Міністерство науки та освіти України

ОДЕСЬКА НАЦІОНАЛЬНА МОРСЬКА АКАДЕМІЯ

Факультет морського судноводіння

Кафедра Українознавства

РЕФЕРАТ

На тему:

«Мореплавство на Чорному та Азовському морях у стародавні часи»

**Виконав**: курсант групи 1115

Калініченко Г.Є.

**Керівник**: доктор політ. наук,

професор кафедри українознавства

Василенко С.Д.

Одеса 2008

План

1.Вступ

2. Перші історичні відомості про мореплавтство. Розвиток мореплавства у давнину

2.1.Зародження мореплавства

2.2.Єгипет

2.3.Фінікія

2.4.Карфаген

3. Початок мореплавства на території сучасної України

3.1.Давня Греція

3.2.Давній Рим

4. Висновки

Література

## 1.Вступ

Ще з сивої давнини відомо, що найшвидшому піднесенню держави сприяє море та морський флот. Зовнішня торгівля збагачує державу, а дослідження та відкриття нового – людину. Саме море вирішує ці два головні питання.

Розвиток морського флоту впливає на розвиток культури майже всіх країн світу, дає поштовх точним і гуманітарним наукам вцілому, забеспечує цілу сферу діяльності та багато різноманітних професій для людини. Мореплавство стає не просто новою наукою, а абсолютно новим світоглядом, який дає змогу навіть сучасній людині почувати себе дійсно вільною, незалежною від загальної системи.

Україна – це морська держава. До нашої ери такої держави не існувало, але по наших морях вже ходили найкращі кораблі того часу. Хіба це можливо? Так, спробую довести це твердження.

## 2. Перші історичні відомості про мореплавтство. Розвиток мореплавства у давнину

Розвиток мореплавства у давнину можна поділити на три періоди:

Перший період – від зародження мореплавства до появи вітрил. Люди кам’яного віку, які зрозуміли значення річок і морів в їх житті і почали добувати доступних для них молюсків та інших морських тварин, врешті-решт створили найпростіші засоби пересування – далеких предків сучасних річкових та морських кораблів. Одночасно люди вигадали и перші рушії – спочатку жордину, а потім весло. Великий крок вперед мореплавство зробило після створення у 5-4 тис. до н.е. вітрила – найдивовижнішого відкриття, яке більше 6 тис. років допомагало морякам і здійснило вирішальний вплив на розвиток мореплавства.

Другий період – від появи вітрила до перших узбережних рейсів в межах одного морського басейну. Вдосконалення суднобудування дозволило фінікійцям споруджувати кораблі, пристосованих до узбережних морських плавань. В бронзовому віці створюються перші морські грузові судна, що розширюють кордони мореплавства. Відважні фінікійці мандрують Середземним морем, китайські мореплавці заселюють найближчі острови. Подальший розвиток отримує мореплавство на території сучасної України.

Третій період – від узбережних каботажних рейсів до перших довгих морських походів і приходу науки на службу мореплавству. В першому тис. до н.е. здійснюються перші далекі морські плавання. У 6 ст. до н.е. фінікійці в трьохлітньому рейсі обігнули африканський континент, карфагенянин Гамількон обігнув Піренейський півострів, а грек Скілак із Кіріанди здійснив плавання по Індійському океану. Вагомий внесок зробили грецькі вчені та винахідники у 6 ст. до н.е. Так, Фалес із Мілета вказав морякам, як орієнтуватися по сузір’ю Мала Ведмедиця, Анаксимандр написав перші географічні карти, був створений перший залізний якір, застосування якого дозволило вести торгівлю в будь-якому місці узбережжя. Значно вдосконалилась техніка суднобудування.

## 2.1.Зародження мореплавства

Більше 70 відсотків поверхні земної кулі вкриті безмежними водними просторами океанів та морів, басейнів озер та річок, і зрозуміло, що вже в кам’яному віці люди звернули увагу на воду як на одно з безперечних джерел життя.

Люди нарівні з землеробством та полюванням зайнялись і риболовством у відкритому морі, застосувавши для цього первинні плаваючі засоби: спочатку – легкі плоти з очерета, потім – найпростіші човни із звірячих шкір, а пізніше – човни та каноє, вироблені з цілого дерева. Керували таким плотом за допомогою жордини, а потім – веслами. Так було закладено початок суднобудування і розвитку водного транспорта.

В період ранньої цивілізації (приблизно 6 тис. – 4 тис. років до н.е.) у людини з’являється бажання до вивчення морських просторів.

Перші судна були гребними і мали єдиний рушій – весла. Поступово розміри суден збільшувались, покращувалась конструкція корпуса, зростала кількість гребців. Із відкриттям вітрила (приблизно 5 тис. – 4 тис. років до н.е.) стало можливим здійснення довгих мандрувань по воді і засвоєння водних просторів. Перші рейси здійснювались недалеко від узбережжя, а потім люди навчилися орієнтуватися по сонцю та зірках або по польоту птахів. Так як плавання не завжди проходили в хороших погодних умовах, мореплавці замислювались над кращою конструкцією судна. Так, у бронзовому віці (3 тис. – 1 тис. років до н.е.) з’являються гребні кораблі, оснащені вітрилами. Але ще довгий час основним рушієм були весла: чим більше корабель, тим більше гребців.

## 2.2.Єгипет

Стрімкий розвиток цивілізації в Єгипті супроводжувався вдосконаленням самих різноманітних технологічних засобів, в тому числі і суднобудування.

Є відомості про те, що для торгівлі із середземноморськими містами Єгипет мав морські кораблі 3.5 – 2 тис. років до н.е.

Для перевезення великих вантажів єгиптяни створили спеціальні плоскодонні судна – барки. Необхідної продольної міцності вони досягали завдяки пристроям додаткових укріплень із продольних дерев’яниз брусів.

Єгиптяни виготовляли кораблі із місцевих порід дерев, а також із сосни, яку привозили із Сирії. Приблизно 2.5 тис. років до н.е. єгиптяни відправляли у Сирію цілі морські експедиції. Гавані Червоного моря приймали судна з різноманітними товарами із східних країн: Індії, Китаю, Аравії.

Експедиції в країну Пунт (східна Африка) були добре озброєнні і були напіввоєнними. Із цієї країни вивозили золото, кам’яні посудини, вироби з фаянсу та інші.

При вході в порт на острові Фарос в середині 3 ст. до н.е. вперше в історії був створений маяк, який став одним із чудес світу.

Для охорони від піратів єгипетські фараони мали спеціальні військові кораблі.

В 3 ст. до н.е. в Єгипті було побудовано сорокавесловий корабель (тессароконтера). Корабель мав два носи та дві корми, декілька таранів. Довжина судна складала 280 футів, нирина 38 футів. На кораблі розташовувались 4 тис. гребців, 3 тис. екіпажу та 400 чоловік обслуги. Весла були налиті свинцем, що полегшувало роботу гребців.

## 2.3.Фінікія

Не буде перебільшенням сказати, що давні народи Фінікії (узбережжя сучасної Сирії) також зробили великий внесок в історію мореплавства. Стародавні фінікійці, очевидно, першими серед народів Середземноморських країн вийшли у відкрите море; їх вважали найкращими мореплавцями. Вітрильні кораблі фінікійців, призначені для перевезення вантажів, були відомими далеко за кордонами своєї Батьківщини, відрізнялись добрими мореходними якостями і вважались найкращими кораблями того часу.

Ще в 4 тис. до н.е. Фінікія вела морську торгівлю з Єгиптом та Месопотамією, куди окрім загальних товарів вивозився стройовий та мачтовий ліс для спорудження суден. Фінікійці мали добрі торгівельні зв’язки із жителями островів Середземного моря.

В середині 2 тис. до н.е. фінікійці заснували ряд колоній в Середземноморському басейні.

Плавання навколо Африки за наказом єгипетського фараона Нехо ( приблизно 4 ст. до н.е.) почалось у Червоному морі, а через три роки, подолав простори Індійського та Атлантичного океанів, фінікійці дійшли до Гераклових стовпів (Гібралтарська протока) і повернулись до Єгипту.

## 2.4.Карфаген

Карфаген був заснований фінікійцями у 9 – 8 ст. до н.е. у просторній гавані Туніської затоки.

Карфагеняни здійснили декілька морських походів біля західних берегів Африки і Західної Європи. До 6 ст. до н.е. відноситься плавання карфагенського царя Ганнона біля Антлантичного узбережжя Африки. Флот Ганнона складався з 50 – 60 веслових кораблів, на яких було більше 30 тис. чоловіків та жінок. Флот дістався Гвінейського заливу, але із-за нестачі припасів був вимушений припинити подорож і повернутися назад. В результаті цього плавання були засновані африканські колонії.

Карфаген проіснував аж до 146 року до н.е., поки не був зруйнований римськими військами внаслідок тривалих Пунічних війн.

## 3. Початок мореплавства на території сучасної України

## 3.1.Давня Греція

Сприятливі умови спричинили швидке становлення суднобудування і мореплавства. До 6 ст. до н.е. греки, що створили колонії по всьому Середземного моря на заході і до берегів Чорного моря на сході, вже мали величезний морський флот.

За свідоцтвом грецького філософа Стратона Чорне море не мало виходу до міста Візантія, тобто протоки Босфор не існувало. Але річки, які впадали в Чорне море, прорвали прохід і вода линула в Мармурове море і протоку Дарданелли. До 4 тис. до н.е. Мармурове море було озером.

Спочатку Чорне море було недоступним для плавання і заселення узбережжя і називалось Аксинським «негостинним» із-за зимових штормів та дикості місцевих племен. Але все ж у 6 ст. до н.е. Північне Причорномор’є починають заселяти грецькі переселенці. Вони заснували тут, на краю Ойкумени, поліси, міста-держави. Після заснування міст на узбережжі Чорного моря воно почало зватися Понтом Євксинським «морем гостинним», іноді називали Понтом Скіфським або просто Понтом.

Поселення, як правило, виникали в місцях впадіння річок у море, або ж на морських островах поблизу річних дельт.

Місто Тіра було засноване вихідцями малоазійського міста Мілету в 6 ст. до н.е. (нині м. Білгород-Дністровський).

Місто Ольвія було розташоване на правому березі Бузько-Дністровського лиману (с. Парутино) і засноване мілетцями в першій половині 6 ст. до н.е.

Місто Херсонес, розташоване в південно-західній Частині Кримського півострова (м. Севастополь) на землі грецького емпірія, було засноване в 422-421 рр. до н.е. мешканцями м. Гераклеї Понтійської.

Місто Феодосія засноване в 6 ст. до н.е. мілетцями.

Пантікапей (м. Керч) також заснований у 6 ст. до н.е. мілетцями. Особливе місце займав Боспор Кіммерійський (Керченська протока), як вузол достатньо розвинених торгівельних шляхів.

Грецькі торговельні судна, що виходили з портів Чорного моря, йшли вверх по Дунаю, доходили до країн Північної Європи. Рухаючись у протилежному напрямку по давнім азіатським шляхам, греки доходили в долину Інду, або морським шляхом через Червоне море в Індійський океан.

Технології суднобудування у греків були найкращими в ті часи. Судна мали кіль, фальшкіль, штевні, шпангоути. В будівництві суден застосовувались дефіцитні матеріали: дуб, акація, сосна, бук.

Корпус нижче ватерлінії смолили або покривали свинцевими листами. Весь корпус фарбували і натирали жиром, а для баласту використовували пісок. Для захисту від хвиль існував полотняний фальшборт. Значною стала різниця між торговельними та військовими суднами: торговельні судна мали трюм, довжина якого досягала 20-25м, ширина 7-8м, вантажність 800-1000 тонн. Торговельні судна були важчими та місткими. Спочатку вони були веслувальними, але у зв’язку із збільшенням розмірів та вантажності на них почали ставити вітрила. Головна щогла несла чотирикутний парус, іноді ставили допоміжний невеликий парус. Передня щогла мала нахил у бік носу і була попередницею бушприту. Це дозволяло судно плисти при бокових вітрах.

Існувало декілька типів торговельних суден: лемб, келет, керкур та гіппегос (призначений для перевезення живих коней).

Військові кораблі мали назву за кількістю рядів весел: монера, дієра, трієра, тетрера тощо. Основну частину флоту складали трієри. Це були гребні судна з трьома рядами весел на кожному борті, оснащені також вітрилами. Довжина 38м, ширина 6м, водотоннажність 90 тонн, з екіпажем до 200 чоловік.

Цікавим є той факт, що, незважаючи на таку досконалу технологію суднобудування та середню тривалість служіння корабля (а це 40-50, а іноді і 80 років), ні одна трієра не збереглась до нашого часу. Вчені можуть тільки приблизно визначити її технічні дані завдяки малюнкам та написам, які залишили нам у спадок давні греки.

## 3.2.Давній Рим

Занепад грецького мореплавства пов’язаний з безперервними війнами. В 2 ст. до н.е. римляни завоювали Грецію і до 4 ст. н.е. продовжується період Риської давньої історії.

До початку нової ери римляни досягли значних успіхів в суднобудуванні та судноводінні, скориставшись досягненнями своїх іменитих попередників – єгиптян, мінойців, фінікійців, греків та карфагенян.

Після перемоги над Карфагеном римляни зацікавились країнами, з якими їх ворог вів торгівлю. Грецький історик Полібій за завданням римлян здійснив дослідницьку подорож вздовж північно-західного узбережжя Африки.

Спочатку морська торгівля Риму була однобічною: експорт був незначний, більше завозилось товарів. Однак, далі торгівля набула світового характеру. Рим налагодив зв’язки з Індією, Індокитаєм, Китаєм, Суматрою. В римський період був розвинутий флот і Північному Причорномор’ї. Однією з особливостей стародавнього флоту була раптовість його нападу на інші судна. Немало античних кораблів лежить на дні Чорного моря…

На Чорному морі римський флот розташувався в Тірі та Херсонесі. Римські війска знаходились там з перервами до середини 3 ст. н.е., коли потім були виведені у зв’язку з несприятливи справами на східних кордонах імперії.

В кінці римського періоду торгівля все більш почала страждати від піратства. Відомий римський полководець Помпей очолив боротьбу з піратами в Середземному морі. Він захопив близько 2 тис. кораблів, 20 тис. піратів потрапили в полон, ватажків яких стратили, а решту продали у рабство.

Військові кораблі Риму, так як і в Греції, мали назву в залежності від рядів весел: бірема, трирема, квадрирема, квінквірема тощо. Основна частина флоту складалась з квінквірем. У боротьбі з піратами для патрульної варти були створені легкі швидкохідні кораблі з одним рядом весел і однією щоглою – лібурни.

Торговельні судна римлян будувались із пінії (дерева з породи соснових), обшивка кріпилась на дерев’яних шипах, підводна частина корпусу вкривалась шерстиною, смолилась, а потім обкладались свинцевими листами на мідних цвяхах, або ж покривалось днище мідним листом. Іноді судна мали не одне стерно, а декілька, форштевень прикрашали по верхньому краю різною головою лебедя чи гуся. На палубах вже були примітивні вантажні стріли. Кількість щогл коливалась від 1 до 3. Прямокутні вітрила кріпились на двох реях Вітрила виготовляли з льонової тканини, з очерету або навіть зі шкіри.

Рим мав гігантський торговельний флот. В середньому торговельний корабель вміщував до 340 тонн вантажу. Кораблі, які були призначені для перевезення зерна, вміщували до 1200 тонн.

В цей час сильно розвиваються науки, які допомагають мореплавству. Розвиток астрономії та математики, винайдення водяного годинника – клепсидри, що дозволяли відраховувати рівні і точні проміжки часу, ідея Піфагора про кулястість Землі, - все це незмірно розширило межі заселення світу. З’явилась теорія єдності світу, декілька винаходів зробив Архімед, а філософ Кратет створив перший у світі Земний глобус. Була розроблена більш досконала сітка широти та довготи. Середземноморські купці підтримували стосунки з китайськими купцями на Сході, та іспанськими на Заході, з нубійцями на Півдні і бриттами на Півночі. Римляни доповнили і розширили родоське морське право.

## 4. Висновки

Таким чином, ми бачемо, що задовго до існування української народності, вже існував розвинений морський транспортний і військовий флот, а також колонії або міста-держави інших країн на південному узбережжі України. Це великий крок для подальшого розвитку нашої культури та зовнішьої політики, так як багато країн вже знали про нашу землю.

Звичайно, це мало не тільки позитивні, а й негативні наслідки в тому плані, що в деяких країн наше багатство, не тільки матеріальне, а й духовне, викликає навіть у наші часи саме страшне почуття – заздрість. А заздрість завжди приводить до війн та боротьби… Але це вже інші періоди та інші сторінки української історії.

## Література

1. Гришин Ю.А. История Мореплавания. – М.: Транспорт, 1966.

2. Василенко С.Д., Чечітко Ю.Т. Історія України в контексті світової історії. – Одеса: Друк, 2006.

3. Чечитко Ю.Т., Потеряйко Я.И. История Морскоо Флота. Выпуск 1. – Одесса: ОГМА, 1992.

4. Нойкирхен Х. Пираты. – К.: «Знание» Украины, 1992.