

Министерство образования и науки Российской Федерации  
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ  
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ  
«САРАТОВСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ  
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ИМЕНИ Н.Г.ЧЕРНЫШЕВСКОГО»

Кафедра всеобщей истории

**Греческие торговые суда  
классического и эллинистического периода**

**АВТОРЕФЕРАТ МАГИСТЕРСКОЙ РАБОТЫ**

Студента 2 курса 262 группы  
направления 46.04.01 «История» Института истории и международных  
отношений  
Петровского Василия Михайловича

Научный руководитель  
профессор, д.и.н.

\_\_\_\_\_

С.Ю. Монахов

Зав. кафедрой  
профессор, д.и.н.

\_\_\_\_\_

Л.Н. Чернова

Саратов 2017

**Введение.** На протяжении долгого периода исторического развития только один вид техники – корабль, сочетал в себе абсолютно все технические достижения той или иной цивилизации. Для постройки судна использовались все известные на момент его создания материалы и все средства их обработки, а для его эксплуатации мореходы привлекали все известные на период этой эксплуатации достижения в сфере навигации, астрономии, географии и т.п.<sup>1</sup> Судно не только способствовало развитию торговли или колонизации, но и упрочняло связи между различными обществами. С расцветом греческой культуры к началу классического периода увеличивается интенсивность торговых перевозок между городами и государствами. Это потребовало создания все большего числа торговых судов, что, в свою очередь, дало толчок к развитию не только судостроения, но и всех видов техники, таких как деревообработка, металлургия, ткацкое дело и т.п. Для постройки даже одного судна общество должно было иметь доступ к лесам и разбираться в породах древесины, особенностях ее сушки и хранения; использовать отрасли хозяйства, отвечающие за добычу и переработку железа, меди, свинца и других металлов; иметь развитую систему разведения льна, папируса, конопли или иных растений, используемых в ткацком деле, и иметь условия для переработки сырья; обладать оборудованными местами для постройки кораблей и для их эксплуатации; иметь представления для какой цели судно строится, с какими странами и народами ему предстоит вести торговлю. Таким образом, изучение античного торгового судна, какой либо его части, одного из элементов судна (например, якорей, систем крепежа, парусной оснастки и т.п.) имеет большое значения для понимания всей культуры, к которой принадлежит изучаемое судно.

Уровень технических достижений выявленных при изучении даже одного судна может быть важным источником для понимания научных

---

<sup>1</sup> Casson L. Ships and Seamanship in the Ancient World. The Johns Hopkins University. 1995. P. 273.

достижений этой культуры. Многочисленные кораблекрушения, найденные на дне морей, и еще более многочисленные находки якорей, позволяют определять направления торговых путей, интенсивность их использования, вид продукции, перевозимой в обоих направлениях. В некоторых случаях находки предметов на местах якорных стоянок могут определить те периоды, когда судоходство было более интенсивным, а когда наступал спад<sup>2</sup>.

Кроме того, судно в античности, хоть и было предметом, сосредоточившим в себе самые передовые достижения цивилизации, являлось для человека привычным и обыденным. По этой причине античные авторы не считали нужным описывать какие-либо подробности конструкции судна, тонкости в его оснастке или детали методов судовождения. Все дошедшие до нас сведения о судах античного периода отрывочны и упоминаются авторами мимоходом, в процессе описания других, более важных с их точки зрения явлений и событий. Именно поэтому изучение судна с привлечением этих, пусть даже отрывочных сведений и широкое привлечение данных археологии даст возможность более полного изучения античного корабля, а через него и античного общества, его техники, науки, торговли, экономики и многих других отраслей жизни в древности<sup>3</sup>.

Источниковая база данного исследования представлена главным образом не очень богатой нарративной традицией, археологическими источниками и изображениями кораблей на рисунках, керамике и фресках античности, но в первую очередь материалом античных кораблекрушений. Кроме того, некоторую полезную информацию можно извлечь из такого направления, как археологическая реконструкция, т.е. когда судно строится как точная копия античного с применением методов постройки, существовавших в древности.

---

<sup>2</sup> Kapitan G. Ancient anchors - technology classification / 2th The International of Nautical Archaeology and Underwater Exploration. 1984. Vol. 13. №1. P. 35.

<sup>3</sup> Петерс Б.Г. Морское дело в античных государствах Северного Причерноморья. М.: Наука. 1982. С. 56.

Особую роль играют античные нарративные источники. Специальных, посвященных судостроению, методам кораблевождения или условиям быта экипажа на борту сочинений античности до нас не дошло. Все эти и многие другие сведения разными авторами упоминаются отрывочно, мимоходом. Античный автор, так же как, видимо, современный, уделял мало внимания предметам, которые были обыденными, привычными и понятными для него и придавал значение описанию явлений или событий, выходявших за рамки обыденности или неизвестных тем, кому адресовал автор свою работу. Именно поэтому многие элементы конструкции торгового судна, детали мореходного мастерства, условий плаваний и жизни моряков на борту реконструировать, опираясь только на античные тексты, невозможно.

Некоторая часть письменных источников была посвящена мореплаванию, и это, прежде всего, «Аргонавтика» Аполлония Родосского [Apollonius Rhodius, *Argonautika*]<sup>4</sup>, сочинения Павсания [Pausanias, *Descriptio Graeca*]<sup>5</sup>, Арриана [Arrianus, *Periplus ponti Euxini*]<sup>6</sup>, Страбона [Strabo, *Geographika*]<sup>7</sup>, Плиния [Plinius, *Scientia*]<sup>8</sup>. Большой пласт информации о торговых судах, хоть и в отрывочном виде, содержится в трудах Геродота [Herodotus, *Historia*]<sup>9</sup>, Фукидида [Thucydides, *Historia*]<sup>10</sup>, Ксенофонта [Xenophon, *Historia Graeca*]<sup>11</sup>, Теофраста [Theophrastus, *Historia plantarum*]<sup>12</sup>, Лукиана [Lucianus, *Opera*]<sup>13</sup> и многих других.

---

<sup>4</sup> Аполлоний Родосский. Аргонавтика / Пер., ст. и прим. Н. А. Чистяковой. М.: Наука. 2001.

<sup>5</sup> Павсаний. Описание Эллады / Пер. С. П. Кондратьева. М.: АСТ-Ладомир. 2002.

<sup>6</sup> Арриан. Объезд Эвксинского Понта / Пер. П. И. Прозорова // ВДИ. 1948. № 1. С. 265-275.

<sup>7</sup> Страбон. География / Пер. Г.А. Стратановского. М.: Наука, 1964.

<sup>8</sup> Плиний Старший. Естествознание / Пер. и прим. Г.А. Тароняна. М.: АН СССР. 1994.

<sup>9</sup> Геродот. История / Пер. Г.А. Стратановского. М.: «Издательство АСТ», 1999.

<sup>10</sup> Фукидид. История. / Пер. и примеч. Г. А. Стратановского. Л.: Наука, 1981.

<sup>11</sup> Ксенофонт. История / Пер. С.Я. Лурье. М.: «Издательство АСТ», 2002.

<sup>12</sup> Теофраст. Исследование о растениях / Пер. М.Е. Сергеенко. М.: Изд-во АН СССР, 1951.

<sup>13</sup> Лукиан Самосатский. Сочинения. Т.1.: «Корабль, или пожелания» / Перевод Н.Н. Залесского. СПб. 2001.

Наиболее важную и точную информацию предоставляют материалы подводных исследований на местах кораблекрушений, в античных портах и якорных стоянках. В настоящий момент открыто около 1000 античных кораблекрушений в Средиземноморье, часть из них изучена достаточно хорошо<sup>14</sup>. В ряде случаев остатки корпуса затонувших судов и находящиеся на нем предметы подняты со дна полностью. К таким хорошо изученным кораблекрушениям можно отнести работы на Tektas Burnu<sup>15</sup> (Турция), Maagan Michael<sup>16</sup> (Израиль), Kirenia<sup>17</sup> (Кипр), Gelidonya<sup>18</sup> (Турция) и многих других<sup>19</sup>.

Источником могут служить и находки, обнаруженные вне мест кораблекрушений, но относящиеся к античному судну и это, прежде всего, якоря, которые являются частой находкой на местах античных якорных стоянок вдоль трасс морских торговых путей<sup>20</sup>. Некоторую информацию дают изображения на монетах, керамике, фресках, граффити и т.п.<sup>21</sup>

Историография изучения вопроса о конструкции торгового судна и его использовании довольно обширна. Анализ сохранившихся изображений и попытку реконструкции античного торгового судна, рассмотрение самых различных вопросов навигации и мореходства в России проводили В.Д. Блаватский<sup>22</sup>, В.Ф. Гайдукевич<sup>23</sup>, Б.Г. Петерс<sup>24</sup>, М.В. Агбунов<sup>25</sup> и др. В

---

<sup>14</sup> Steffy R. The development of ancient and medieval shipbuilding techniques // 3rd International Symposium on Ship construction in Antiquity 1989, Athens. 1995. P.73-83.

<sup>15</sup> Carlson D. N. The Classical Greek Shipwreck at Tektas Burnu, Turkey // AJA. 2003. № 4. P. 581–600.

<sup>16</sup> Zeev A., Kahanov Y., Tresman J., Artzy M. The Maagan Mikhael Ship. A reconstruction of the hull // The International Journal of Nautical Archaeology. 2010. №2. P. 446–469.

<sup>17</sup> Steffy R. The Kyrenia Ship: An Interim Report on Its Hull Construction // AJA. 1985. №1. P. 71–101.

<sup>18</sup> Bass G.F. The Cape Gelidonya Wreck // AJA. 1961. № 3. P. 267–276.

<sup>19</sup> Parker A.J. Ancient Shipwrecks of the Mediterranean & the Roman Provinces. Oxford, 1992.

<sup>20</sup> Kapitan G. Ancient anchors-technology and classification. P. 33-44.

<sup>21</sup> Kapitan G. Archaeological evidence for rituals and customs on Ancient ships // 1st International symposium on ship construction in antiquity, Piraeus, 1985. Athens. 1989. P. 147-163.

<sup>22</sup> Блаватский В.Д., Кошеленко Г.А. Открытие затонувшего мира. М.: АН СССР, 1963.

настоящее время этими, а так же многими другими вопросами, посвященными античному судостроению и мореплаванию, занимаются В.Н. Таскаев<sup>26</sup>, Н.П. Писаревский<sup>27</sup>, А.В. Огороков<sup>28</sup>, А.Б. Кисельников<sup>29</sup>.

Зарубежная, главным образом американская и европейская историография этого вопроса более обширна. Первые значительные обобщающие работы по вопросам античного судостроения и мореплавания были написаны еще в 1960-1970 годах. Их авторы – Л. Кэссон<sup>30</sup>, посвятивший ряд исследований античным торговым судам и развитию мореходства и Дж. Моррисон<sup>31</sup>, работавший над реконструкцией античных боевых судов – вобрали в свои книги сведения многих предшественников, в том числе и сведения, полученные от зародившейся в 1950-1960 годы подводной археологии.

Первое значимое исследование затонувшего судна с помощью нового направления в археологии было проведено в 1948 году Ж. Кусто и Фр. Дюма при раскопках судна Mahdia в Тунисе<sup>32</sup>. За ним последовали открытия античных крушений Kirenia, Porticello и многих других погибших в древности судов, изучение которых значительно продвинули наши знания об

---

<sup>23</sup> Гайдукевич В.Ф. О путях прохождения древнегреческих кораблей в Понте Эвксинском // КСИА. 1969. Вып. 116. С. 11–19.

<sup>24</sup> Петерс Б.Г. Морское дело в античных государствах Северного Причерноморья. М.: Наука, 1982.

<sup>25</sup> Агбунов М. В. Античная лоция Черного моря. М.: Наука, 1987.

<sup>26</sup> Таскаев В. Н. Торговые связи и морской флот Боспора // Боспорский сборник. 2004.

<sup>27</sup> Писаревский Н.П. Изображения античных кораблей: возможности исторической реконструкции, размеров и технического устройства // Источниковедение. Поиски и находки. Вып.1. 2000. С. 77-85.

<sup>28</sup> Огороков А.В. Датировка и классификация судовых железных якорей III в. до н.э. - XI в. н.э. // Боспорский сборник. 1993. №2. С. 172-191.

<sup>29</sup> Кисельников А.Б. К вопросу о классификации греческих и римских торговых судов V в. до н. э. – II в. н. э. // АМА. 2006. Вып. 12. С. 313–133.

<sup>30</sup> Casson L. Ships and Seamanship in the Ancient World. The Johns Hopkins University. 1995.

<sup>31</sup> Моррисон Дж. С., Уильямс Р. Греческие весельные корабли. История мореплавания и кораблестроения в Древней Греции. М.: Центрполиграф. 2014.

<sup>32</sup> Басс Дж. Подводная археология. М.: Центрполиграф. 2003.

античном мореходстве и судостроении<sup>33</sup>. В этот период выходят исследования, которые посвящены указанным судам и попытка их реконструкции. Появляется новое поколение историков, ведущих свои исследования с опорой на собственные работы на местах крушений. Это прежде всего Дж. Басс<sup>34</sup> (изучавший крушение у м. Гелидония и разработавший первое методическое пособие по подводной археологии)<sup>35</sup>, ученица Фр. Дюма Х. Фрост (сосредоточившая свое внимание на исследованиях отдельных элементов античных кораблей – рулей, якорей, канатов, методов вязки узлов и т.п.)<sup>36</sup>, еще один ученик Фр. Дюма - Н. Ламболя (исследователь торговых путей у берегов Италии и исследователь судна Punta Scaletta)<sup>37</sup>, Р. Стеффи (исследовавший суда Kirenia, Porticello и другие)<sup>38</sup>, Г. Капитан (основоположник научной классификации и хронологии античных якорей)<sup>39</sup>, М. Катцев (посвятивший свои исследования античной навигации и популяризации науки)<sup>40</sup> и другие.

В 1990-е и 2000-е годы подводная археология получила новые технологии для подводных исследований. Численность найденных судов античного периода увеличилась, кроме того, начались работы по сплошному исследованию дна моря по путям оживленного судоходства древности (южное побережье Франции, юго-западные и южные прибрежные полосы Италии, Сицилия, острова Эгейского моря, береговая черта Израиля и Турции, Болгарское и румынское побережья Черного моря, Крым), что позволило открыть новые памятники античного мореходства.

---

<sup>33</sup> GillDavid W. J. The date of the Porticello shipwreck: Some observations on the Attic bolsals // The Nautical Archaeology Society. 1987. Vol. 16. P. 31-33.

<sup>34</sup> Bass G. F. History of Seafaring. L., 1974.

<sup>35</sup> Басс Дж. Указ. соч.. С. 202.

<sup>36</sup> Frost H. From rope to chain // The Mariners Mirror. 1963. Vol. 349. № 1. P. 3–20.

<sup>37</sup> Lamboglia N. La campagna 1963 sul relitto di Punta Scaletta all'Isoladi Giannutri. Rivista di Studi Liguri. 1965. P. 229-257.

<sup>38</sup> Steffy R. The development of ancient and medieval shipbuilding techniques // 3rd International Symposium on Ship construction in Antiquity 1989, Athens. 1995. P. 73-83.

<sup>39</sup> Kapitan G. Ancient anchors-technology and classification // The International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration. 1984. P. 33-44.

<sup>40</sup> Katzev M. An Analysis of the Experimental Voyages of Kyrenia // 12nd International Symposium on Ship construction in Antiquity, Delphi 1987. Athens. 1990. P. 245-257.

Болгарские исследователи составили первый каталог якорей античного времени<sup>41</sup>, турецкие археологи начали масштабное изучение гаваней и мест якорных стоянок<sup>42</sup>, с 1980-х годов начинает свою работу в Средиземном море Американский институт подводной археологии. Открыты десятки новых кораблекрушений. В этот период внимание исследователей сосредоточилось на физических методах определения пород древесины, из которых были построены античные суда, выявлению шахт и рудников, из которых были добыты те или иные металлы, ставшие деталями кораблей, анализе отпечатков исчезнувших со временем предметов (например, зерен, мелких деревянных деталей и т.п.)<sup>43</sup>. Как новое направление зародилась археологическая реконструкция.

Поколение историков и археологов, работающих и в настоящее время, представлено многими видными учеными. Это Д. Карлсон<sup>44</sup> (ведшая раскопки Tektas Burnu), К. Пулак<sup>45</sup> (крупнейший специалист по античному судостроению и ведущий археолог всех подводных исследований у берегов Турции), Ё. Хаджидаки<sup>46</sup> (работавший над исследованием Alonnesos), П. Джианфротта<sup>47</sup> (специалист по античному флоту, гаваням и портам Сицилии), Р. Баллард<sup>48</sup> (привлекший в подводные исследования новейшие глубоководные аппараты, позволявшие находить затонувшие суда на глубинах в несколько километров и проводить их высокочеткую съемку), Д.

---

<sup>41</sup> Христов И. Антични каменни котви, каменни и оловони щокове от колекцията на Националния исторически музей. Края на II хил. пр. Хр. – III в. сл. Хр. Национален исторически музей. Созопол. 2013.

<sup>42</sup> Pulak C., Townsend R. The Hellenistic Shipwreck at Serce Limani, Turkey // AJA. 1987. №1. P. 31–57.

<sup>43</sup> Bachhuber C. Aegean Interest on the Uluburun Ship // AJA. 2006. Vol. 110. P. 345–63.

<sup>44</sup> Carlson D. N. The Classical Greek Shipwreck at Tektax Burnu, Turkey // AJA. 2003. No.4. P. 589-590.

<sup>45</sup> Pulak C. The Uluburun Shipwreck // Journal of Nautical Archaeology. 1998. № 3. P. 188-224.

<sup>46</sup> Hadjidaki E. Underwater Excavations of a Late Fifth Century Merchant Ship at Alonnesos, Greece: the 1991-1993 Seasons. 1996. P. 561-593.

<sup>47</sup> Gianfrotta P.A. Ancore 'romane'. Nuovi materiali per lo studio dei traffici marittimi // Memoirs of the American Academy in Rome XXXVI. 1980. P. 103-116.

<sup>48</sup> Ballard R.D., McCann A.M., Yoerger L. D. The Discovery of Ancient History in the Deep Sea Using Advanced Deep Submergence Technology // Deep-Sea Research. 2000. № 47. P. 1521-1620.

Халдан<sup>49</sup>(продолживший комплексные исследования хронологии античных якорей) и многие другие.

Целью исследования является изучение греческих торговых судов классического и эллинистического периода в контексте их использования в торговых операциях (с учетом технических характеристик и навигационных условий) и влияния на развитие торговых путей.

Задачи данного исследования сводятся к следующему:

- определить особенности и характерные черты древнегреческого судостроения;
- рассмотреть материалы и приемы судостроения, используемые при постройке судна, качественные, линейные, весовые, технические и другие характеристики судна;
- определить методы постройки корпуса, оснастки, деталей и отдельных элементов конструкции;
- представить классификацию античных торговых судов;
- выявить мореходные качества судна и его возможности в качестве средства для перевозки грузов;
- охарактеризовать жизнь на борту античного торгового судна;
- изучить наиболее интенсивно используемые торговые пути Средиземного моря и рассмотреть влияние развития судостроения на особенности эксплуатации этих путей.

**Основное содержание работы.** Античное торговое судно было вполне пригодно как для прибрежного плавания с грузом на борту, так и могло, если это требовалось, совершать многодневные плавания открытым морем, выдерживать шторма и посадки на мель. Корпус имел достаточную продольную прочность, особенно по сравнению с корпусом боевого корабля. Эта прочность достигалась тем, что соотношение длины корпуса к его ширине у торгового судна было 1 к 4, в некоторых случаях и 1 к 3, тогда как боевой корабль имел 1 к 7 (именно это различие и послужило рождению

---

<sup>49</sup> Haldane D.D. The wooden anchor. Texas A&M University, 1984.

терминов «круглый корабль» и «длинный корабль»). Водонепроницаемость так же была лучше, чем у боевого корабля, корпуса которых, как писали античные авторы – «намокали», т.е. из-за качки швы досок обшивки расходились и корабль начинал принимать воду в трюм. Это снижало скорость боевого корабля и приводило к тому, что экипаж регулярно должен был вытаскивать корабль на берег, для удаления воды и просушки. Торговое судно страдало «намоканием» в меньшей степени.

Из археологического материала и сообщений древних авторов совершенно определенно можно сделать вывод, что лес на постройку торгового судна брался, как правило, тот, что оказывался доступен судостроителю на момент постройки судна. Обшивка и силовой элемент корпуса могли быть собраны как из сосны (как на Maagan Mikhael, Porticello, Kyrenia и Kizilburun), так и из дуба (как на Gela 2), равно как и прочие элементы конструкции корпуса, кроме системы крепежа. Крепеж во всех рассматриваемых здесь примерах выполнен из твердой древесины. Мачты, реи, весла и прочие круглые в сечении элементы создавались из сосны и пихты, то есть вновь из того дерева, что было доступнее кораблестроителю.

Судно было небольшим (в массе своей торговые суда имели водоизмещение в 20-30 тонн) с небольшим соотношением длины к ширине (что и стало причиной для именованя такого судна «круглым»), что обеспечивало продольную прочность и устойчивость, как к килевой, так и к бортовой качке. Швы досок обшивки и иные соединения, благодаря усиленной продольной прочности, не скоро расходились, что позволяло судну подолгу оставаться на плаву без ремонта или просушки корпуса. Корпус его не «намокал», что делало ненужным регулярное вытаскивание судна на берег для просушки, как это делали с боевыми кораблями. Парусная оснастка, безусловно, не была развитой, торговое греческое судно имело всего один парус на единственной мачте, что делало его малоподвижным. Такое судно не могло маневрировать против ветра и ходить под острыми углами к нему, что заставляло моряков подолгу ожидать попутного ветра,

либо судно относилось далеко от курса. При попутном ветре судно могло идти со скоростью 3-4 узла. Однако, в тех относительно выгодных погодных условиях, что предоставляет природа в Средиземном море, такая малоподвижность не играла большой роли, и судно справлялось с обеспечением торговых связей между государствами. В Черном же море, где условия для мореходства были более сложными, мореплаватели смогли приспособиться к течениям попутным для них при следовании вдоль южного берега моря или к берегам Тавриды и использовали преимущественные ветра при плаваниях от восточных и северных берегов Черного моря к Боспору.

«Круглые» суда при этом не различались по типам (за исключением некоторых примеров в виде огромных зерновозов или судов для перевозки больших каменных блоков, впрочем, и таких судов построены единицы) и могли перевозить любой вид груза и пассажиров.

**Заключение.** В магистерской работе был решен ряд задач, в частности были определены особенности и характерные черты древнегреческого судостроения, которые сводятся к более массовой постройке судов и более активному их использованию, чем в предшествовавшие периоды, что привело к некоторой их унификации. Были рассмотрены материалы и приемы судостроения, используемые при постройке судна, качественные, линейные, весовые, технические и другие характеристики судна. Это позволило точнее определить черты и особенности характеризующие торговое судно классического и эллинистического периода. Сделана попытка определить методы постройки корпуса, оснастки, деталей и отдельных элементов конструкции, поскольку методы постройки корпуса или создания той или иной детали зачастую неизвестны и в настоящий момент являются предметом научной дискуссии. Еще одной задачей магистерской работы было представить классификацию античных торговых судов и выявить мореходные качества судна и его возможности в качестве средства для перевозки грузов. Последняя задача была решена в пользу того, что торговые суда были своего рода универсальными и могли перевозить любой вид груза.

Конструкция судна при перемене типа груза могла быть лишь незначительно изменена, например, в случае возникновения необходимости перевести пассажиров обычное торговое судно переделывалось путем постройки помещений для пассажиров, но не требовалась постройка специального корабля для них. Кроме того, была поставлена задача охарактеризовать жизнь человека на борту античного торгового судна, а так же изучить наиболее интенсивно используемые торговые пути Средиземного моря и рассмотреть влияние развития судостроения на особенности эксплуатации этих путей. Ведь уже в V веке до н.э. греческие торговые суда освоили весь бассейн Средиземного моря. Моряки изучили приемы навигации, хорошо знали берега и течения, разбирались в приметах погоды. При выборе маршрута пользовались попутными ветрами или течениями, имели промежуточные якорные стоянки и места, где можно пополнить запасы и дать ремонт судну.

Развитие техники и технологии судостроения привело не только к усовершенствованию торгового судна, но и обогатило человека новыми знаниями о мире, новыми связями, позволило создавать колонии в разных уголках известного в древности мира и поддерживать тесную связь с метрополией. Изменилось и само отношение к кораблю, то есть, если море все еще продолжало оставаться враждебной стихией, а профессия моряка виделась крайне опасной, то судно стало неким наделенным душой существом, которое было способно преодолеть опасности и сохранить жизнь экипажа и груз в сохранности.