

О. В. ОДРІН (Київ)

З ІСТОРІЇ ТРАНСПОРТНОГО ФЛОТУ ОЛЬВІЙСЬКОЇ ДЕРЖАВИ ДОРИМСЬКОГО ЧАСУ

Важливу роль у розвитку економіки Ольвійської держави відігравав транспортний флот. Ряд життєво необхідних для повноцінного існування мешканців поліса товарів, які в Ольвії не вироблялися, потрібно було імпортувати, що здебільшого здійснювалося морським шляхом. Масштаби морської торгівлі та перелік товарів, які перевозилися морем, були значними. Так, Ольвія імпортувала вино, маслинову олію, столовий та парадний посуд, деякі види тканин, ювелірні вироби, предмети художнього ремесла, культовий інвентар, коштовну зброю, будівельні матеріали (високоякісні сорти мармуру, черепицю, архітектурну теракоту), фарби тощо. В обмін на них ольвіюполіти постачали товари, як власного виробництва, так і одержані від сусідніх степових та лісостепових племен. До них відносилися продукти скотарства, насамперед шкіра та вовна, а також, очевидно, вовняні тканини, раби, а інколи і хліб.

Безумовно, що інтенсивна торгівля, яка здійснювалася морськими шляхами, мала бути сильним стимулом для розвитку власного транспортного флоту. Адже він давав місцевим торговцям змогу самостійно виходити на ринки інших античних держав, продаючи там свої товари і добиваючись для себе більш вигідних умов продажу, ніж їх пропонували іноземні торговці. Зрозуміло, що значна, а можливо, більша частина товарів перевозилася купцями-іноземцями. Про їхню діяльність в Ольвії свідчать як писемні джерела¹, так і епіграфічні: численні проксенії, в яких надавалися привілеї іноземним купцям, з допомогою яких ольвіюполіти заохочували іноземців до активізації торговельних зв'язків².

Сам факт існування ольвійського транспортного флоту не викликає сумніву, оскільки про це свідчить цілий ряд джерел³. Проте визначити його питому вагу в зовнішній торгівлі цього поліса неможливо за браком джерел, які б містили інформацію про це питання.

В оглядових працях, присвячених торгівлі полісів Північного Причорномор'я⁴, самостійне ведення ними міжполісної торгівлі залишалося здебільшого поза увагою дослідників. Напевно, розміри та роль торговельних флотів Північного Причорномор'я вважалися досить незначними порівняно з флотами полісів Егейського моря й Південного Причорномор'я.

Вищезазначене особливо стосується Ольвії, з її великою розвинутою хорою. Ця грецька апойкія часто сприймається, як майже виключно аграрна держава⁵. Що ж стосується торгівлі, яка здійснювалася морськими шляхами, то вона, на думку деяких дослідників, провадилася майже виключно іноземцями. Тобто ольвіюполіти являли собою лише пасивну сторону в торговельних стосунках з морськими торговцями інших грецьких держав. Не відкидаючи дуже важливу роль сільського господарства в ольвійській економіці, можна навести й деякі факти, які свідчать також і про суттєву роль морської справи в житті Ольвії, відображенням чого слугували релігійні уявлення.

Справа в тому, що в релігії Ольвійської держави саме культи божеств, тісно пов'язаних з морем, мореплаванням і торгівлею, відігравали чільну роль. Так, з другої половини VI ст. до н. е. головним культом Ольвії стає культ Аполлона Дельфінія — божества, яке було найтісніше пов'язане з морем і мореплаванням⁶. Релігійний союз мольпів (шанувальників цього бога) складався з аристократії, яка походила з метрополії Ольвії — Мілета.

Відомо, що мілетські аристократи часто займалися морською справою, в тому числі торгівлею.

Ще одним культом божества — покровителя мореплавства — був культ Ахілла⁷. Храм цього героя-бога, який розміщувався на острові Левке⁸ і контролювався Ольвією, постійно відвідували моряки й торговці з різних куточків Греції. Святилище Ахілла знаходилося також і на території ольвійської хори — на мисі Бейкуш⁹, розташованому неподалік від Березані. Крім того, Ольвія проводила спортивні ігри на честь Ахілла на Тендрівській косі.

На найдавнішому в Ольвії Західному теменосі знаходилися храми Діоскурів¹⁰ — покровителів моряків, Гермеса — покровителя торгівлі та Афродіти, яка в іпостасях Уранії та Евплії була покровителькою моряків¹¹.

Крім того, можливо, у храмі на мисі Гіпполая, поряд з культом Деметри, відправлявся і культ володаря морів Посейдона¹².

Навряд, щоб таке широке розповсюдження культів морських божеств було б можливим без наявності чималої кількості людей, зацікавлених саме в їхній прихильності — моряків, судновласників, купців тощо. Більше того, ці прихильники повинні були відігравати значну роль у державі.

Монетні типи Ольвії, на яких зображувалися символи богів — покровителів міста, також демонструють зв'язок з морем¹³, на відміну від монетних типів таких суто землеробських полісів, як Тіра, де повністю домінує аграрна символіка¹⁴.

Все вищенаведене дає змогу стверджувати, що мореплавство, поряд із сільським господарством, відігравало суттєву роль в економіці Ольвійської держави.

Різні питання морської справи античних держав Північного Причорномор'я взагалі й Ольвії зокрема знайшли своє висвітлення в працях К. М. Колобової¹⁵, В. Н. Таскаєва¹⁶, Б. Г. Петерса¹⁷, В. В. Назарова¹⁸ та деяких інших дослідників. Проте загальна кількість подібних досліджень є порівняно невеликою і, на жаль, історія транспортного флоту Ольвійської держави через ряд причин висвітлена недостатньо.

Так, у розділі дисертації В. Н. Таскаєва, в якому розглядаються торговельні флоти античних держав Північного Причорномор'я, основна увага приділяється торговельному флоту Боспорської держави. Що ж стосується ольвійського флоту, то тут автор в основному обмежився розглядом окремих питань історії його функціонування, зокрема таких, як визначення джерел постачання міста корабельною деревиною або організації управління флотом¹⁹. Монографія Б. Г. Петерса присвячена майже виключно технічним аспектам морської справи, тому функціональне призначення торговельного флоту у ній практично зовсім не розглядалося. Стаття В. В. Назарова є чи не єдиною працею, яка спеціально присвячена дослідженню морської справи саме Ольвії. Проте у ній досліджуються питання історії військового, а не торговельного флоту, причому увага автора зосереджена головним чином на ролі військового флоту у зовнішній політиці Ольвії. Що ж до питань, пов'язаних із забезпеченням ним економічних інтересів поліса, зокрема таких, як боротьба Ольвії за встановлення контролю над морськими шляхами або боротьба з піратством, цікавили автора лише у контексті конкретних зовнішньополітичних акцій — таких, як заснування поселень у Західному Криму чи похід флоту Посідея у II ст. до н. е. проти племені сатархів.

У праці К. М. Колобової розглянуто деякі питання організації ольвійського флоту в загальногрецькому контексті. Проте з часу виходу цього дослідження до наукового обігу було введено велику кількість нового матеріалу, який дає змогу доповнити, а подекуди й переглянути деякі висновки автора²⁰.

Поза увагою дослідників залишилося чимало важливих питань історії ольвійського флоту. До них можна віднести питання про географічні межі діяльності торговельного флоту Ольвії на різних етапах її історії, про роль військового флоту Ольвії у забезпеченні інтересів міста у морській торгівлі, про вплив зовнішніх факторів, таких, як зміни у напрямках морських шляхів на Чорному морі, на ольвійську морську торгівлю тощо.

Основним недоліком вищезазначених праць є те, що транспортний флот розглядається відірвано від його основної функції — торговельної і, відповідно, випадає з контексту зовнішньоекономічної історії античних держав Північного Причорномор'я і, зокрема, Ольвії.

Головною метою цього дослідження є визначення змін в ареалі діяльності ольвійського транспортного флоту в VI—I ст. до н. е. Це дасть змогу з'ясувати основні напрями торговельної діяльності ольвійських торговців у різні періоди історії поліса, а також визначити торговельні пріоритети ольвіополітів.

Дослідження цих проблем вимагає також розгляду деяких інших, безпосередньо пов'язаних з цим питань. По-перше, до таких питань відноситься вплив зовнішніх факторів на розвиток ольвійського транспортного флоту. Головним з таких факторів були зміни у конфігурації морських шляхів у Причорномор'ї, оскільки поліс, порт якого виконує транзитні функції, менше потребує розвитку власного флоту, ніж той, який таких функцій не має. Відповідно, зміни у конфігурації морських шляхів можуть або стимулювати, або гальмувати розвиток власного торговельного флоту.

Другим зовнішнім фактором, який суттєво впливав на морську торгівлю поліса, в тому числі й на ту, яка провадилася з допомогою власного флоту, було піратство. Боротьба з ним була одним з головних завдань військових флотів грецьких держав. Особливо це стосувалося периферії грецького світу, де морське суперництво між полісами було значно меншим, ніж у метрополії або Великій Греції і, відповідно, власне військова функція флоту могла бути й другорядною.

Дослідження історії транспортного, у тому числі й торговельного флоту будь-якої держави, є неможливим без розгляду його структури. До неї належить форма власності на флот (державна чи приватна), функції флоту (торговельна або чисто транспортна), його кількісний та якісний (типи кораблів) склад.

Очевидно, вивчати кількісний і якісний склад ольвійського транспортного флоту, виходячи з сучасного стану джерельної бази, поки що неможливо. Через це дослідження його структури буде обмежене вивченням форм власності та функцій цього флоту.

При дослідженні історії транспортного флоту за основу має бути покладений хронологічний принцип викладення матеріалу. Отже, зазначені вище проблеми будуть вивчатись окремо для кожного з трьох основних періодів історії Ольвійського полісу доримського часу — архаїчного (VI — перша чверть V ст. до н. е.), класичного (середина V — друга чверть IV ст. до н. е.) та елліністичного (остання чверть IV — середина I ст. до н. е.). Основні розділи статті, присвячені морській торгівлі у відповідні періоди ольвійської історії, будуть висвітлюватись у такій послідовності: 1) організація ольвійського транспортного флоту; 2) зміни меж його діяльності; 3) вплив змін у конфігурації морських шляхів; 4) захист військовим флотом торговельних інтересів поліса. На цій основі буде охарактеризовано основні етапи розвитку транспортного флоту Ольвійської держави і розкрито його еволюцію з VI по I ст. до н. е.

При визначенні ареалу діяльності транспортного флоту Ольвії основну інформацію, безумовно, можна отримати з епіграфічних джерел. Серед

них слід виділити різні почесні декрети, особливо проксенії, причому як ольвійські, так і проголошені на честь ольвіополітів в інших містах. Ольвійські проксенії опосередковано свідчать про діяльність ольвійських торгівців у містах походження проксенів. Справа в тому, що однією з цілей видання такого декрету було те, що до обов'язків проксена входило всіляке сприяння торгівцям з міста, яке надало йому привілей. Проте ця категорія джерел не може засвідчити безпосередньо саме діяльність ольвійського флоту у відповідних містах, оскільки не виключено, що ольвійські купці-емпори могли користуватись і суднами, якими володіли судновласники з інших міст.

Безпосередньо фіксують діяльність морських торговців з Ольвії в інших містах проксенії, які видавалися ними на честь ольвіополітів. Цими декретами, крім інших привілеїв, надавалася недоторканість суднам проксенів, чим засвідчується, що останні були саме судновласниками-навклерами, а не просто торгівцями-емпорами.

Доповнити епіграфічні джерела для визначення меж ольвійської морської торгівлі можуть дані археології та нумізматики. Відомо, що ольвійські монети, на відміну, наприклад, від кізікінів, не виконували роль міжполісної валюти. Про це яскраво свідчить відомий декрет Каноба про гроші²¹. Виходячи з цього, знахідки ольвійських монет на території інших полісів у більшості випадків можна вважати свідченням діяльності саме ольвійських купців.

Свідчення про діяльність ольвійського військового флоту, спрямовану на боротьбу з піратством, можна отримати виключно з епіграфічних джерел, в яких містяться повідомлення про перемоги ольвійських моряків у боротьбі з піратами.

Що ж стосується змін у конфігурації морських шляхів, то про них можна дізнатися з писемних джерел, перш за все з періплів, які містять інформацію про торговельні маршрути у Причорномор'ї²². Порівнюючи цю інформацію з конкретними обставинами ольвійської історії, можна отримати картину впливів змін у конфігурації морських шляхів на розвиток торговельного та вантажного флоту Ольвійської держави.

Дуже цінну інформацію дають також графіті. Саме вони містять найдавніші дані про ольвійський транспортний флот. З графіті одержано також важливу інформацію про організацію флоту Ольвійської держави елліністичного часу.

Для розбудови власного флоту будь-якому полісу необхідно було мати, по-перше, достатньо кваліфікованих майстрів, які б знали у корабельній справі. По-друге — стабільне джерело забезпечення корабельним лісом, бажано власним, щоб не залежати від імпорту. Виходячи з наявності цих передумов, не можна не зазначити, що Ольвія мала всі можливості для розбудови власного флоту. Насамперед, у ній, очевидно, зберігалися традиції кораблебудування та мореплавства метрополії. Мілет архаїчного періоду був чи не найпотужнішою серед усіх грецьких полісів морською державою і мав найкращі кадри мореплавців та корабельних майстрів, деякі з яких могли переселитися до Ольвії.

Очевидно і те, що колоністи продовжували користуватися суднами, на яких вони прибули, ще не менш як 40 років²³. До того ж, поселенці прибували до міста кількома хвилями, постійно поповнюючи його флот за рахунок своїх кораблів. Проте й півстоліття з часу прибуття найперших поселенців було цілком достатньо для створення власного кораблебудування за наявності й інших відповідних ресурсів. При цьому кораблі переселенців завжди були перед очима місцевих корабелів як моделі для копіювання (і, навіть, подальшого вдосконалення).

Можна, зрозуміло, стверджувати а ргіогі, що Ольвія, як переважно аграрна держава, заселялася головним чином представниками професій, тісно пов'язаних з сільським господарством, перш за все, власне, селянами. Але досвід всієї грецької колонізації демонструє, що навіть колонії з аграрно спрямованою економікою, які проте мали потужні у мореплавному відношенні метрополії, активно займалися розбудовою власного флоту. Найяскравішим прикладом цього є коринфська колонія Сіракузи, яка мала потужний флот, незважаючи на те, що вона була переважно аграрною державою²⁴.

Крім того, після підкорення й пізнішого розгрому Мілета персами, мілетські ремісники розселилися по колоніях свого міста, серед яких Ольвія за ступенем інтенсивності зв'язків з метрополією займала далеко не останнє місце. Якщо ж у той час уже діяв мілетсько-ольвійський договір про ісополітію²⁵, то новоприбульці одразу ж отримували в Ольвії політичні права, що мало стати для них додатковим стимулом переселення саме до цього поліса.

Ольвія була добре забезпечена корабельним лісом, оскільки поряд з нею розташовувалися досить великі лісові масиви Гілеї²⁶. Факт заготівлі у цій місцевості корабельного лісу ольвіополітами підтверджується згаданим “листом жерця”²⁷. Оскільки цей лист датується VI ст. до н. е., то лісозаготівля вже існувала у Нижньому Побужжі не пізніше цього часу. Не виключено, її почали вести ще мешканці Борисфена (Березанського поселення). Деякі дослідники навіть вважають корабельний ліс однією з основних статей експорту Ольвії архаїчного періоду²⁸. Лісова фауна переважає в ольвійській окрузі на протязі всього доримського часу²⁹, що свідчить про постійне існування там чималих площ лісу. Враховуючи це, досить сумнівною виглядає теза В. Н. Таскаєва про імпорт Ольвією лісу з Фракії³⁰.

До речі, й сама лісозаготівля мала стати додатковим стимулом для розвитку в Ольвії вантажного флоту для перевезення лісу як мінімум з Гілеї до міста.

Транспортний флот Ольвійської держави VI ст. до н. е.

Перші свідчення про ольвійський цивільний флот дає нам відомий “лист жерця” з Гілеї, який датується видавцями 550—530 рр. до н. е.³¹ З інформації, що міститься у листі, випливає наявність у тогочасній Ольвії власних транспортних суден, якими у даному випадку перевозили ліс, судячи з контексту, для побудови святилища.

Екіпаж цих суден складався частково з рабів, які під час аварії потрапили з корабля. На грецьких суднах раби зазвичай були гребцями, отже, можна констатувати використання в Ольвії рабів у цій якості ще в архаїчний період. І, нарешті, не виключено, що корабель, про який ідеться у листі, знаходився у храмовій власності, а отже, вірогідною є наявність в Ольвії у другій половині VI ст. до н. е. храмового флоту. На жаль, “лист жерця” поки що є єдиним подібним свідченням, тому підтвердити існування храмового флоту та, у разі такого підтвердження, прослідкувати його подальшу історію є наразі неможливим.

Ольвійський транспортний (насамперед, вантажний) флот того часу, безумовно, не був виключено храмовим. Потреби міста у деревині чи камені не обмежувалися лише сакральними будівлями. Отже, поліс мав мати вантажний флот, який би забезпечував сировиною будівництво громадських споруд. Оскільки для подібних потреб у подальшому в Ольвії існував державний флот, то можна висловити припущення про можливість виникнення подібного флоту ще наприкінці VI ст. до н. е.

“Лист жерця” свідчить про діяльність ольвійського цивільного флоту лише у межах території Нижнього Побужжя. Що ж стосується міжполісної торгівлі, то стосовно неї немає навіть непрямих свідчень про зовнішньоекономічну діяльність навклерів у тогочасній Ольвії. Очевидно, що економічний потенціал архаїчної Ольвії був ще занижким для проведення будь-яких масштабних зовнішньоторговельних операцій.

Додатковим фактором, який мав гальмувати потреби поліса у розвитку торговельного флоту в той період, могла бути транзитна роль ольвійського порту, через який проходили кораблі, що прямували з Егейського моря до Боспору та Тавріки.

Отже, підсумовуючи вищенаведене, можна констатувати, що не пізніше другої половини VI ст. до н. е. в Ольвії виникає цивільний флот, який спочатку виконував переважно вантажні функції в межах території ольвійського поліса.

Транспортний флот Ольвійської держави V—IV ст. до н. е.

Для класичного періоду відомості про ольвійський флот є неповними. Зокрема, нам майже нічого не відомо про організацію флоту цього часу. Проте факт існування саме торговельного, а не тільки транспортного флоту, є очевидним. Адже у той період уже фіксується діяльність ольвійських навклерів-емпорів, які провадили самостійні торговельні операції поза межами Ольвійської держави.

Другою чвертю V ст. до н. е. датується лапідарний напис, який було знайдено на Західному теменосі Ольвії. Це присвята Аполлону Лікарю-володарю Істрії від ольвіополіта Ксанфа³². Вважається, що подібні присвяти ставилися проксенами богам-покровителям міст, де вони отримували проксенію, тобто Ксанф був прокшеном Істрії. Напис є першим свідченням діяльності ольвійського купця за кордоном — у Західному Причорномор’ї. Епіграфічна інформація доповнюється археологічними даними, згідно з якими ольвійські монети класичного періоду знаходять у районах гирл Дунаю й Дністра³³, тобто у районах Істрії та полісів Подністров’я. Отже, ще з першої половини V ст. до н. е. ольвійські купці й судновласники розпочинають активну економічну діяльність у західному напрямку аж до Подунав’я.

IV-м століттям до н. е.³⁴ датується проксенічний декрет, виданий на честь ольвіополіта в Херсонесі³⁵. Там же також відоме поховання ольвіополіта, вірогідно, купця³⁶. Як і для західного напрямку ольвійської морської торгівлі, для східного інформація епіграфічних джерел доповнюється археологічною та нумізматичною: ольвійські дельфінчики відомі у Західному Криму, переважно у районі Керкінітіди³⁷, є знахідки ольвійських монет також й у Херсонесі³⁸.

Таким чином, можна стверджувати, що основним районом активності ольвійських морських торговців було Північно-Західне Причорномор’я від гирла Дунаю до району Херсонеса. Проте вже у другій половині IV ст. до н. е. ольвіополіти розширюють свою торговельну діяльність аж до Егейського моря. У 30—20-х роках IV ст. до н. е. після відбудови Мілета був поновлений договір про ісополітію між ним та Ольвією, який створив пільговий режим для торговців Ольвії у метрополії³⁹.

Такі зміни у географії торговельної діяльності ольвійських навклерів можуть бути пояснені тим, що не пізніше початку IV, а скоріше ще у V ст. до н. е. грецькими мореплавцями освоюється так званий “короткий шлях” від мису Карамбіс у Південному Причорномор’ї до мису Кріу Метопон — у Північному. З того часу кораблі, що прямували з Егейського

моря на Боспор, який якраз переживав економічне піднесення, оминають ольвійський порт. Це не могло не спонукати ольвійських торговців до по-жвавлення власної морської торгівлі, яка мала б компенсувати втрати від зменшення транзитної торгівлі.

Говорячи про багаті ринки Східного Середземномор'я, слід зазначити, що коли у V ст. до н. е. торгівля між Причорномор'ям і Егейським морем жорстко контролювалася Афінами, то після їх поразки у Пелопоннеській війні поліси Причорномор'я могли самостійно виходити і на середземноморські ринки. Саме тому в той час ольвіополіти з'являються у басейні Егейського моря. Досить показовим є той факт, що до першої половини IV ст. до н. е. включно серед мешканців економічно розвинутих центрів Егейського моря проксенію в Ольвії отримали лише афіняни⁴⁰. Проте вже у другій половині того ж століття проксенії одержують мешканці обох полісів, які контролювали шлях з Чорного моря до Пропонтиди і далі — до Егеїди: Візантія та Калхедон⁴¹.

Зрозуміло, що перед Ольвією, як перед найпотужнішим у морському відношенні полісом Північно-Західного Причорномор'я, поставало питання унебезпечення торгівлі в акваторії цього регіону. Для цього ольвіополіти, очевидно, контролювали морську акваторію Чорного моря у згаданих районах, використовуючи свій військовий флот. Це робилося насамперед задля боротьби з піратством. Наявність піратів у Північно-Західному Причорномор'ї й боротьба ольвіополітів з ними підтверджуються даними відомого декрету з острова Левке⁴². Цей декрет датується 20—30-ми роками IV ст. до н. е.⁴³, але, оскільки Ольвія встановлює контроль над цим островом ще з VI ст. до н. е.⁴⁴, ситуацію, відображену у декреті, можна з певними застереженнями екстраполювати на більш ранній час. Адже контроль над настільки віддаленим від Ольвії островом був би неможливим без наявності певних військово-морських сил. Тільки достатньо сильний флот міг забезпечити надійний захист багатой храмової скарбниці святилища Ахілла, оскільки вона неодноразово викликала суто меркантильну зацікавленість з боку піратів (мабуть, із самого часу її виникнення)⁴⁵. Та й сам факт контролю над широковідомим у грецькому світі святилищем Ахілла мав слугувати підтвердженням морської могутності ольвіополітів, зрозуміло, у регіональних масштабах. Взагалі, широке розповсюдження на території Ольвійського поліса культу цього героя-бога, якого так шанували мореплавці, в тому числі і проведення ігор на честь Ахілла, мало засвідчити певні претензії поліса на виключний статус у морській акваторії Північно-Західного Причорномор'я.

Підсумовуючи вищезазначене, можна констатувати, що не пізніше першої половини V ст. до н. е. Ольвійська держава створює власне торговельний флот. У V — на початку IV ст. до н. е. торговельна діяльність ольвійського флоту в основному обмежується Північно-Західним Причорномор'ям. З другої половини IV ст. до н. е. ольвійські навклери починають виходити на ринки Східного Середземномор'я.

Транспортний флот Ольвійської держави III—I ст. до н. е.

Період еллінізму був часом і найвищого піднесення, і занепаду Ольвійської держави. Саме до періоду III—II ст. до н. е. відносяться й основні відомості про ольвійський цивільний флот, насамперед про його організацію.

Ольвійський флот цього періоду складався з державного та приватного. Відомості про державний флот Ольвії містяться у декреті на честь Про-

тогена⁴⁶ та графіті, яке опубліковано Н. В. Шебаліним⁴⁷. Декрет подає відомості про функції державного флоту, а графіті — про його організацію.

Отже, державний флот Ольвії виконував функції перевезення великих партій вантажів для потреб поліса, наприклад — каміння для будівництва укріплень. Крім каміння, до таких вантажів можна віднести і продовольство, зокрема хліб, закупівлею якого займалася спеціальна колегія сітонів⁴⁸. Очевидно, що робити подібну закупівлю за допомогою державного флоту безпосередньо у місті — виробнику товару було надійніше і вигідніше, ніж закуповувати продовольство в іноземних купців, які, як відомо, завжди намагалися нажитися на важкому становищі покупців.

Слід також зазначити, що всі подібні перевезення були нерегулярними, оскільки потреба, наприклад, у великих партіях каміння виникала лише під час масштабних будівництв чи перебудов або ремонту суспільних будівель: укріплень, будинків, храмів тощо. Те ж саме стосується продовольства, якого у великій кількості поліс потребував лише в роки неврожаю. У випадку якщо ж такої необхідності не було, то державний флот міг здаватися на відкуп приватним особам. Факт існування подібної практики у грецькому світі засвідчує трактат Ксенофонта “Про прибутки”, в якому автор пропонує ввести в Афінах саме таку практику. На думку дослідників, ця ідея була запозичена Ксенофонтом з реальної практики острівних або малоазійських полісів⁴⁹. Інститут відкупщиків був широко розповсюджений і в Ольвії, про що свідчить, зокрема, все той же декрет на честь Протогена.

Для управління державним флотом у Ольвії існувала спеціальна колегія навклерів, про існування якої свідчить графіті, яке було знайдене в 1963 р. під час розкопок агори. Н. В. Шебалін, який вперше опублікував його, датував графіті III ст. до н. е., В. А. Анохин та А. С. Русяєва — II ст. до н. е.⁵⁰ Проте навіть пізнє датування не заперечує існування цієї колегії й у третьому столітті до н. е., оскільки флот, яким вона керувала, у той час уже існував. Текст графіті не конкретизує функції колегії, а лише засвідчує факт її існування. Тому питання про широту повноважень навклерів та їх взаємовідносини з іншими колегіями, зокрема сітонами, залишається нез’ясованим.

Крім державного, який міг, як зазначено вище, здаватися в оренду приватним особам, в Ольвії існував і власне приватний флот. Декрет на честь Протогена засвідчує існування приватних осіб, яким поліс оплачував фрахти на перевезення каміння, оскільки державні кораблі на той час знаходились у неробочому стані. Отже, за потреби приватний флот виконував вантажні функції. Приватні навклери, згадані у декреті, наряд чи були великими судновласниками. К. М. Колобова навіть припустила, що конкуренція з боку державного флоту не давала змоги розвиватися великим приватним судновласницьким підприємствам⁵¹.

Проте в нашому розпорядженні є відомості, які дозволяють заперечити подібне твердження. Ціла серія проксенічних декретів, що походять зі святилища Аполлона на Делосі, а також з Родоса та полісів родоського кола була видана, судячи з усього, на честь членів однієї родини⁵². Найвидатнішим представником цієї родини й одним з найвідоміших ольвійських купців пізньоелліністичного часу був Посідей, син Посідея, радник царя Малої Скіфії Скілура⁵³. Більшість дослідників вважає його багатим морським торговцем. Саме на честь цієї особи було видано цілий ряд проксенічних декретів на Родосі, Косі та Тенедосі⁵⁴, з якими, очевидно, він в основному і вів справи. Навряд чи Посідей міг провадити настільки широкомасштабні торговельні операції у Східному Середземномор’ї, не маючи

із самого початку чималого капіталу і власного флоту, а також вже до певної міри налагоджених контактів з місцевими торговцями. Це мало дозволити родині Посідея, починаючи з IV, а особливо у III—II ст. до н. е., коли стосунки між Ольвією й Родосом стають найтіснішими⁵⁵, вже маючи сталі зв'язки у Східному Середземномор'ї, налагодити контакти з одним з найголовніших торговельних партнерів Ольвії елліністичного часу. Тому не дивним є той факт, що Посідей був дедикантом божества Родос, культ якого був широко розповсюджений і в тих полісах, які мали тісні зв'язки з родосцями. Звертає на себе увагу те, що Посідей був також і дедикантом Афродіти Евплойї та Ахілла — божеств, тісно пов'язаних з мореплаванням. Практично всі відомі нам члени його родини були жерцями морських божеств: Аполлона Дельфінія, Афродіти Понтії й Афродіти Евплойї⁵⁶, а як мінімум троє з них були також проксенами Аполлона Делоського⁵⁷. Цей тісний зв'язок між родиною Посідея та культурами божеств, пов'язаних саме з мореплаванням, дає змогу зробити припущення, що у той час як одна частина членів цієї родини була жерцями морських божеств, інша — морськими торговцями, діяльності яких ці боги сприяли і, таким чином, діяльність обох цих частин гармонійно доповнювала одна одну.

Тісний зв'язок між навклерами та жерцями морських божеств є загальновідомим. В усіх союзах-фіасах навклерів Давньої Греції одним з найвищих посадових осіб був жрець фіасу, та й самі союзи створювалися навколо культу якогось морського божества, переважно Посейдона⁵⁸. В Ольвії культ Посейдона не відігравав дуже великої ролі, оскільки основними покровителями мореплавання були головні полісні божества — Аполлон Дельфіній та Ахілл. У цьому контексті зв'язок родини Посідея з культом Аполлона виглядає особливо логічним. Можна припустити, що коли в Ольвії існував фіас навклерів, то він об'єднувався саме навколо шанування Аполлона Дельфінія.

У цьому контексті можна висловити припущення, що зв'язок з морською торгівлею мала також родина Протогена. Дослідження останнього часу доводять, що у родині Протогена було спадковим жрецтво Аполлона Дельфінія⁵⁹. Щодо самого Протогена, то його визначають як “чи то лихваря, чи то купця, чи то землевласника, чи то все це разом”⁶⁰. Те, що Протогена вважають за великого землевласника викликає дуже серйозні сумніви, оскільки велика ольвійська хора припиняє своє існування у третій чверті III ст. до н. е., й у другій половині III — середині II ст. до н. е. у сільській околиці Ольвії існують лише нечисленні поселення лівобережжя Бузького лиману⁶¹. Те, що Протоген, як і його батько, займався лихварством, є безсумнівним. Проте слід наголосити, що лихварство у пізньокласичний та елліністичний періоди було тісно пов'язане з морською торгівлею. Грецькі лихварі-трапедзити активно кредитували морських торговців і судновласників, що яскраво демонструють, наприклад, промови Демосфена⁶². При цьому багато трапедзитів спочатку були судновласниками, а потім поєднували обидві професії. Цілком можливо, що це безпосередньо стосується і родини Протогена. Адже власне трапедзити походили переважно з іноземців, і такі лихварі активно діяли в Ольвії. До того ж родина Протогена, судячи із жрецьких обов'язків, належала до аристократичних, для яких лихварство мало бути ганебною справою. Тому не виключено, що початковий капітал Протогенової родини був нажитий у торговельній сфері, а сам Протоген був одночасно і судновласником.

Таким чином, у пізньоелліністичний час в Ольвії вже з'явилися багаті впливові родини морських торговців, які проводили торговельні операції у досить широкому колі регіонів.

Що ж стосується меж торговельної активності ольвійського флоту елліністичного періоду, то вони були ширшими, ніж раніше. Так, у III ст. до н. е. ольвійський купець був вшанований проксенією у Калхедоні на Боспорі Фракійському⁶³, що свідчить про намагання ольвіополітів налагодити торговельні стосунки з полісами, які розміщувалися на шляху з Чорного до Егейського морів. У III—II ст. до н. е. цілий ряд ольвіополітів отримали у Мілеті громадянські права згідно з договором про ісополітію. І, нарешті, вищезгаданий Посідей одержав проксенію у трьох полісах південної Егеїди. Отже, можна констатувати, що у елліністичний час ольвійський торговельний флот починає провадити операції не тільки у басейні Чорного, а й Егейського морів.

Важливою проблемою була боротьба з піратством у Причорномор'ї. Посідей на чолі військового флоту розбив піратів-сатархів⁶⁴. Деякі дослідники вважають флот Посідея скіфським, посиляючись на місцезнаходження напису, в якому йдеться про ці події, на території Кримської Скіфії. Проте логічно, враховуючи походження Посідея і тісні взаємини між Ольвією та Кримською Скіфією, бачити в цьому флоті саме ольвійський військовий флот.

Таким чином, починаючи з III ст. до н. е. ольвійський торговельний флот уже провадить торговельні операції у басейні Егейського моря, початок яким було покладено ще у попередній період. У той час серед ольвійських навклерів уже виокремлюються досить заможні родини, торговельна діяльність яких заохочується полісами Егейського моря.

Підсумовуючи все вищезазначене, можна зробити наступні висновки: маючи непогану сировинну базу для побудови кораблів, а також традиції кораблебудування й мореплавства, привнесені з метрополії, Ольвія не пізніше кінця VI — початку V ст. до н. е. будує власний флот. При цьому військовий флот будувався значною мірою для охорони морських шляхів і, відповідно, для захисту торговельного. У ранньокласичну добу ольвіополіти провадили торговельні операції переважно у Північно-Західному Причорномор'ї, води якого значною мірою контролювались їхнім військовим флотом. З другої половини IV ст. до н. е., у зв'язку з посиленням економічного потенціалу Ольвії та зі зміною трансчорноморських маршрутів, ольвійські купці починають провадити більш масштабні торговельні операції у Західному й Північному Причорномор'ї та басейні Егейського моря. Не пізніше III ст. до н. е. в Ольвії вже існують досить багаті родини, які займаються морською торгівлею. Не виключено, що саме вони й стали тією силою, яка фактично керувала полісом у пізньоелліністичний період. Звертає на себе увагу, що у часи загальної кризи поліса, яка виявлялася, зокрема, й у загибелі його хори, ольвійські морські торговці, судячи з усього, продовжували активну торговельну діяльність. Це дає привід поставити питання про можливість ведення ними торгівлі не тільки товарами ольвійського чи скіфського виробництва, але й посередницької міжполісної торгівлі.

Дослідження проблем, порушених у статті, потребує дальшого продовження із залученням більшої кількості різнопланових джерел. Проте вже зараз дані, які наведені у цій праці, дають змогу зробити висновок про важливу роль морської торгівлі в економічному й духовному житті ольвіополітів на всіх етапах розвитку Ольвійської держави доримського часу.

- ¹ Наприклад, промови Демосфена (Dem., XXXV).
- ² IOSPE I², Inscriptiones orae septentrionalis Ponti Euxini Graecae et Latinae / Ed. Latyschev. Vol I². Petropoli, 1916, 20, 27, 30; Надписи Ольвии (далее — НО). — Л., 1968, 1—27 та ін.
- ³ Наприклад, “Лист жерця” з Гілеї, Декрет на честь Протогена та графіті з розкопок ольвійської агори.
- ⁴ Анохин В. А. Торговля и денежное обращение // Археология Украинской ССР. — Т. 2. — К., 1986. — С. 487—498, Брашинский И. Б. Торговля // Античные государства Северного Причерноморья. — М., 1984. — С. 174—187.
- ⁵ Крыжицкий С. Д., Русяева А. С., Крапивина В. В., Лейпунская Н. А., Скржинская М. В., Анохин В. А. Ольвия. Античное государство в Северном Причерноморье. — К., 1999. — С. 151, 220 та ін.
- ⁶ Русяева А. С. Религия и культы античной Ольвии. — К., 1992. — С. 41 сл.
- ⁷ Там же. — С. 71.
- ⁸ Охотников С. Б., Островерхов А. С. Святилище Ахилла на острове Левке (Змеином). — К., 1993. — С. 104—117.
- ⁹ Буйских С. Б. Исследование святилища Ахилла на Бейкушском мысу (предварительные итоги) // ANAXAP I, X Сб. — Вып. XI, 2001. — С. 34—43.
- ¹⁰ Русяева А. С. Указ. соч. — С. 116.
- ¹¹ Русяева А. С. Афродита Урания — патронесса милетско-понтитской колонизации // Боспорский феномен: колонизация региона. Формирование полисов. Образование государства. — СПб., 2001. — С. 17—21.
- ¹² Русяева А. С. Религия и культы... — С. 112.
- ¹³ Карышковский П. О. Монеты Ольвии. — К., 1988. — С. 45, 49, 57 и др.
- ¹⁴ Самойлова Т. С. Культы греческих богов в Нижнем Поднестровье в доримский период // Мир Ольвии. — К., 1996. — С. 183—184.
- ¹⁵ Колобова К. М. К вопросу о судовладении в древней Греции. — М., 1933.
- ¹⁶ Таскаев В. Н. Торговый и военный флот государств Северного Причерноморья в V—I вв. до н. э.: Автореф. дис. ... канд. ист. наук. — М., 1975.
- ¹⁷ Петерс Б. Г. Морское дело в античных государствах Северного Причерноморья. — М., 1982.
- ¹⁸ Назаров В. В. До питання про морську справу ольвіополітів // Археологія. — 1994. — № 2. — С. 94—100.
- ¹⁹ Таскаев В. Н. Указ. соч. — С. 10—16.
- ²⁰ Наприклад, про малу кількість ольвійських проксеній у порівнянні з херсонесськими і, відповідно, про більшу торговельну спрямованість економіки останнього (див.: Колобова К. М. К вопросу... — С. 95).
- ²¹ Виноградов Ю. Г., Карышковский П. О. Ольвийский декрет Каноба о деньгах и стоимости драгоценных металлов на Понте в IV в. до н. э. // Вестник древней истории (далее — ВДИ). — 1976. — № 4. — С. 20—42.
- ²² Ця інформація проаналізована у працях М. І. Максимової та В. Ф. Гайдукевича (Максимова М. І. Краткий путь через Черное море и время его освоения греческими мореходами // Материалы и исследования по археологии СССР (далее МИА). — 1954. — № 33. — С. 45—47. Гайдукевич В. Ф. О путях прохождения древнегреческих кораблей в Понте Эвксинском // Краткие сообщения Института археологии АН СССР (далее — КСИА). — Вып. 116. — С. 352—357.
- ²³ Петерс Б. Г. Указ. соч. — С. 77.
- ²⁴ Вже у першій половині V ст. до н. е. флот тирана Сиракуз Гелона вважався найпотужнішим серед усіх флотів еллінського світу (Herod., VII, 145).
- ²⁵ Граков Б. Н. Материалы по истории Скифии в греческих надписях Балканского полуострова и Малой Азии // ВДИ. — № 2/3. — 1939. — № 35 прим.
- ²⁶ Иевлев М. М. К проблеме о месторасположении Гилеи // Археологічний літопис Лівобережної України. — 1999. — № 2. — С. 28—29.
- ²⁷ Русяева А. С., Виноградов Ю. Г. Лист жерця з Гілеї // Золото степу. Археологія України. — Київ — Шлезвіг. — 1991. — С. 201—202.
- ²⁸ Крыжицкий С. Д. и др. Ольвия... — С. 76 сл.
- ²⁹ Журавльов О. П. Історія фауни й тваринництва Нижнього Побужжя в античний час. Автореф. дис. ... канд. ист. наук. — К., 1993. — С. 9.
- ³⁰ Таскаев В. Н. Указ. соч. — С. 11.
- ³¹ Виноградов Ю. Г., Русяева А. С. Указ. соч. — С. 201.
- ³² Див.: Русяева А. С. Религия и культы... — С. 36.
- ³³ Карышковский П. О. Указ. соч. — С. 49.
- ³⁴ Виноградов Ю. Г. Указ. соч. — С. 171, прим. 118.
- ³⁵ IOSPE I², 345, 546.
- ³⁶ IOSPE I², 546.
- ³⁷ Золотарев М. И. Херсонес и Ольвия в конце VI—II вв. до н. э.: Автореф. дис. ... канд. ист. наук. — Л., 1986. — С. 8.

- ³⁸ Там же. — С. 7: Карышковский П. О. Указ. соч. — С. 49.
- ³⁹ Жебелев С. А. Северное Причерноморье. — М.—Л., 1953. — С. 39—40.
- ⁴⁰ НО, 5. Аркадійський Орхомен, мешканець якого отримав проксенію у першій половині IV ст. до н. е. (НО, 4) до таких центрів не належав.
- ⁴¹ НО, 9.
- ⁴² IOSPE I², 325.
- ⁴³ Виноградов Ю. Г. Политическая история Ольвийского полиса VII—I вв. до н. э. — М., 1989. — С. 164.
- ⁴⁴ Охотников С. Б., Островерхов А. С. Указ. соч. — С. 106; Русяева А. С. О. Левке // Археология Украинской ССР. — Т. 2. — С. 328.
- ⁴⁵ Толстой И. Остров Белый и Таврика на Евксинском Понте. — Пг., 1918. — С. 43—45.
- ⁴⁶ IOSPE I², 32.
- ⁴⁷ Шибалин Н. В. К Ольвийским государственным древностям (по материалам граффити) // Античная история и культура Средиземноморья и Причерноморья. — Л., 1968. — С. 296—299.
- ⁴⁸ НО, 72.
- ⁴⁹ Колобова К. М. Указ. соч. — С. 57.
- ⁵⁰ Ольвия... — С. 379.
- ⁵¹ Колобова К. М. Указ. соч. — С. 59.
- ⁵² Реконструкція генеалогічного дерева цієї родини була здійснена А. С. Русяєвою: Религия и культы... — С. 208.
- ⁵³ Див. літ. Виноградов Ю. Г. Указ. соч. — С. 241 сл.
- ⁵⁴ IOSPE I², 77, 78.
- ⁵⁵ Крыжицкий С. Д. и др. Ольвия... — С. 213.
- ⁵⁶ Русяева А. С. Указ. соч. — С. 207, 208, 44, 104—106.
- ⁵⁷ Граков Б. Н. Материалы по истории Скифии в греческих надписях Балканского полуострова и Малой Азии // ВДИ № 2/3, № 12, 23—24.
- ⁵⁸ Колобова К. М. Указ. соч. — С. 39 сл.
- ⁵⁹ Русяева А. С., Крапівіна В. В. До історії Ольвії IV—I ст. до н. е. // Археологія. — 1992. — № 2.
- ⁶⁰ Колобова К. М. Указ. соч. — С. 50.
- ⁶¹ Крыжицкий С. Д., Буйских С. Б., Бураков А. В., Отрешко В. М. Сельская округа Ольвии. — К., 1989. — С. 100—101.
- ⁶² Dem. XXXII—XXXV, LVI.
- ⁶³ Виноградов Ю. Г. От Риндака до Борисфена // Археологія. — 1994. — № 2. — С. 145—146.
- ⁶⁴ IOSPE I², 672. До речі, стела з написом присвячена Ахіллу, володарю о Левке.

