha'libi*. Texte arabe publié et traduit par H. Zotenberg. Paris, 1900 (далее — Tha'libi). P. 617–618.

¹⁹ См. Pryor, Jeffreys 2006, 192, 255, 256, 259 *etc.* При этом подавляющее большинство членов команды являлось гребцами; так, из экипажа в 120–160 человек порядка 100–110 орудовали веслами (*ibid.*, 255–260).

²⁰ Pryor, Jeffreys 2006, 304, 360.

²¹ См. Zarrinkub 1975, 2, где (правда, без каких-либо аргументов) высказывается предположение о том, что во время йеменской экспедиции 575 г. персы использовали суда, предоставленные им арабами, по причинам экономического порядка. И хотя состояние источников не позволяет ни обосновать, ни опровергнуть гипотезу А.Х. Зарринкуба, однако она кажется не лишенной смысла. Действительно, арабам Йемена изгнание из их страны аксумитов могло быть выгодно, кроме всего прочего и с точки зрения установления своего контроля над морскими торговыми путями в бассейне Красного (а может быть, и Аравийского) моря (см. Pigulevskaya 1951, 260–335).

²² Tabarī, 54–55, 235–249; Dīnawarī, 367; Maçoudi, 163–167; Tha'libi, 617–618.

²³ Sebeos, 99–100; Ardzrouni, 82; *Chron.* 724. AG 934; Agapius, 458; Michel le Syrien, 408.

в подобных ситуациях зачастую поступали в Византии и средневековой Западной Европе²⁴, и у нас нет оснований полагать, что персы в данном отношении придерживались какой-то принципиально иной практики²⁵. Таким образом, в состав сасанидского военно-морского флота, по всей видимости, входили не только собственно военные, но и гражданские суда, приспособленные для перевозки войск и военных грузов. Вероятным исключением являлись боевые действия в Средиземном море на завершающем этапе персидско-византийской войны 602–628 гг., когда Сасаниды, судя по всему, использовали именно военные корабли (скорее всего, как будет показано ниже, византийской постройки).

Отдельную проблему представляет собой информация о транспортировке с помощью кораблей персидской конницы. В основной массе источников об этом ничего не говорится, однако у Табари, Масуди, Себеоса и Фомы Арцруни²⁶ мы находим указания на то, что перевозившиеся по морю в 575 г. в Йемен (Табари и Масуди) и в 626 г. под Константинополь (Себеос и Фома Арцруни) персидские контингенты являлись кавалерией. Чтобы определить степень достоверности этих сообщений, обратимся к исследованиям Дж. Прайора и Э. Джефрис, рассмотревших вопрос о способах морской перевозки лошадей в Византии²⁷. Согласно полученным ими данным, на одном специально оборудованном судне могло перевозиться до 12 этих животных. Максимальное же количество перевозимых на одном средневековом корабле лошадей не превышало 40, но это было под силу не византийским дромонам или хеландионам, а более крупным западноевропейским судам XII–XIII вв. — таридам и хеландрам²⁸. В связи с этим, а также учитывая отмеченную выше примерно равную грузоподъемность персидских и византийских кораблей, можно с высокой долей вероятности предположить, что и сасанидские суда — как действовавшие в северо-западной акватории Индийского океана, так и те, что применялись в Средиземноморье, — могли брать на борт не более 10–12 лошадей.

Таким образом, если безоговорочно принять версию Табари — Масуди (как это делает, в частности, К. Босворт²⁹), то мы будем вынуждены признать, что в 575 г. на 8 кораблях в Йемен, помимо 800 воинов, перевозилось примерно столько же лошадей со всем необходимым для их содержания во время довольно длительного плавания, что, в свою очередь, является абсолютно невозможным, поскольку для перевозки такого количества животных (даже без учета воинов) потребовалось бы не восемь, а порядка 60–70 судов.

В качестве возможного варианта решения данной проблемы можно предположить, что экспедиционный корпус Вахриза имел смешанный состав

²⁴ Bannikov, Morozov 2013, 301; Unger 1981, 245.

²⁵ По мнению Т. Дарьяи (Daryae 2009, 137), контроль персов над морскими коммуникациями в Индийском океане осуществлялся почти исключительно усилиями частных лиц (торговцев) без какого-либо активного участия государства. Полностью с этим утверждением трудно согласиться, однако представляется, что определенная доля истины в нем все же есть.

²⁶ Tabarī, 240, 246; Maçoudī, 163; Sebeos, 100; Ardžrouni, 82.

²⁷ Pryor, Jeffreys 2006, 304–333.

²⁸ Pryor, Jeffreys 2006, 310–311, 312.

²⁹ Bosworth 1983.

и помимо пехотинцев включал отряд всадников, численность которого, учитывая количество кораблей, первоначально (до гибели двух судов из восьми) составляла около сотни человек. С этим отчасти согласуется имеющееся у Саалиби указание на то, что часть отправленных в Йемен сил составлял отряд тюрок³⁰, а они на поле боя традиционно выступали в качестве всадников³¹. В таком случае эти тюрки (скорее всего вместе с кем-то из персов) и могли составить подразделение конницы, упоминаемое Табари и Масуди. Вероятность совместных персидско-тюркских действий, направленных против Византии — пусть и опосредованно, путем удара по союзннику ей Аксуму, — косвенно подтверждается тем, что в первой половине 570-х годов наметилось обострение отношений между Византией и Тюркским каганатом³², а потому участие тюрок в йеменской экспедиции 575 г. могло иметь не только чисто военное значение, но и определенный геополитический подтекст.

Еще менее правдоподобным выглядит сообщение Себеоса и Фомы Арцруни о переброске по морю к стенам Константинополя 4 тыс. персидских всадников. При таком количестве перевозимых воинов и лошадей флот персов (к тому же, напомним, появившийся на Средиземном море совсем недавно) должен был бы представлять собой армаду, состоящую примерно из 400 транспортных судов, что по своей численности сопоставимо с военно-морскими силами всей Византийской империи³³! Из сказанного следует, что или далеко не все персидские воины были всадниками, или — и это кажется наиболее вероятным, учитывая, что задачей десанта являлся штурм крепостных укреплений Константинополя — вообще все погруженные на корабли персы были пехотинцами, а упоминание о них у Фомы Арцруни как о «бронированных всадниках» является либо ошибкой автора, либо результатом его стремления придать описываемым событиям как можно более внушительный масштаб, либо же (и мы склоняемся именно к этой версии) следствием привычки воспринимать и, соответственно, обозначать персидских воинов как всадников, каковыми они, как известно, преимущественно и являлись³⁴.

В контексте рассматриваемой проблемы уместно вспомнить о существовании в сасанидском Иране, помимо пехоты и кавалерии, еще одного рода сухопутных войск — элфантирии. Дело в том, что в литературе высказывалось мнение о возможности доставки слонов на Ближний Восток из Индии по морю³⁵, и обойти этот сюжет вниманием в рамках данного исследования было бы неверным. Представляется, что транспортировка сколько-нибудь значительного количества этих огромных животных из Индии на территорию Персии морским путем была маловероятна по причинам прежде всего технического характера, а именно — из-за недостаточно высокой для решения такой задачи грузоподъемности морских транспортных судов эпохи древности³⁶. В противном случае элфантирией наверняка обладали бы

³⁰ Tha'ālibi, 617.

³¹ Khudyakov 2007, 58.

³² См. Dmitriev 2012, 513–514.

³³ Pryor, Jeffreys 2006, 113, 326, 408, 413; Bannikov, Morozov 2013, 85, 384; 2014, 444.

³⁴ Nikonov 2005, 153–155; Dmitriev 2008, 11–17.

³⁵ Bauer 1964, 69; Syvānne 2015b, 414.

³⁶ Подробнее см. Dmitriev 2013, 162–163.

и предшественники Сасанидов — парфянские Аршакиды, изолированные от Индии последовательно сменявшимися друг друга греко-бактрийцами, саками, индо-скифами и индо-парфянами, а потому не имевшие возможности получать слонов из Индии по суше. Кроме того, персы, в отличие от парфян, уже в самом начале сасанидской эпохи, при Арташире I (224–241) и Шапуре I (241–272), сумели подчинить восточно-иранские территории и тем самым установить непосредственные контакты с Индией, что позволило вновь поставлять в Иран индийских боевых слонов с использованием традиционных для Ближнего и Среднего Востока сухопутных коммуникаций³⁷ и тем самым в принципе снимало вопрос о доставке этих животных в Персию морским путем. В связи с этим не случайно и отсутствие упоминаний о перевозке слонов в сасанидский Иран по морю в письменных источниках — очевидно, что подобная практика попросту отсутствовала.

Основываясь на имеющихся в нашем распоряжении источниках, трудно однозначно определить, являлись ли персидские корабли чисто парусными или же имели на борту и гребцов, или вообще передвигались исключительно с помощью весел. Вероятно, как было отмечено выше, в этом случае следует различать суда, использовавшиеся Сасанидами в бассейне Индийского океана, и те, что применялись ими в Средиземноморье. В источниках, содержащих данные о плавании персов в водах Индийского океана, нигде не говорится о том, что персидские корабли ходили на веслах, и, напротив, совершенно четко указывается на наличие у них парусного вооружения³⁸, а потому можно сделать вывод, что в данном регионе персидский флот состоял (по крайней мере в основном) из парусников типа дау. Это согласуется как с уже упоминавшейся общей особенностью дау, заключающейся в том, что использование их экипажами весел является редкостью, так и с тем, что на египетских изображениях кораблей (см. рис.), датируемых VI–VII вв., т.е. поздне- и постсасанидской эпохой, гребные весла в подавляющем большинстве случаев также отсутствуют.

В Средиземноморье, ставшем на короткий срок доступным персам в первой четверти VII в. в результате успехов, достигнутых ими в ходе персидско-византийской войны 602–628 гг., наблюдалась иная картина. Вероятно, здесь персы были вынуждены использовать корабли местной, византийской конструкции, и на то были веские причины. Прежде всего следует отметить, что до этого времени персидский флот на Средиземном море полностью отсутствовал³⁹, а потому очевидно, что для ведения боевых действий в Средиземноморье персы были вынуждены использовать либо византийские корабли, захваченные в качестве трофеев (например, в александрийской,

³⁷ Dmitriev 2013, 164–165.

³⁸ I-Tsing, XXIX–XXX.

³⁹ За всю предшествующую историю Сасаниды лишь однажды, при Хосрове I Ануширване (531–579), имели реальную возможность построить собственный флот в Средиземноморском бассейне, а именно — на Черном море, и даже попытались воплотить ее в жизнь (в Лазике была доставлена большая партия корабельного леса), однако византийские войска вскоре отбросили персов от черноморского побережья, и, таким образом, планам Хосрова не суждено было реализоваться (Proc. Pers. II. 15. 27; 29. 1, 3; Agath. II. 18; подробнее см. Dmitriev 2017a, 38; также: Ahrweiler 1966, 7–8).

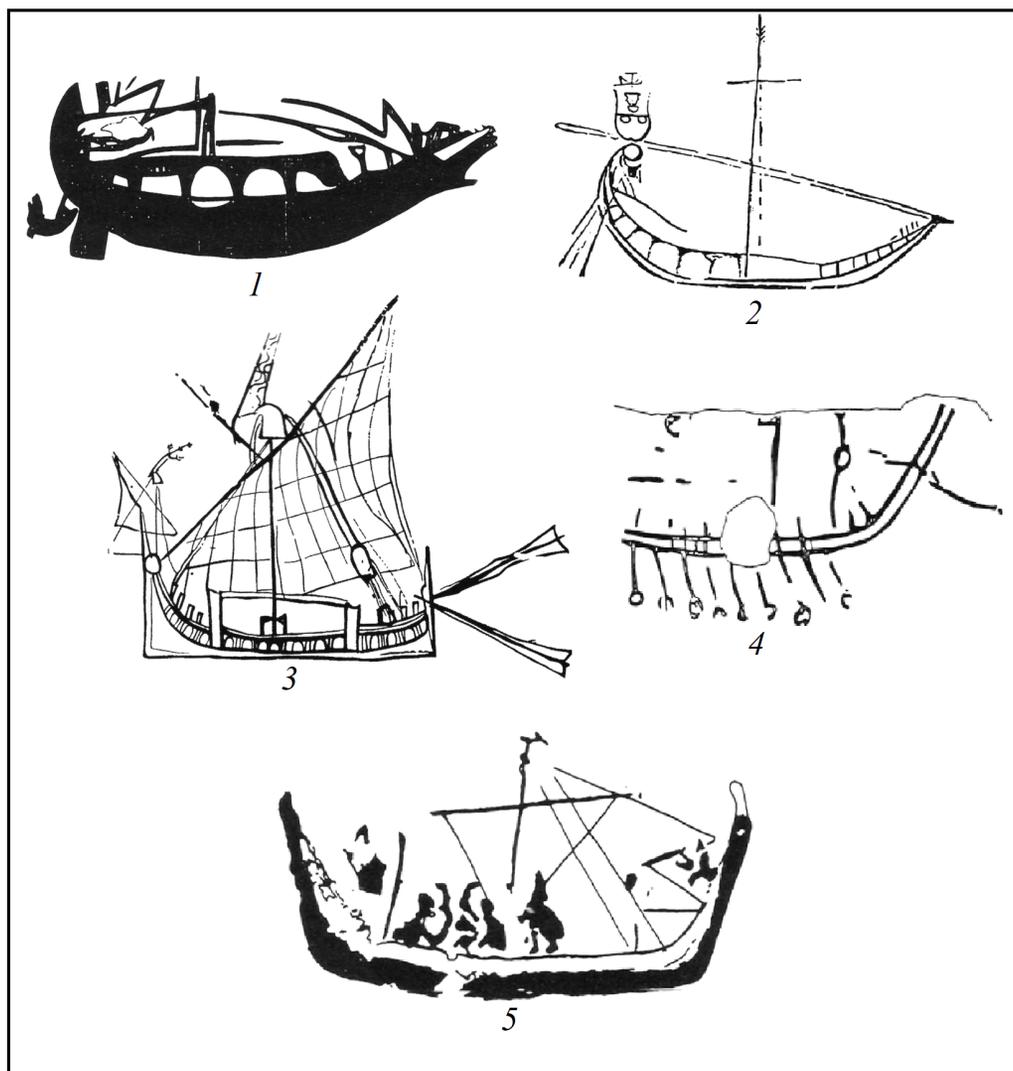


Рис. Граффити VI–VII вв. н.э., изображающие корабли. Датировка изображений: 1) рубеж V–VI вв.; 2) VI в.; 3) начало VII в.; 4) середина VII в.; 5) конец VII в.

антиохийской или родосской гаванях⁴⁰), либо суда, построенные византийскими корабелями (естественно, по знакомым им технологиям) на египетских или сирийских верфях⁴¹, а потому неизбежно являвшиеся по своему

⁴⁰ Хотя Феофан Исповедник (А.М. 6121), говоря о захвате Сасанидами Финикии, сообщает о гибели римского флота, однако произошедшая почти одновременно с этим оккупация персами Родоса и ряда других средиземноморских островов указывает на то, что на самом деле византийский флот скорее всего не был уничтожен и использовался для транспортировки персидских войск.

⁴¹ Известно, что чуть позднее в схожей ситуации именно так действовали арабы (см. Christides 1993, 42).

типу также византийскими⁴². Кроме того, применение в рассматриваемую эпоху на Средиземном море именно дромонов, т.е. парусно-гребных судов галерного типа, имевших относительно небольшую осадку⁴³, а потому способных подходить почти вплотную к берегу, было обусловлено факторами природно-географического порядка. С помощью таких кораблей в условиях практически бесприливного Средиземного моря⁴⁴ можно было успешно решать задачу по высадке десанта на любом участке средиземноморского побережья вне зависимости от колебаний уровня моря в прибрежной зоне и наличия специально оборудованной гавани⁴⁵, что, учитывая функциональную специфику сасанидского флота, было принципиально важным для персов. Парусные же суда, включая дау, в силу особенностей своей конструкции (прежде всего большей осадки) такой возможности не предоставляли⁴⁶. Таким образом, просуществовавший всего лишь несколько лет средиземноморский флот Сасанидов фактически был представлен византийскими судами.

В рамках данной статьи нельзя обойти вниманием оригинальный взгляд на проблему боевого применения дау, представленный в недавней работе известного военного историка И. Сивянке. Он подробно описывает тактику действий дау в бою с римскими дромонами, отмечая при этом, что она носила «в основном или исключительно» абордажный характер, а атака вражеского корабля начиналась с его массированного обстрела разного рода метательными снарядами⁴⁷. По мысли автора, соотношение сил было явно не в пользу тех противников римлян (персов, а также химвяритов, арабов и аксумитов), которые применяли корабли типа дау, поскольку эти суда, «имевшие стянутый веревками корпус, легко топились снабженными веслами и парусами и имевшими скрепленный гвоздями корпус римскими боевыми кораблями»⁴⁸.

Проблема, однако, заключается в том, что ни для периода, рассматриваемого И. Сивянке (284–361 гг.), ни для более позднего времени мы не имеем абсолютно никакой информации о морских сражениях с участием римского флота, происходивших в акватории Индийского океана⁴⁹, во время которых

⁴² См. также Gardiner, Morrison 1995, 91.

⁴³ Pryor, Jeffreys 2006, 337–338. Даже такие крупные корабли, как тяжелые византийские дромоны X в. водоизмещением более 100 т, имели осадку всего лишь порядка 1,5 м (см. Makris 2002, 92). Точная глубина осадки среднеразмерного дромона ранневизантийской эпохи неизвестна, но, учитывая, что его водоизмещение составляло около 30 т, и отталкиваясь от приведенных выше данных, можно предположить, что она вряд ли могла быть более 1 м.

⁴⁴ В большинстве случаев (за исключением акватории Гибралтара) разница уровня Средиземного моря между приливом и отливом не превышает 10–12 см (см. Defant 1961, 392). Для сравнения, в бассейне Красного моря эта величина составляет в среднем от 30 до 50 см, Персидского залива — 2–3 м (ibid., 409, 413).

⁴⁵ Pryor, Jeffreys 2006, 307–309.

⁴⁶ Pryor, Jeffreys 2006, 307–309. Современные эксперименты показывают, что дау сопоставимых (26 м в длину и 6,4 м в ширину) со средним дромоном (31 м в длину и 4,5 м в ширину) размеров имеет осадку около двух метров (Agius 2005, 163, n. 30).

⁴⁷ Syväne 2015b, 136.

⁴⁸ Syväne 2015b, 136, см. также: Syväne, Maksymiuk 2018, 61.

⁴⁹ См. Christides 2013, 80–106. Примечательно, что даже такой последовательный сторонник теории усиления контроля Римской империей над бассейном Красного

дромоны могли бы помериться силами с дау. В ходе же боевых действий на Средиземном море, когда у римлян и персов появилась возможность встретиться в морском бою, последними, как было показано выше, вероятнее всего использовались не дау, а корабли римской конструкции. Впрочем, в данном случае вопрос о том, к какому типу принадлежали сасанидские корабли периода персидско-византийской войны 602–628 гг., не имеет принципиального значения, поскольку какие-либо сведения о сражениях между римлянами (византийцами) и персами на море в источниках отсутствуют, за исключением крайне лаконичных сообщений Фомы Арцруни и Себеоса о потоплении византийцами шедшего в 626 г. к Константинополю персидского флота. Иначе говоря, описание боя с участием дау и дромонов, составленное И. Сивьянне, как и связанные с этим рассуждения автора, носят в значительной степени умозрительный характер, и вряд ли стоит воспринимать их всерьез.

В этой связи будет уместным вспомнить еще одного известного специалиста — Т. Дарьяи, который в своей относительно недавней работе высказал мнение о том, что в сасанидском Иране «командующий военно-морским флотом, вероятно, имел звание навбеда (**nāvbed*)»⁵⁰. При этом Дарьяи ссылается на статью другого крупного ираниста — А. Тафаццоли, из чего мы должны сделать вывод, что в работе последнего на сей счет содержится какая-то более или менее определенная информация. Однако в тексте Тафаццоли мы находим лишь, что в среднеперсидском языке существовало слово *nāwāz*, обозначающее кормчего, рулевого ('helmsman, pilot')⁵¹. На этом основании, путем добавления к корню *nāv*- суффикса *-bed* Дарьяи реконструирует, не приводя других возможных вариантов, название должности командира сасанидского флота, которое в таком случае может быть переведено как 'командир кораблей' (хотя возможен и перевод 'командир корабля')⁵². Если уж строить гипотезы, то почему бы в данном случае — причем с наименьшим основанием — не предположить, что командующий сасанидским флотом мог именоваться не *nāvbed*, а *kaštīgbed* или, например, *kaštīgān sālār*? Действительно, обозначение корабля словом *kaštīg*, в отличие от *nāv*, достаточно хорошо засвидетельствовано в среднеперсидских источниках и являлось наиболее употребительным (не случайно именно оно, а не *nāv*, вошло в «Краткий пехлевийский словарь» Д. Маккензи)⁵³, а понятие *sālār*

моря в византийскую эпоху, как Д. Наппо, в аргументации своей позиции вынужден ограничиваться, по сути, логическими построениями, прибегая при этом к весьма своеобразной интерпретации исторических источников. Ни одного конкретного факта присутствия византийского военно-морского флота в Красном море, не говоря о более удаленных районах Индийского океана, он не приводит (см. Наппо 2009, 71–77).

⁵⁰ Daryae 2009, 47.

⁵¹ Tafazzoli 1974, 195.

⁵² Эта высказанная мимоходом и весьма не бесспорная точка зрения американского исследователя получила широкое распространение в сети Интернет: многочисленные электронные ресурсы, посвященные как истории военного дела, так и сасанидскому Ирану, со ссылкой на мнение Т. Дарьяи уже совершенно определенно именуют командира персидского флота навбедом, тем самым вводя в заблуждение непосвященного читателя. Чтобы в этом убедиться, достаточно ввести в поисковую строку слово *nāvbed* и взглянуть на полученные результаты.

⁵³ MacKenzie 1971, 50.

обозначало в сасанидском Иране руководителя какого-либо объединения или общественно-политического института не менее часто, чем формант *-bed* (например, глава воинского сословия в сасанидском Иране назывался *artēštārān sālār*, предводитель податного населения — *wāstryōšān sālār*). Представляется возможным и такой вариант наименования командующего сасанидским флотом, как *drayāb sālār* (от среднеперс. *drayāb* — ‘море’), тем более что в современном Иране звание адмирала звучит именно так (*daryā sālār*).

Таким образом, можно сделать вывод, что военные корабли, применявшиеся Сасанидами, относились к классу транспортно-десантных судов и применялись исключительно для доставки войск к месту будущих боевых действий на суше. Возможно, что с помощью кораблей персы осуществляли перевозку не только пеших подразделений, но и кавалерии, однако все указания источников на это носят противоречивый характер. О транспортировке по морю боевых слонов источники ничего не сообщают, и, вероятнее всего, такой практики в сасанидском Иране не существовало. В бассейне Индийского океана персами, вероятнее всего, использовались суда местной, азиатской конструкции (парусные дау), в Средиземноморье — византийской (парусно-гребные дромоны), при этом их грузоподъемность и вместимость — одна из основных тактико-технических характеристик для транспортно-десантных кораблей — в обоих случаях была примерно одинаковой. Общую численность сасанидского флота установить невозможно, но она, очевидно, была невелика. Отдельные персидские эскадры могли насчитывать от нескольких единиц до нескольких десятков кораблей. Следует также отметить, что малочисленность и функциональная ограниченность сасанидского военно-морского флота были обусловлены факторами прежде всего военного и геополитического характера, а именно неспособностью Сасанидов, в отличие от Ахеменидов, закрепиться на побережье Средиземного моря, которое вплоть до середины VII в. (до прихода сюда арабов) оставалось фактически «внутренним озером» Византии. В результате, когда сасанидский флот все же появился в Средиземноморье, он, не имея достаточного боевого опыта и необходимой численности, не смог составить конкуренцию византийцам, что стало одной из причин поражения Сасанидов в персидско-византийской войне 602–628 гг., а следовательно — и предпосылкой сравнительно легкого завоевания Ирана арабами.

Литература / References

- Agius, D.A. 2005: *Seafaring in the Arabian Gulf and Oman: People of the Dhow*. London.
- Agius, D.A. 2008: *Classic Ships of Islam. From Mesopotamia to the Indian Ocean*. Leiden—Boston.
- Ahrweiler, H. 1966: *Byzance et la mer. La marine de guerre la politique et les institutions maritimes de Byzance aux VII^e—XV^e siècles*. Paris.
- Bannikov, A.V., Morozov, M.A. 2013: *Vizantiyskaya armiya (IV—XII vv.) [Byzantine Army (4th-12th centuries)]*. Saint Petersburg.
- Банников, А.В., Морозов, М.А. *Византийская армия (IV—XII вв.)*. СПб.
- Bannikov, A.V., Morozov, M.A. 2014: *Istoriya voennogo flota Rima i Vizantii (ot Yuliy Tsezarya do zavoevaniya krestonoscami Konstantinopolya) [The History of the Roman and Byzantine Navy (from Julius Caesar to the Capture of Constantinople by the Crusaders)]*. Saint Petersburg.
- Банников, А.В., Морозов, М.А. *История военного флота Рима и Византии (от Юлия Цезаря до завоевания крестоносцами Константинополя)*. СПб.
- Bauer, G. 1964: *Kniga o slonakh [The Book about Elephants]*. Moscow.
- Бауэр, Г. *Книга о слонах*. М.

- Bonner, M.R.J. 2014: *An Historiographical Study of Abū Ḥanīfa Aḥmad Ibn Dāwūd Ibn Wanand Al-Dīnawarī's Kitāb Al-Aḥbār Al-Ṭiwāl'*. Ph D. Diss. Oxford.
- Bosworth, C.E. 1983: Abnā'. In: *Encyclopaedia Iranica*. Vol. 1. Fasc. 3. London, 226–228.
- Christides, V. 1993: Milāḥa. 1. In the pre-Islamic and early mediaeval periods. In: C.E. Bosworth *et al.* (eds.), *The Encyclopaedia of Islam. New Edition*. Vol. VII. Leiden–New York, 40–46.
- Christides, V. 2013: Roman and Byzantine naval power in decline in the Red Sea and the Indian Ocean. *Ekklesiastikos Pharos* 95, 80–106.
- Daryaei, T. 2003: The Persian Gulf in Late Antiquity. *Journal of World History* 14 (1), 1–16.
- Daryaei, T. 2009: *Sasanian Persia. The Rise and Fall of an Empire*. London–New York.
- Daryaei, T. 2016: The Sasanian 'mare nostrum': The Persian Gulf. *International Journal of the Society of Iranian Archaeologists* 2 (3), 40–46.
- Defant, A. 1961: *Physical Oceanography*. Vol. 2. New York *et al.*
- Dmitriev, V.A. 2008: «Vсадniki v sverkhayushchey brone»: Voennoe delo sasanidskogo Irana i istoriya rimsko-persidskikh voyn ["Horsemen in Sparkling Armour": The Warfare of Sasanian Iran and the History of the Roman-Persian Wars]. Saint Petersburg.
Дмитриев, В.А. «Всадники в сверкающей броне»: Военное дело сасанидского Ирана и история римско-персидских войн. СПб.
- Dmitriev, V.A. 2012: [Between Iran and Byzantium: the emergence of the Turkic Khaganate and the foreign policy orientation of the Alans in the 50s-70s of the sixth century]. In: V.A. Aleksin *et al.* (eds.), *Kul'tury stepnoy Evrazii i ikh vzaimodeistvie s drevnimi tsivilizatsiyami*. T. 2 [Cultures of the Steppe Zone of Eurasia and Their Interaction with Ancient Civilizations. Vol. 2]. Saint Petersburg, 510–516.
Дмитриев, В.А. Между Ираном и Византией: возникновение Тюркского каганата и внешнеполитическая ориентация алан в 50-е-70-е гг. VI в. В сб.: В.А. Алексин и др. (ред.), *Культуры степной Евразии и их взаимодействие с древними цивилизациями*. Т. 2. СПб., 510–516.
- Dmitriev, V.A. 2013: ["The Persians obtain them from India", or Why the Parthians did not use battle elephants?]. *Metamorfozy istorii [Metamorphoses of History]* 4, 162–163.
Дмитриев, В.А. «Персы получают их из Индии», или Почему парфяне не использовали боевых слонов? *Метаморфозы истории* 4, 162–163.
- Dmitriev, V.A. 2017a: [The history of Sasanian navy revisited]. *Vestnik Nizhegorodskogo universiteta im. N.I. Lobachevskogo [Journal of Lobachevsky University of Nizhny Novgorod]* 4, 34–44.
Дмитриев, В.А. К истории военно-морского флота в сасанидском Иране. *Вестник Нижегородского университета им. Н.И. Лобачевского* 4, 34–44.
- Dmitriev, V.A. 2017b: The Sasanian navy revisited: an unwritten chapter in Iran's military history. *International Journal of Maritime History* 29 (4), 727–737.
- Dolley, R.H. 1948: The warships of the later Roman Empire. *Journal of Roman Studies* 38 (1–2), 47–53.
- Frye, R.N. 1983: The political history of Iran under the Sasanians. In: T. Yarshater (ed.), *The Cambridge History of Iran. Vol. 3(1). The Seleucid, Parthian and Sasanian Periods*. Cambridge, 116–180.
- Frye, R.N. 1984: *The History of Ancient Iran*. München.
- Gardiner, R., Morrison, J. (eds.) 1995: *The Age of the Galley. Mediterranean Oared Vessels Since Pre-Classical Times*. London.
- Hirth, F. 1913: The mystery of Fu-lin. *Journal of the American Oriental Society* 33, 193–208.
- Khudyakov, Yu.S. 2007: *Zolotaya volch'ya golova na boevykh znamenakh: Oruzhie i voyny drevnikh tyurok v stepyakh Evrazii [Golden Wolf Head on Battle Banners: Weapons and War of the Ancient Turks in the Steppes of Eurasia]*. (Militaria Antiqua, XI). Saint Petersburg.
Худяков, Ю.С. *Золотая волчья голова на боевых знаменах: Оружие и войны древних тюрков в степях Евразии*. (Militaria Antiqua, XI). СПб.
- Konstam, A. 2015: *Byzantine Warship vs Arab Warship. 7th-11th centuries*. Oxford.
- Laufer, B. 1919: *Sino-Iranica. Chinese Contributions to the History of Civilization in Ancient Iran. With Special Reference to the History of Cultivated Plants and Products*. Chicago.
- MacKenzie, D.N. 1971: *A Concise Pahlavi Dictionary*. London.
- Makris, G. 2002: Ships. In: A.E. Laiou (ed.), *The Economic History of Byzantium. From the Seventh Through the Fifteenth Century*. Vol. 1. Washington (DC), 91–100.
- Nappo, D. 2009: Roman policy in the Red Sea between Anastasius and Justinian. In: L. Blue, J. Cooper, R. Thomas, J. Whitewright (eds.), *Connected Hinterlands: Proceedings of the Red*

- Sea Project IV, Held at the University of Southampton, September 2008. Pt. 3. A Transitional Sea: The Late-Antique and Early Islamic Red Sea.* Oxford, 71–77.
- Nicolle, D. 1996: *Sassanian Armies. The Iranian Empire Early 3rd to Mid-7th Centuries AD.* Stockport.
- Nikonorov, V.P. 2005: [On the Parthian heritage in Sasanian Iran: warfare]. In: V.P. Nikonorov et al. (eds.), *Tsentral'naya Aziya ot Akhemenidov do Timuridov: arkheologiya, istoriya, etnologiya, kul'tura* [Central Asia from the Achaemenids to the Timurids: Archaeology, History, Ethnology, Culture]. Saint Petersburg, 141–179.
- Никоноров, В.П. К вопросу о парфянском наследии в сасанидском Иране: военное дело. В сб.: В.П. Никоноров и др. (ред.), *Центральная Азия от Ахеменидов до Тимуридов: археология, история, этнология, культура. Материалы международной конференции, посвященной 100-летию со дня рождения Александра Марковича Беленицкого (Санкт-Петербург, 2–5 ноября 2004 года)*. СПб., 141–179.
- Palmer, A. (ed.) 1993: Chronicon miscellaneum ad annum domini 724 pertinens. In: *The Seventh Century in the West-Syrian Chronicles*. Introd., transl. and annot. by A. Palmer. Liverpool, 5–24.
- Pigulevskaya, N.V. 1951: *Vizantiya na putyakh v Indiyu. Iz istorii torgovli Vizantii s Vostokom v IV–VI vv.* [Byzantium on the Roads to India. The History of Trade Between Byzantium and the East in the 4th–6th centuries]. Moscow–Leningrad.
- Пигулевская, Н.В. *Византия на путях в Индию. Из истории торговли Византии с Востоком в IV–VI вв.* М.—Л.
- Pryor, J.H. 2017: The *dromōn* and the Byzantine navy. In: M. Balard, Ch. Buchet (eds.), *The Sea in History — The Medieval World*. Woodbridge–Rochester (NY), 401–411.
- Pryor, J.H., Jeffreys, E.M. 2006: *The Age of the ΔΡΟΜΩΝ. The Byzantine Navy ca. 500–1204*. Leiden–Boston.
- Schinz, A. 1996: *The Magic Square: Cities in Ancient China*. Stuttgart–London.
- Shershov, A.P. 1952: *K istorii voennogo korablestroeniya* [On the History of the Military Shipbuilding]. Moscow.
- Шершов, А.П. *К истории военного кораблестроения*. М.
- Syvänne, I. 2015a: The reign of Bahrām V Gōr: The revitalization of the Empire through mounted archery. *Historia i świat* [History and the World] 4, 71–102.
- Syvänne, I. 2015b: *A Military History of Late Rome. 284–361*. South Yorkshire.
- Syvänne, I., Maksymiuk, K. 2018: *The Military History of the Third Century Iran*. Siedlce.
- Tafazzoli, A. 1974: A list of trades and crafts in the Sasanian period. *Archäologische Mitteilungen aus Iran* 7, 191–196.
- Unger, R.W. 1981: Warships and cargo ships in medieval Europe. *Technology and Culture* 22 (2), 233–252.
- Vosmer, T. 1997: The durable Dhow. *Archaeology* 50 (3), 50.
- Whitehouse, D., Williamson, A. 1973: Sasanian maritime trade. *Iran* 11, 29–49.
- Zarrinkub, A.H. 1975: The Arab conquest of Iran and its aftermath. In: R.N. Frye (ed.), *The Cambridge History of Iran. Vol. 4. The Period from the Arab Invasion to the Saljuqs*. Cambridge, 1–56.