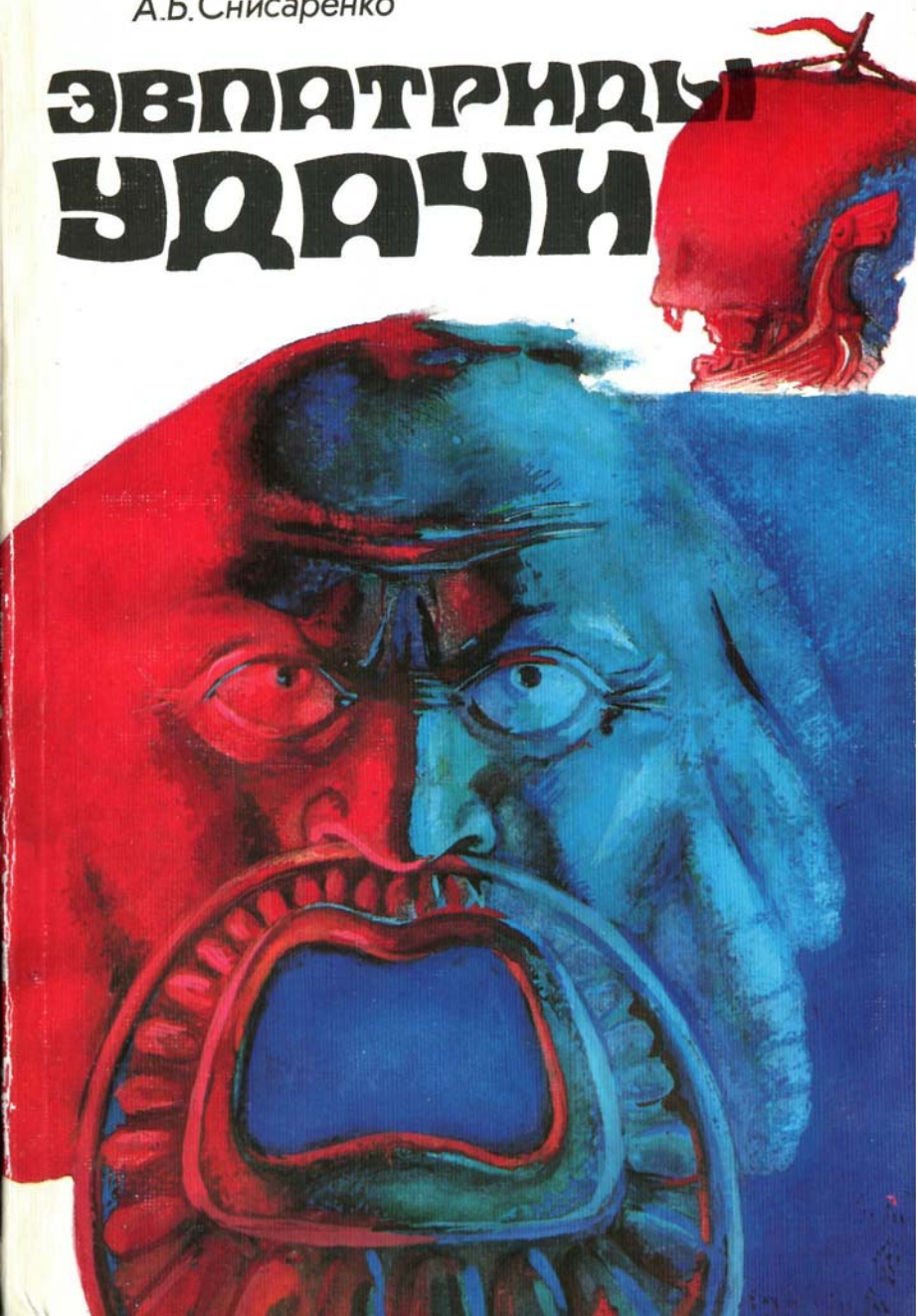


А.Б.Снисаренко

ЭВАТРИДЫ УДАЧЫ





А.Б.Снисаренко

ЭПАТРИДЫ УДАЧИ

*ТРАГЕДИЯ
АНТИЧНЫХ
МОРЕЙ*



*Ленинград
Судостроение'
1990*

ББК 26.8 г.
С 53
УДК 629.12(091);

Художник Г. Г. Нестерова

Снисаренко А. Б.

С53 Эвпатриды удачи.— Л.: Судостроение,
1990.—416 с: ил.
ISBN 5—7355—0308—1

Автор книги — писатель и специалист по античному мореходству и судостроению — рассказывает живо и увлекательно об истории создания флота, освоении морей и географических открытиях. С мореходством связано стремительное развитие судостроения, навигационных знаний, торговых связей и военно-политических союзов. Трудно переоценить роль морских пиратов в сфере мореплавания и географических открытий. Книга построена по образцу античной трагедии. В ней содержится практически все, что предоставляют тексты древних авторов (египетские, греческие и латинские), в том числе и не переведившиеся на русский язык.

Эта книга — первая часть трилогии об истории гребных и парусных судов.

Для всех, кто интересуется историей мирового судостроения и флота.

2705140300-042

048(01)-90

ББК26.8Г

ISBN 5—7355—0308—1

© Б. А. Снисаренко, 1990



Заклепаны клокочущие пасти.
В остывших недрах мрак и тишина.
Но спазмами и судорогой страсти
Здесь вся земля от века сведена.
И та же страсть, и тот же мрачный гений
В борьбе племен и смене поколений.
Доселе грезят берега мои:
Смоленные ахейские ладьи,
И мертвых кличет голос Одиссея,
И киммерийская глухая мгла
На всех путях и долах залегла,
Провалами беспамятства чернея.

М. Волошин



**ВРЕМЯ И МЕСТО ДЕЙСТВИЯ:
XX ВЕК, ТЕАТР**

*Сцена погружена в глубокий мрак.
Луч прожектора внезапно выхватывает
из темноты хорега, стоящего на
просцениуме. Он обращается к зрителям.*



Вы, сидящие в зале, смотрите и слушайте и не призывайте гнева богов на головы бедных актеров. Вы, критики и сикофанты, не скрипите вашими стилиями, дабы не спугнуть тени тех, кто пройдет перед вами. Вы, мореходы и воины, не судите нас слишком строго, но внимайте с благоговением деяниям ваших предков, ибо их слава — это ваша слава, а их подвиги — ваша история. „Весь мир играет на подмостках“, — сказал однажды римлянин Петроний и назвал себя Арбитром, что означает „зритель“. Его почитатель император Нерон переосмыслил прозвище, придав ему другое значение — „судья“, имея в виду безупречный художественный вкус писателя. Но это не помешало сумасбродному венценосцу приказать своему кумиру принять яд. „Зритель“ стал участником трагедии, подтвердив тем самым, что он был прав, считая мир театром, а людей — и зрителями, и актерами в одно и то же время. О „театрах военных действий“ и „аренах борьбы“ вы услышите в нашей трагедии.

Наш спектакль необычен. В нем не будет хора, ибо когда бряцает оружие, музы умолкают. В его ход не будут вмешиваться бо-

ги, ибо действие будет разворачиваться в разных уголках обитаемого мира — Ойкумены, и вмешательство одних богов вызвало бы ревность других. В нем не будут разговаривать облака и герои не будут летать на Луну, как в комедиях Аристофана, ибо наше повествование не комедия и не сказка. Мы играем без масок и без бутафории. Перед вами пройдет трагедия тысячелетий. Наши герои — цари, грабившие ради обогащения, и оказавшиеся не у дел воины, раздумывающие, куда бы наняться на службу, бедняки, сменившие соху на весло ради куска хлеба, и авантюристы, искавшие приключений и славы».

Так мог бы обратиться к вам мой далекий предшественник — хорег античного театра. Но мы, жители XX века, давно отвыкли от высокопарных фраз. Да и герои нашей трагедии употребляли язык обыденный. Мы мало знаем о них, и если отваживаемся посвятить им главу истории, то это, быть может, заслуга не столько летописцев древности, сколько вашего воображения, способного с нашей помощью из полуистлевших нитей соткать прочную и красочную основу.

«Вначале было море» — эту истину открыл людям греческий философ Фалес. Из моря, по мнению его коллеги Анаксимандра, вышел весь животный мир, не исключая и человека. Море связывало народы, и оно же толкало их на то, чтобы завладеть им. Власть над морем — это власть над его берегами. «Море наполняет страну стремлением нажиться с помощью крупной и мелкой торговли», — изрек однажды «царь философов» Платон. Но вывод о том, что морские волны испокон веков вспарывались форштевнями купеческих кораблей, был бы неверен. Поэту поэтов Гомеру, например, слово «купец» вообще неведомо, хотя из этого вовсе не следует, что в его время не было торговли. Просто, отправляясь в море, никто не мог предугадать, чем ему придется там заняться: сбыть прихваченный на всякий случай товар, сразиться с соперником или не упустить случая умножить свое состояние.

В римских юридических сборниках — дигестах — зафиксирован закон, приписываемый мудрому греческому законодателю Солону, где перечислены три равноправные профессии: моряки, пираты и купцы. Никто не мог игнорировать пиратский промысел, хотел он того

или нет. Тут все зависело от обстоятельств, как и то, кому быть дичью, а кому — охотником. И никто не знал, в какой из этих ипостасей ему придется выступить, едва родной берег скроется из виду. Это была единая «трехглавая» профессия, наподобие греческой богини Гекаты или карфагенской Истины. Тысячу раз прав был немецкий поэт и философ Гёте, утверждавший устами самого яркого своего персонажа Мефистофеля, что «война, торговля и пиратство — три вида сущности одной».

Ни один античный роман (а до нас дошло восемь) не обошел молчанием действия пиратов. И с полным правом можно утверждать, что в первую очередь с пиратством связано стремительное развитие судостроения, навигационных знаний, торговых связей, военно-политических союзов — всего, что составляет историю античного общества. Трудно переоценить роль «мужей, промышляющих морем», как называл их Гомер, и в сфере географических открытий. Именно они прокладывали новые трассы, отыскивали новые якорные стоянки и гавани, изобретали новые типы кораблей и вооружения.

Когда мы слышим слово «пират», у нас возникают ассоциации двоякого рода. Либо перед нашим мысленным взором предстает жутковатый усатый верзила с черной бархатной повязкой на глазу, деревяшкой вместо ноги и с кружкой рома в изувеченной руке, покрытой татуировкой, горлающий приличествующие случаю песни и обучающий попугая популярной в данной среде терминологии. Либо перед нами смутно маячит байронический лик учтивого идалго в бархатном камзоле, шляпе с плюмажем и томиком Горация в холеной, хотя и загорелой руке — этакого разочарованного жизнью изгоя, лишь волею обстоятельств ставшего джентльменом удачи, странствующим «рыцарем, лишенным наследства».

Два мира, два полюса. На одном — Джон Сильвер («Пиастры! Пиастры!»), Билли Бонс («Йо-хо-хо и бутылка рома!»), капитан Шарки («Не зевай! Налетай! Забирай его казну!»). На другом — Морган, уже сменивший имя Генри на Джон, но еще не знающий, что его ждут вице-губернаторство на Ямайке и пожизненная литературная слава в образе капитана Блада; тонкий поэт, талантливый ученый, государственный деятель, историк и неудачливый придворный Уолтер

Рейли; организатор первого в мире коммунистического государства Либерталии на Мадагаскаре Миссон. Различие между этими полюсами не столь существенно, как кажется на первый взгляд: если первых мы бы назвали «типичными», то вторые — безусловная реальность, хотя и сильно подгримированная Временем. Все они вполне добросовестно и профессионально относились к своим пиратским обязанностям — каждый на своем месте и в меру своих способностей.

Постепенно, исподволь сложилась устойчивая ассоциативная связь пиратства с определенными временными рамками: XVI—XVIII века. Времена Елизаветы, обласкавшей Уолтера Рейли и пользовавшейся его услугами весьма сомнительного свойства в угоду государственным интересам; времена Якова, обезглавившего его в угоду тем же интересам, но трактованным уже с позиций парламента; эпоха Петра I, пытавшегося завязать дипломатические отношения с Миссоном и снарядившего за два года до своей смерти неудачную морскую экспедицию на Мадагаскар. Можно подумать, что пиратство — не столько социальное явление, порожденное вполне конкретными условиями, а мода, внезапно возникшая и столь же внезапно почившая в бозе, что это какой-то дьявольский смерч, в течение двух или трех веков носившийся над Атлантикой в треугольнике, чьи вершины обозначены пиратскими государствами — на Ямайке со столицей в Порт-Ройале, на северо-западном побережье Африки со столицей в Сале и на Мадагаскаре со столицей в Диего-Суаресе.

А между тем этот сомнительный промысел имеет древнейшую родословную и довольно бурную биографию. Ее начало неясно проглядывает сквозь дымку времени, а конец... Конца пока не видно.

Первые сведения о пиратах отрывочны и неполны, мы находим их в скупых строках легенд и мифов, изложенных древними авторами, а порой и между строк. Означает ли это, что мы должны отнестись к ним с недоверием? Не отложилось ли в памяти поколений, наоборот, типичное, привычное, обыденное? Античные писатели повествуют о пиратах без излишних эмоций, как о заурядной прозе жизни, но в то же время связывают с морским разбоем деяния выдающихся личностей, полубогов и героев; некоторые из них состоят в родстве с самим Зевсом — верховным бо-

гом греков. Эти личности сильны (Геракл), изобретательны (Одиссей), мудры (Минос), как правило, выступают в роли правителя (Минос, Алтемен), иногда — правителя, оказавшегося волею судеб в экстремальных обстоятельствах (Одиссей, Ясон). Иными словами, сей малопочтенный с нашей точки зрения промысел трактуется как проявление ума, силы и инициативы, и это, в общем, не противоречит и тому, что мы знаем о пиратах XVII века. Правда, с той лишь разницей, что ни Людовику XIV, ни Елизавете, ни Филиппу II никогда не приходило в голову самолично взять в руку абордажную саблю, вздернуть на рее «Веселого Роджера» и отправиться с неофициальным визитом в территориальные воды своих соседей. В XVII столетии это уже не было принято, для этого существовали адмиралы, а также государственные преступники, за определенные услуги разыскиваемые не слишком усердно.

Не то было в глубокой древности.

Происхождение слова «пират» не вполне ясно, но то, что оно родилось в Греции, — несомненно. Им пользовались такие писатели, как Полибий и Плутарх, и они ничего не говорят о его происхождении, из чего следует, что это слово было хорошо известно и привычно. Его можно толковать по-разному: «пытаться овладеть чем-либо, нападать на что-нибудь», «пытаться захватить (или штурмовать)», «совершать покушение или нападение на кораблях». Это слово вошло в обиход примерно в IV—III веках до н. э., а до того применялось понятие «лэйстэс», известное еще Гомеру и тесно связанное с такими материями, как грабеж, убийство, добыча. Четкое разграничение в этой области провели лишь римляне: их слово *pirata* заимствовано из греческого как синоним именно морского грабителя, разбойников же и грабителей вообще они обозначали словом *latrunculus* (любопытно, что этим же словом они называли наемных солдат и... игральные кости — вероятно, как символ ветреной Фортуны). В дигестах зафиксировано, что «враги — это те, которым или объявляет официальную войну римский народ, или они сами римскому народу; прочие называются разбойниками (*latrunculi*) или грабителями (*praedones*)».

Пиратство, как и война, всегда считалось у древних народов обычным хозяйственным занятием, не хуже и не лучше, чем скотоводство, земледелие или охота. Разве что опаснее и хлопотнее. А посему оно неизбеж-

но должно было иметь и собственную производственную базу, окончательно уравнивающую его, например, с военным делом.

Пираты должны были иметь свои якорные стоянки, гавани и крепости, где они могли бы чувствовать себя в безопасности на время ремонта или отдыха, были бы способны отразить любое нападение и хранить добычу. *Для этого нужны инженеры и строители разных специальностей, обслуживающий персонал и вообще все, без чего не может обойтись ни одна крепость.*

Пираты должны были иметь корабли, по крайней мере не уступающие быстроходности и маневренности обычным типам торговых судов (чтобы можно было догнать) и военных кораблей (чтобы можно было удрать или принять бой). *Для этого нужны верфи, материалы и постоянно действующие конструкторские бюро.*

Пираты должны были иметь эффективное оружие нападения, чтобы предприятие принесло максимальную выгоду, и оружие защиты, так как участь пойманного разбойника была ужасна. *Для этого нужны грамотные специалисты в морском и военном деле, а также знатоки теории военного искусства.*

Пираты должны были иметь лучшую для своей эпохи оснастку кораблей, превращавшуюся в умелых руках в дополнителное оружие. *Для этого нужны совместные усилия конструкторов, теоретиков и практиков, а также испытательные полигоны.*

Пираты должны были иметь рынки сбыта рабов и награбленного добра, а также разветвленную сеть посредников, ибо без их помощи они быстро поменялись бы местами со своими пленниками. *Для этого нужны преданные агенты, совмещающие в себе таланты и разведчиков, и наводчиков, и провокаторов.*

Иными словами, они должны были иметь государство в государстве. Как правило, они имели его. И мощь некоторых из них была такова, что соперничала с мощью Рима в период его расцвета, в эпоху Помпея, Цезаря и Августа.

Борьба за свободу морей — постоянный предмет заботы властителей античных государств — почти всегда вступала в противоречие с экономическими и военными интересами не только пиратов, но и царей соседних держав. И в этой волчьей схватке пираты обычно играли роль ударного резерва, предлагая свои услуги

тому, кто больше платит, то есть превращаясь по существу в каперов — разбойников на государственной службе. В XVII веке пиратские корабли тоже нередко меняли «Веселого Роджера» на английский, французский или испанский флаг. Но в любую эпоху это были опасные соратники: перед лицом опасности или ослепленные жадной легкой наживы они не задумываясь предавали своих минутных союзников и становились вдвое опаснее для них, нежели «официальный» противник. Таких оборотней знает немало и античная история. Вчитываясь в летопись пиратства, в полной мере постигаешь смысл пословицы: «Новое — это хорошо забытое старое».

В трагедии, которая пройдет перед вами, понятие «античные пираты» несколько отличается от общепринятого. Это не только греческие и римские эвпатриды удачи, но и египетские, финикийские, карфагенские. Эти люди не имели отечества, их объединяло нечто большее: общее дело. Это были братья по крови — не по той крови, что текла в жилах их предков, а по крови их жертв и еще по собственной, проливаемой в беспокойном настоящем ради неясного будущего. Они не могли воскликнуть подобно кiplинговскому Шер-Хану: «Мы одной крови — ты и я». Не могли не потому, что это было бы неправдой, а потому, что провозглашенное этими тиграми моря равенство — в опасности, в дележе добычи, в бою, в кутежах — напроць исключало деление по какому-либо другому признаку. Язык и имена — вот то единственное, что напоминало им об их детстве, что связывало их с утерянной родиной. И когда мы говорим о пиратах Иллирии, Сицилии, Киликии, мы говорим не об их происхождении, а всего лишь о районе Средиземного моря, облюбленном ими для занятия своим ремеслом. Древние писатели и историки, всегда склонные к широким и поспешным обобщениям, переносили их дурную и грозную славу на всю нацию. Читатели Диодора Сицилийского, например, твердо знали, что все киликийцы — разбойники. Страбон добавил к ним корикейцев и множество других народов.

История пиратства теснейшим образом связана с историей мореплавания. Но типы древнейших кораблей, их технические характеристики и вооружение, их достоинства и недостатки известны немногим больше, чем имена кормчих, выводивших эти челны в морской про-

стор. Некоторые данные можно установить лишь косвенным путем, опираясь на немногочисленные примитивные изображения и мифологический материал, достаточно туманный при всей своей красоте и поэтичности. Греческие мифы известны неплохо, иные можно даже «датировать», то есть привязать к тому или иному историческому событию: например, поход аргонавтов или историю Троянской войны. Но ведь мореплавателями и пиратами в античную эпоху были не одни только греки. Можно ли восстановить заслуги других народов в этой области? Мы упомянули слово «кормчий». Что это такое: рулевой? капитан? штурман? Какое место занимал он в социальной структуре общества и на борту корабля?

Сведения об этом мы получаем, как это ни печально, из вторых рук — от тех же греков: в Древнем Египте не было историков, потому что не было постоянного летосчисления. Календарь вели только жрецы и держали его в секрете, а официально время измерялось по разливам Великого Хапи¹ и по годам царствования фараонов. Царские списки, составленные жрецами, дошли до нас с разночтениями и пробелами. Служители солнечного Амона были чрезвычайно образованными людьми, но они не смогли бы властвовать, если бы все знали столько же, сколько они. А знали они немало. Страбон сообщает, что «эти жрецы обладали большими сведениями в науке о небесных явлениях, но это были люди скрытные и несклонные передавать свои знания другим, поэтому Платон и Эвдокс, только с течением времени снискав расположение жрецов, сумели убедить этих последних сообщить им некоторые положения своих учений; тем не менее варвары скрыли большую часть своих знаний».

На рубеже IV и III веков до н. э. верховный жрец из Гелиополя Манефон написал на греческом языке не дошедшую до нас «Историю Египта». По некоторым данным, он располагал иероглифическими «записями бога Тота» начиная с 30627 года до н. э.

Историк Византии, голландец по происхождению, Снеллиус упоминает в своих трудах «Древние хроники»; их вели египетские жрецы в течение 36525 лет. Диоген Лаэртский сообщает, что «начинателем фило-

¹ Локализацию древних топонимов, если она не указана в тексте, см. в «Справочнике для иноземцев» (в конце книги).

софии, хранимой жрецами и пророками, был Гефест, сын Нила¹; от него до Александра Македонского прошло 48863 года... А от магов... до падения Трои... прошло 5000 лет; ...от Зороастра до переправы Ксеркса прошло 6000 лет²...». Современные ученые установили, что сообщение Диогена, в свою очередь, базируется на египетских летописях, с которыми мог быть знаком и Снеллиус. Французский просветитель Монтень пишет в своих «Опытах»: «Цицерон и Диодор сообщают, что в их времена халдеи имели летописи, охватывающие свыше четырехсот тысяч лет; Аристотель, Плиний и другие утверждают, что Зороастр жил за шесть тысяч лет до Платона; Платон сообщает³, что жрецы города Саиса хранили летописи, охватывающие восемь тысячелетий, и что город Афины был основан на тысячу лет раньше названного города Саиса⁴». Московский папирус 1850 года до н. э., как полагают, также является копией более древнего, сгоревшего в Александрийской библиотеке вместе с тысячами других рукописей.

Теперь невозможно проверить, насколько правдивы Манефон, Снеллиус и Диоген, но если их даты верны, то, значит, и письменность в Египте появилась гораздо раньше, чем принято считать. Во всяком случае, у египтян были все основания причислять себя к самым древним жителям Земли. «Египтяне утверждают,— пишет римский географ Помпоний Мела,— что они — самый древний народ. В их достоверных летописях сообщается, что до Амасиса (фараон в 570—526 годах до н. э.— А. С.) правило триста тридцать царей. Древность этих летописей определяется цифрой более чем в тринадцать тысяч лет. Из летописей следует,

¹ Гефеста греки отождествляли с египетским Птахом. Персонафицированное божество реки Нил было в Египте одним из наиболее чтимых.

² Зороастр — древнеиранский религиозный реформатор (настоящее имя Заратуштра), чья религиозная деятельность в различных источниках относится к периоду от начала X до начала VI века до н. э. Знаменитая переправа Ксеркса через Геллеспонт во время греко-персидских войн датируется 480 годом до н. э. Здесь следовало бы читать не 6000, а 600.

³ В диалоге «Тимей», где жрецы саисского храма Нейт рассказывают Солону об Атлантиде.

⁴ Саис упоминается в документах начала Древнего царства, относящихся к 2800-м годам до н. э., как уже существующий город. Самая ранняя из принимаемых сегодня дат возникновения первых поселений на месте Афин — 1700-е годы до н. э., но и эта датировка предположительна.

что за время существования египтян созвездия четырежды меняли свой путь и солнце дважды заходило там, где оно теперь восходит»¹.

Жрецы египетского бога Птаха рассказали древнегреческому «отцу истории» Геродоту такую историю. Фараон Псамметих I (664—610 годы до н. э.) решил проверить утверждения о первородстве египтян. С этой целью от отдал двух новорожденных мальчиков пастуху коз, приказал поселить их в пустой хижине и не произносить при них ни единого звука: недоверчивый фараон хотел узнать, какое будет первое произнесенное детьми слово. Пастух молча в течение двух лет поил их козьим молоком. И вот однажды, когда он вошел в хижину с очередной порцией этого высококалорийного продукта, его изрядно проголодавшиеся питомцы бросились ему в ноги, твердя слово «бекос». Пастух доложил об этом фараону. Псамметих приказал выяснить, что означает «бекос», и оказалось, что во Фригии так называют хлеб. «Отсюда,— пишет Геродот,— египтяне заключили, что фригийцы еще древнее их самих».

Сейчас можно только гадать, каким объемом знаний обладали египетские жрецы и что мы могли бы из этого запаса почерпнуть: то, что сохранялось ими в течение веков, было уничтожено людьми, провозглашенными льстецами «Великими»,— Киром, Александром, Цезарем. «Мы забыли мудрость ради знания, мы утратили знания в потоке информации»,— писал английский поэт Томас Стернз Элиот. С ним можно поспорить. Звон мечей заглушил слова мудрости, а знания наших предков погибли в пламени пожаров. Подсчитано, что за все время существования человечества только около тридцати лет люди жили без войн.

Сегодня почти каждый знает печально знаменитое имя грека Герострата, уничтожившего одно из семи «чудес света» — храм Артемиды в Эфесе. Именно сожжению святыни обязан он своей скандальной славой. Но что можно сказать о египетских фараонах, приказывавших стесывать рельефы и наскальные надписи своих предшественников? Или о римских императорах, выкорчевывавших память о тех, чье место они

¹ Мела, вероятно, имеет в виду так называемый «большой год» — период, по прошествии коего жизнь на Земле уничтожается огнем и водой, после чего начинается новый цикл. Гераклит исчислял такой период 10 800 годами, Цицерон — 11 340.

занимали? И разве не превзошли безумного эфесца македоняне Александр и Деметрий, безжалостно разрушавшие и сжигавшие чужие города и дворцы, или римляне Сципион, стерший с карты Карфаген с его легендарно богатой библиотекой, и Нерон, едва не сделавший то же самое с Римом? Кто возьмется подсчитать, сколько чудес света было загублено без всякой надобности? Легион. Вся история человечества — это история гибели памятников культуры. Не все они были великими, но все интересны и ценны для нас, потомков. «Мы — такие современные сегодня, через несколько веков будем древними», — сказал однажды французский сатирик Жан де Лабрюйер. Мужая, человек уничтожал свои игрушки, и теперь мы грустим о детстве рода человеческого на развалинах собственной колыбели — в Карнаке и Кноссе, в Афинах и Карфагене, в Александрии и Риме.

Горели города, пылали архивы. Остальное довершило время. Неудивительно поэтому, что наши первые достоверные сведения о начале человеческой истории уходят в глубь веков не дальше, чем на шесть тысячелетий. Начиная лишь с этой даты (если это позволительно назвать датой), можно попытаться выяснить кое-что и о древнейших претендентах на звание владычества морей.





**ВРЕМЯ И МЕСТО ДЕЙСТВИЯ:
4—2-е ТЫСЯЧЕЛЕТИЯ ДО Н. Э.,
ЮГО-ВОСТОЧНАЯ ЧАСТЬ
СРЕДИЗЕМНОГО МОРЯ**

На заднем плане сцены — базальтовая скала близ Абу-Симбела, на ней высечено: «Когда человек узнает, что движет звездами, Сфинкс засмеется и жизнь на Земле иссякнет».



реческие историки Гекатей Милетский, Геродот и многие другие в полном согласии сообщают, что вначале Египтом управляли боги. На основании приводимых ими косвенных данных можно даже вычислить, что, например, в 16580 году до н. э. правителем Египта был Усир, в 3354 году — Хонсу, а последним из богов царствовал сын Исет и Усира Хор Младший. «Это египтяне знают точно», — с очаровательной наивностью уверяет Геродот. Традиция отождествляет этих богов соответственно с Дионисом, Гераклом и Аполлоном, несомненно более знакомыми человеку, не искушенному в мифологических генеалогиях Востока.

Правление их не было хлопотным. Египтяне жили родовыми сельскими общинами, сооружали каналы, возделывали богатый нильский чернозем (в 1969 году в долине Нила обнаружены земледельческие орудия, изготовленные семьдесят тысяч лет назад), занимались ремеслами и в свободное от работы время восхваляли своих мудрых правителей.

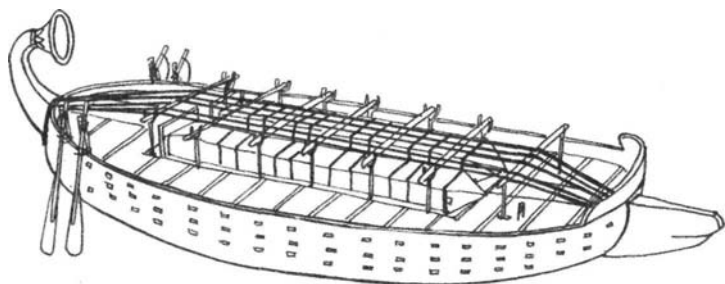
По воле богов (а в Египте все делалось по их воле) люди стали налаживать друг с другом торговые и обменные отношения. Деревни, оказавшиеся на бойком месте, на-

чинали превращаться в города. Для строительства каналов и городов нужно много камня, и боги внушили своим подданным счастливую мысль сделать первый шаг к цивилизации — пойти войной на соседей, захватить их в плен и отправить на работы в каменоломни. Слова «раб» нецивилизованные египтяне еще не знали. Врагов попросту убивали, и надписи сообщают о количестве *убитых*. С возникновением рабства появилось новое понятие — *живые убитые* («секер анх»). Так египтяне стали называть своих пленных. Точно так же и римляне много веков спустя делили свои орудия труда на бессловесные, мычащие и говорящие.

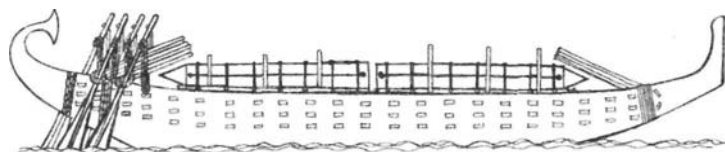
Но для войны, как известно, нужно войско, а войску — предводитель. Кого поставить во главе?

Этот вопрос разрешился сам собой. С развитием земледелия и ремесел, с появлением рабства резко изменились способ производства и уровень производительных сил. Накопление у более сильных и предприимчивых людей излишков продуктов, обладание рабами и орудиями производства, превращение индивидуально-го труда в труд коллективный привели к классовому расслоению египетского общества, в отдельных руках стали накапливаться богатства, доставлявшие своим владельцам власть, почет и все радости жизни. А кого поставить во главе войска, как не самых богатых? Неважно, что они ничего не смыслят в ратном деле. Для разбойничьих набегов это не имело решающего значения. Зато боги явно выказывают свое к ним расположение, и если уж в мирное время они командовали своими соплеменниками, то в военное им, как говорится, сам бог велел. Так в распадающихся египетских общинах появились вожди.

Воевали древние египтяне много и умело. Войну они рассматривали как заурядное хозяйственное занятие и выполняли его столь же охотно и добросовестно, как любое другое. Именно войны ускорили и завершили разделение их труда и формирование иерархической структуры общества. В Египте (по воле богов, разумеется) возникли семь каст, сохранившиеся почти до конца существования государства: жрецы, воины, коровьи пастухи, свинопасы, мелочные торговцы, толмачи и кормчие. Те, кто не входил ни в одну из них, считались свободными земледельцами и скотоводами. Именно из их среды пираты комплектовали свои экипажи, и именно



Судно XV века до н. э. для перевозки обелисков. Реконструкция, вид сверху.



То же, вид сбоку

они больше всего страдали от бесчинства своих вчерашних соседей и друзей.

Касты кормчих и толмачей были бы ни к чему, не обладай египтяне развитым флотом. Они свидетельствуют также об оживленных сношениях с иноплеменниками. Флот в те времена состоял преимущественно из грузовых кораблей, необходимых для доставки камня из каменоломен к местам строительства и скота на дальние пастбища, для скорой переброски войск, сохранявших благодаря этому свою боеспособность и свежий вид независимо от пройденного расстояния. Примеры использования таких судов мы знаем достоверно.

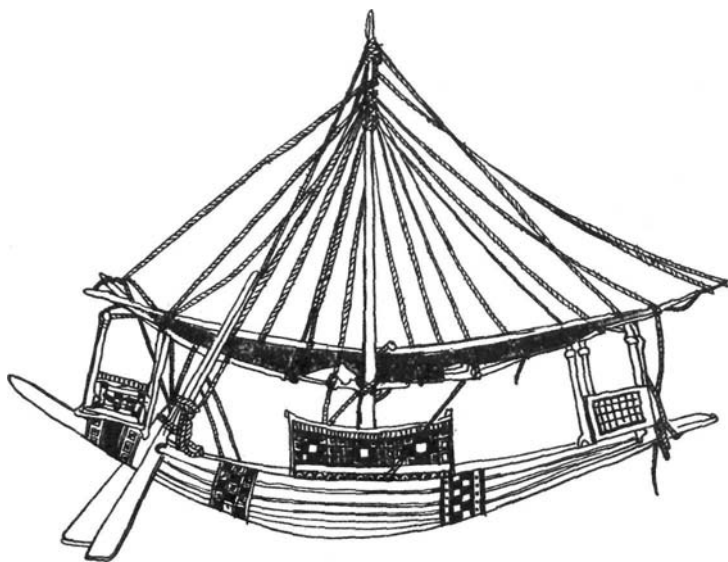
Мы знаем о канале, специально прорытом от каменоломен к месту строительства пирамиды фараона IV династии Хуфу, известного также под греческим именем Хеопс.

Вельможа Уна, «начальник Юга», живший на рубеже XXV и XXIV веков до н. э., в надписи, найденной в Абидосе, вспоминает: «Его величество послал меня прорыть пять каналов в Верхнем Египте и построить три грузовых и четыре перевозочных судна из акации Уауата... Я выполнил все за один год. Они были спущены на воду и нагружены до отказа гранитом для пира-

миды...». Египтяне уже тогда различали грузовые и перевозочные суда! Но в чем их различие — неясно. Возможно, первые предназначались главным образом для доставки строительного камня, а вторые — для транспортировки «живых грузов»: войск или скота. Во всяком случае, те и другие типы использовались совместно.

Геродот сообщает о водной транспортировке в XVI веке до н. э. здания, высеченного из цельного камня. Это здание в течение трех лет перевозили в Саис с Элефантины две тысячи человек, «которые все были кормчими». А обычно египетские негрузовые суда того времени покрывали это расстояние за двадцать дней.

Примерно с 3-го тысячелетия до н. э., когда уже были накоплены опыт и навигационные знания, египтяне отваживались появляться на своих судах в Средиземном море. С этого времени их конструкция стала быстро совершенствоваться и резко возросло количество их типов. Именно с этого рубежа египтяне ведут свою историю. Именно тогда (между 3000 и 2778 годами до н. э.) построили они первую достоверно известную верфь. И именно к этому времени отно-



Модель судна из гробницы Тутанхамона

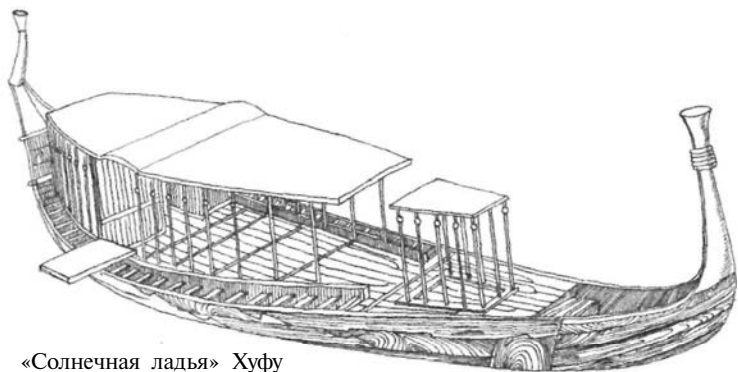
сится древнейшее из дошедших до нас изображение весел.

Мореходство было чрезвычайно опасным предприятием, поэтому, несмотря на последнее место в иерархическом реестре, кормчие пользовались почетом и уважением. Это были отважные люди, почти смертники по египетским понятиям: покидая пределы своей страны, они автоматически лишались покровительства отечественных богов. Правда, лишались его и воины, уходя в грабительские походы. Но кормчие имели перед ними огромное преимущество: ведь первым кормчим был верховный бог Ра (он же Амон). Днем по небесному Нилу (он же и земной, так как считалось, что исток этой реки — на небе) проплывала его ладья «Манджет», а ночью солнечный бог путешествовал по Нилу подземному в ладье «Месексет» (так объясняли египтяне смену дня и ночи). Эти ладьи считались священными, множество их моделей археологи нашли в египетских гробницах.

И не только моделей.

В феврале 1954 года во время дорожных работ в Гизе, южнее Великих пирамид, была сделана неожиданная находка. Рабочие обнаружили высеченные в скальном грунте на двадцативосьмиметровой глубине две узкие длинные траншеи. Когда сняли пятнадцатитонные каменные плиты, прикрывавшие одну из траншей, в ней оказались тысяча двести двадцать четыре фрагмента корабля, сделанного из ливанского кедра, и полуистлевшие обрывки оснастки. Один из фрагментов имел длину двадцать пять метров, что составляло почти половину общей длины судна (43,4 м). Подобные кораблики (точнее, их модели) нередко находили в египетских гробницах. Обычно их было два: на одном покойник мог совершать прогулки днем по земному Нилу, на втором — ночью по подземному, как это делал солнечный бог Ра.

Но в Гизе обнаружили отнюдь не модели. Это были останки «солнечной ладьи» великого фараона Хуфу — единственной дошедшей до нас в натуральном виде. Поэтому ученые предположили, что ладья была не разрушена, а специально разобрана жрецами после того, как выполнила вместе с усопшим фараоном свой последний рейс. Простое на вид судно имело сложнейшую сборную конструкцию. Реставратору Хаджи Юсефу пришлось затратить почти восемнадцать лет (1956—



«Солнечная ладья» Хуфу

1973) на его восстановление. Теперь эту ладью можно увидеть в Каирском историческом музее.

Нетрудно догадаться, что таит в себе вторая траншея, все еще не вскрытая. Первая ладья была парусной и предназначалась для путешествий на юг, поскольку в Египте преобладают ровные и устойчивые ветры северной четверти. Эта ладья еще до визуального знакомства с ней была известна по иероглифу, изображающему одномачтовое судно с развернутым парусом и означающему «плыть вверх по течению».

Можно ли сомневаться, что нас ждет знакомство со второй «солнечной ладьей» фараона, на которой он должен был бы шествовать вниз по течению Нила, — весельной!

Должен был бы — но не шествовал, ибо эти правила плавания не распространялись как раз на «солнечные» и погребальные ладьи, не имевшие гребцов, хотя и сохранявшие, как дань традиций, весла в комплекте судового имущества (в ладье фараона были обнаружены двенадцать пятиметровых весел). Ярко раскрашенные, скользили эти суденышки под багряным парусом по великой реке, направляемые лишь опытной рукой кормчего, прислушивавшегося к крикам лоцмана, постоянно дежурившего на баке с лотом или шестом в руке. Каким же требовалось быть виртуозом, чтобы обходиться одним лишь движителем!

Маршрут «солнечной ладьи» был определен жрецами раз навсегда: от Фив вниз по реке. Поэтому при ее

строительстве главное внимание уделялось пышности отделки и надежности конструкции, а не таким прозаическим понятиям, как быстрходность, остойчивость, непотопляемость: спешить было некуда, а жизни фараона не угрожали никакие капризы стихии. На них была сплошная палуба, и в центре ее возвышалась открытая беседка, увешанная цветастыми коврами или плетеными занавесками. В ней восседал на троне Амон. Грузоподъемность «солнечных ладей» определялась величиной свиты фараона. Являясь одновременно и верховным жрецом, фараон всходил на свою ладью лишь раз в году — когда солнечный бог впервые касался своим лучом острия священного обелиска в Фивах. Под стать им были и белые (цвет смерти) погребальные ладьи, только вместо беседки на них устанавливалось ложе под балдахином для мумии.

Но для чего нужна в таком случае вторая ладья — весельная? Ответ на это дали мифы, повествующие о двух барках Амона. А ведь фараон — живое воплощение солнечного бога... Очередь — за вскрытием траншеи с ладьей «Месексет».

Весельных «солнечных ладей» мы не знаем даже по изображениям. Поэтому в 1985 году было решено для страховки «вперед лопаты» пустить во вторую траншею «разведчиков» — радарные и ультразвуковые установки для проведения комплексных исследований. Это решение не случайно. Приборы однажды уже принесли сенсацию, добавив кое-что к «тайнам пирамид»: при работе с мумией Рамсеса II, правившего до середины XIII века до н. э., французский ученый Мишель Леско нашел следы табака, а позже доказал, что никотин был обязательным компонентом бальзамирующих составов. Но ведь табак стал известен в Европе почти тридцать столетий спустя после Рамсеса — его доставили из Америки! Вопрос о том, достигали ли жители долины Нила этого континента, все еще дискутируется. Но альтернатива ему единственная: никотин можно еще извлекать из некоторых растений семейства пасленовых, растущих на островах Арафурского и Кораллового морей.

Так что же — египтяне плавали к Америке или Австралии? А может, получали нужные растения по цепочке торговых связей?

Парус египтяне знали еще со времени «правления богов». Во всяком случае, на скальном рельефе б-го

тысячелетия до н. э., обнаруженном в Нубийской пустыне, он присутствует, хотя судно по традиции несет на своей спине священный бык Хапи — в будущем земное воплощение Усира. Возможно, Усир считался в те времена покровителем плавающих. Для такого вывода имеются некоторые основания. Мифы рассказывают, что во время его борьбы со своим братом Сетом за верховную власть в Египте Сет изготовил великолепный саркофаг и предложил восхищенному Усиру примерить его. Когда тот по простоте душевной улегся в него, Сет быстро захлопнул крышку, заколотил саркофаг и сбросил вместе с заживо погребенным Усиром в воды Хапи, доставившего его в Средиземное море и далее в Библ. Так, если верить мифу, был изобретен первый в мире корабль с человеком на борту и проложена первая морская трасса. Правда, плавучий гроб имел существенный недостаток: он был абсолютно неуправляем. Но это ничуть не умаляло роли Усира как первого морехода.

Самое раннее изображение другого движителя — весел — можно увидеть на вазе из Верхнего Египта, изготовленной в 3-м тысячелетии до н. э. Разумеется, это не означает, что египтяне изобрели весла через три тысячи лет после паруса, мы не можем этого утверждать. Но зато мы знаем другое: именно с этого времени Египет делает первые и довольно-таки уверенные шаги на морской арене. Это событие связывается с именем основателя IV династии фараона Снофру — отца Хуфу.

В списке деяний этого фараона, высеченном на Палермском камне, есть любопытная строчка: «Доставка 40 кораблей, наполненных кедровыми бревнами». «Бревна» потребовались Снофру для строительства флота: это были готовые корабли, поставлявшиеся судостроителями Библа заказчикам в разобранном виде; такая практика существовала в тех местах вплоть до прошлого столетия. Датировать это деяние нелегко, ибо все даты древнего периода спорны. Согласно одной из версий, Снофру вступил на престол в 2723 году до н. э. В один из последующих годов его царствования и были посланы суда в Ливан. Тот факт, что фараон отправил сразу большой флот и отправил его в определенное место и с конкретным поручением, недвусмысленно свидетельствует о хорошем знакомстве египтян с трассой, проложенной Усиром, — первой, о

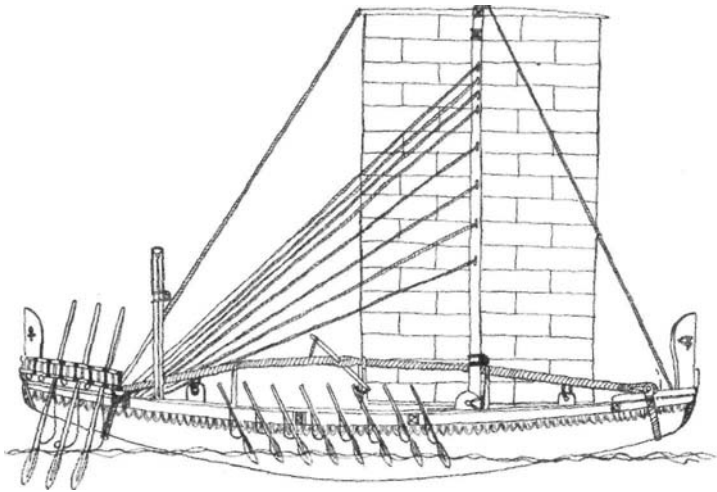
которой мы знаем хоть что-то определенное. Однако то, что этот рейс попал в перечень выдающихся свершений, говорит о трудности и нерегулярности таких плаваний в ту эпоху.

Библ был не только самым крупным экспортером строевого кедра, но и важнейшим торговым посредником всего восточного Средиземноморья. Этому способствовало его исключительно удачное географическое положение. Из глубины страны сюда подвозились караванными тропами изделия Сирии и Месопотамии, Аравии и Малой Азии, Армении и Индии. С запада в Библ привозили для дальнейшей перегрузки товары из Италии, Греции и островов Эгейского моря. С Кипра и Синая поступало важнейшее для бронзового и железного веков сырье — медь.

Именно постоянство этих трасс могло навести какую-нибудь отчаянную голову устроить на пути засаду, завладеть ценным грузом и тем обеспечить себе безбедное существование, спокойную старость и почетные похороны. Для выбора места можно было использовать береговые ориентиры, ибо древние моряки, особенно купцы, редко отваживались удаляться от берега на расстояние, когда он исчезал из виду.

Рельефы пирамиды фараона V династии Сахура рассказывают, как египетские парусники отплывали в Библ, чтобы приобрести там сирийские товары. Вероятно, египтяне ходили в это время и в южные моря. Так, диорит мог быть доставлен из Омана, откуда его транспортировали и в Месопотамию, мирра, электр (сплав золота и серебра) и редкие породы деревьев — из Пунта, медь — с Синайского полуострова, а может быть и с Кипра. Документы V династии сообщают как об обыденном явлении об экспедициях в страну Пунт — прежде всего за золотом и благовониями. А на стенах гробницы элфантинского кормчего Хнумхотпа (VI династия) подробно перечислены доставленные из Пунта сокровища. Споры о том, где находился Пунт, не утихают уже много веков, но что экспедиции туда можно рассматривать как незаурядные — в этом никто не сомневается, хотя тот же Хнумхотп и его коллега Хиви ходили в Пунт по крайней мере одиннадцать раз.

Примерно в это же время в Египте возникает новый вид храма — храм Солнца. Он воздвигался на холме и представлял собой прямоугольную или П-образную



Египетское судно XXV века до н. э. Рисунок из гробницы Сахура

крытую колоннаду наподобие древнегреческой стои. В центре возвышался каменный обелиск с позолоченной верхушкой, символизировавший Солнце, и перед ним — жертвенник. Только ли священный смысл имели эти храмы? А для чего золотились верхушки некоторых пирамид, например пирамиды царицы Уэбтен? И почему усыпальницы великих фараонов облицовывались плитами, отполированными до нестерпимого блеска?

Нечто похожее мы видим в Греции и Аравии. На афинском Акрополе в V веке до н. э. была установлена на высоком пьедестале девятиметровая статуя Афины Промяхос (Воительницы), отлитая Фидием из трофейного персидского оружия, захваченного при Марафоне. Позолоченный наконечник ее копья, сверкавший в лучах южного солнца, был виден далеко с моря и в ясные дни служил ориентиром для мореходов. В Египте солнечных дней несравненно больше, чем в Греции. Вывод напрашивается сам собой: все эти сооружения, кроме священной и эстетической функций, несли еще одну — утилитарную. Они служили маяками для мореходов и сухопутных караванов, основанными на принципе отражения солнечного света. Позднее и арабы роль маяков возложили на свои длинные и стройные «obelisks» — прибрежные мечети. В арабском языке

«маяк» и «минарет» — одно и то же слово, восходящее к понятию «огонь». На минаретах они разжигали по ночам костры или выставляли огромные пылающие факелы, как это делали и другие народы, те же греки...

Солнечными маяками мог, например, воспользоваться министр фараона XI династии Ментухотпа III (около 2000 года до н. э.) Хену, посланный в Пунт за миррой. В то время еще не существовало канала, соединяющего Нил с Красным морем, и путешествие в Пунт начиналось примерно там, где во II веке вырос очень важный порт Клисма (Взморье) — в районе Суэца. Но его отделял от двора фараона восьмидневный путь через пустыню. Хену благополучно совершил его в сопровождении трех тысяч воинов, избежав множества опасностей.

Вероятно, именно соображения безопасности путешествия через пустыню побудили фараона XII династии Сенусерта III (1888—1850 годы до н.э.) на шестнадцатом году царствования сделать первую известную нам попытку прорыть канал от Красного моря до города Бубастис на берегу Великого Хапи (по большей его части ныне проходит трасса канала Исмаилия, связывающего Суэц с Каиром). Одновременно он захватил страны Ибхет, Шат, Уауат, золотую Нубию, Маджаи, Кау и тем самым отодвинул южную границу Египта до второго порога, присвоив этой местности название Конец Мира. Это свое деяние он увековечил на стенах воздвигнутой здесь крепости Семне: «Я сделал мою границу [когда] плыл я на юг [дальше, чем] мои отцы. Я увеличил то, что досталось мне».

Однако сооружение канала вызвало совершенно неожиданные последствия: северная часть Красного моря стала настоящим рассадником пиратов, жестоких и изобретательных. В немалой степени этому обстоятельству способствовали оживление судоходства в том районе, его удаленность от двора фараона и неспособность обеспечить надлежащую охрану окраин государства. С тех самых пор фараонам не раз приходилось высылать карательные экспедиции в Красное море, а позднее держать в нем (и в Средиземном) специальную эскадру — нечто вроде морской полиции.

Канал был вскоре заброшен, и взоры египетских моряков вновь обратились на север, где, очевидно, обстановка была поспокойнее. А спустя несколько десятков лет после смерти Сенусерта Египет захватили

кочевые племена гиксосов. Единое государство распалось на отдельные области — номы, чьи властители пеклись только о собственных интересах...

В сорока пяти километрах к северу от Мертвого моря, там, где в Иордан впадает маленькая речушка Зерка, есть холм, конфигурацией похожий на прилегшего отдохнуть верблюда. В окрестностях этого холма (он называется Телль-дер-Алла) в XVI—XI веках до н. э. еще кипела жизнь, теперь эта местность необитаема.

В 1960 году сюда пришла археологическая экспедиция, снаряженная Лейденским университетом и возглавляемая профессором Х. Франкеном. Франкен не спешил приступать к раскопкам, он решил прежде исследовать холм всеми другими современными методами, доступными маленькой мобильной группе ученых. И вот эти-то предварительные исследования заставили таки археологов взяться за кирки и лопаты. После нескольких дней работы их взорам открылась гигантская искусственная платформа, вздымавшаяся на восемь метров над поверхностью земли. На платформе ученые обнаружили несколько древних святилищ, а в непосредственной близости от них — множество орнаментированных керамических и фаянсовых сосудов и кубков, ожерелья из камней и раковин, воинские доспехи, культовые ларцы.

Что ж, для Палестины, имеющей не менее древнюю историю, чем Египет, это не такая уж редкая находка...

И вдруг — сенсация. На одном фаянсовом сосуде ученые с изумлением прочитали имя Таусерт — жены, соправительницы и наконец вдовы фараона Сети I (1337—1317 годы до н.э.). Откуда тут, в Палестине, фараоны? Должно быть, сосуд попал сюда с каким-нибудь торговым караваном... Археологи пожалы плечами и вернулись к своим лопатам.

Еще несколько дней — открыто новое святилище. XVI век до н. э.! Век фараонов Секененры и Тутмоса! А вот и еще одно. Франкен применил стратиграфический метод датировки. Начало железного века, даже, пожалуй, конец бронзового. По всей видимости, время основателя XVIII династии, а вместе с ней и Нового царства — Яхмоса I. Большинство находок носит египетские черты, их временной диапазон огромен. Нагру-

женная находками и гипотезами, экспедиция возвратилась в Голландию.

Через четыре года — новые раскопки и новые открытия. В одной из храмовых сокровищниц обнаружены еще более прекрасные, чем найденные в 1960 году, кубки и сосуды, некоторые — необычной формы. Опять Египет? Да, но вперемешку с ним и эгейская культура... Дальше — больше. Костяные гребни, священные египетские жуки-скарабеи, цилиндрические печати и... одиннадцать глиняных табличек с клинописью, расположенной в два «этажа», разделенных горизонтальной чертой. Ничего более древнего в этих местах еще не находили...

Франкен делает первое предположение: это древнейшая, быть может, самая древняя палестинская письменность. Но вскоре у него мелькнула другая мысль: таблички могли быть сделаны где-нибудь в другом месте и доставлены сюда воинами или купцами. Тогда легко объясняется то, что их очень мало и что хранились они в сокровищнице храма вместе с другими драгоценностями. У Франкена возникает новая гипотеза: они раскопали остатки библейского города Гилгал, того самого, куда Саул отправился после победы над аммонитским царем Наасом и где он принял царскую власть от Самуила, обменяв свою судейскую должность на корону. Но Саул правил в 1040—1012 годах до н. э., а находки гораздо более древние. Что же было здесь до Саула? (Столица Саула Гива найдена американцем Олбрайтом в 1922 году в Телль-эль-Фулле, в пяти километрах от Иерусалима. Может быть, эта находка и дала толчок мысли Франкена.)

А таблички молчат... Не подойти ли к вопросу с другой стороны — египетской? Откуда здесь следы фараонов? Вернемся в страну Великого Хапи.

Первыми заботами Яхмоса I после изгнания гиксосов было укрепление границ и расширение торговых и дипломатических связей с другими государствами. Начало Нового царства совпадает с началом железного века в Египте, хотя бронза еще употребляется повсеместно. Совершенствуются орудия труда, возникают новые ремесла и процветают старые, появляются ткацкие станки и железные плуги, изделия из стекла и слоновой кости, ковры и кузнечные мехи (они найдены в гробнице Тутмоса III), Книга Мертвых украшается рисунками (новый вид египетского искусства), а полы в

домах — сплошным узором, имитирующим ковер (так же потом украшали свои дома жители Помпеи).

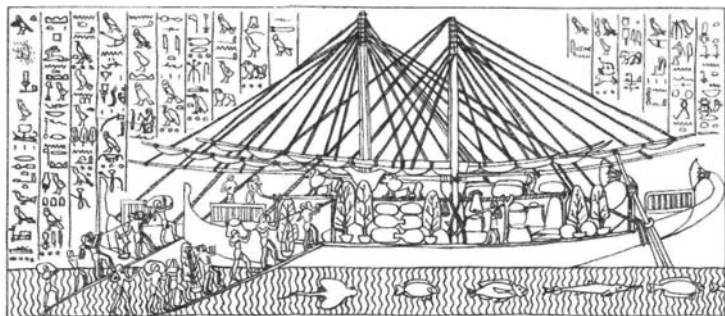
Яхмос прекрасно понимал, что все эти новинки не могли оставить равнодушными любителей легкой наживы. В качестве превентивной контрмеры он полностью реорганизовывает армию. Заимствованные у гиксосов боевые колесницы становятся главной ударной силой, а заимствованные у них же тяжелый составной лук и длинные стрелы (теперь уже с железными наконечниками) увеличивают боеспособность пехоты. Был изобретен и огромный стационарный лук (предшественник арбалета) для колесниц. К колесам колесниц стали прикреплять острые изогнутые косы, в буквальном смысле косившие войска неприятеля. Эти грозные тачанки, дожившие до конца старой эры, повергали в ужас врагов.

На юге к Египту присоединяются пограничные области Нубии, на северо-востоке — страны Речену и Хар; южная граница отодвигается от второго до четвертого порога Хапи, на северо-востоке пограничной рекой становится Евфрат. Один за другим тянутся из Египта караваны — в Аравию, Ливию, Палестину, Пунт, Сирию. Оттуда они везут в Египет благовония, драгоценные металлы, слоновую кость, ценные породы деревьев. Их сопровождают превосходно обученные воины.

Приход к власти XVIII династии дал новый толчок и мореплаванию. Развитый к этому времени флот, сыгравший не последнюю роль в разгроме гиксосов, совершает походы в страну Кефтиу, или Кафтор, и в Пунт. Кажется, именно в это время появляются первые в истории суда для перевозки конницы, оборудованные специальными стойлами.

В 1881 году археолог Гастон Масперо обнаружил в Дейр-эль-Бахари заупокойный храм женщины-фараона Хатшепсут (тронное имя Мааткара) — мачехи, тещи и соправительницы Тутмоса III и жены Тутмоса II. Немного позднее поблизости нашли и заупокойный храм Тутмоса III.

Храм Хатшепсут, возведенный ее визирем и архитектором Сенмутом на левом берегу Хапи, напротив Карнака, мог бы стать одним из чудес света, если бы о нем своевременно узнали греки. Но главное, пожалуй, чудо — это раскрашенные рельефы и росписи его стен. Они поведали о морской экспедиции в Пунт, совершенной примерно в 1492 году до н. э., на шестом году само-



Корабли Хатшепсут в Пунте. Фреска из Дейр-эль-Бахар

стоятельного правления Хатшепсут. Очевидно, эта царица приказала расчистить канал, проложенный Сенефертом III, но занесенный илом и песком: ее флот, прибывший из Пунта, швартуется в Фивах. Рельефы подробно рассказывают о путешествии, о его результатах, о доставленных диковинных товарах, об оснастке и внешности всех пяти широкопарусных тридцативельных кораблей, выстроенных Инени. При благоприятной погоде путь в один конец — примерно две тысячи километров — занимал два-три месяца. Поскольку суда плыли только днем, не более двенадцати часов в сутки, то их скорость не превышала полутора узлов, а наиболее вероятно, что она была еще меньше.

Благодаря усилиям предшественников Хатшепсут положение Египта ко времени ее царствования еще более улучшилось, чем это было при Яхмосе, и это позволило ей презреть пиратскую опасность в южных морях.

Египет получил длительную передышку, его корабли теперь бороздили морскую лазурь во всех направлениях. Тот факт, что в течение последующих трех столетий рынки Египта были наводнены товарами буквально всех известных тогда стран, позволяет предположить, что Тутмос специально занимался вопросами безопасности плавания, учредив нечто вроде морской полиции, как это делали впоследствии Родос и некоторые другие государства. На эту мысль наводит, между прочим, указание одной надписи, что каждый портовый город должен был постоянно иметь определенное количество кораблей, запасы строевого леса и наиболее ходовых товаров для продажи. Палестинские гавани контролировались Египтом и платили ему дань; в каж-

дой из них сидел наместник Тутмоса, подотчетный только его величеству, и владыка Египта ежегодно объезжал свои владения, проверяя состояние дел.

В свободное от этих хлопот время фараоны XVIII династии вели оживленную переписку со своими соседями, особенно с Речену. В августе 1887 года крестьянка, занимавшаяся опылением своего сада, обнаружила в Тель-эль-Амарне (двести восемьдесят семь километров от Каира) дворец фараона-еретика Аменхотпа IV (Эхнатона). В нем нашли свыше трех тысяч аккуратно уложенных глиняных табличек, испещренных вавилонской клинописью. Это была часть дипломатического архива Эхнатона и его отца — Аменхотепа III. Вавилонский язык в эпоху Нового царства был международным языком, подобно тому, как во времена европейского Средневековья им была латынь, позднее французский, а теперь английский. Не в этих ли документах ключ к табличкам, найденным на берегах Иордана? Если в Египте обнаружены вавилонские тексты, почему бы в Палестине не оказаться табличкам, вывезенным египтянами из далеких походов и торговых экспедиций, например с Крита, и подаренным как диво местному правителю? Подробное изучение торговых, политических и особенно дипломатических связей Египта той эпохи наверняка даст ключ к расшифровке находки Франкена...

При Эхнатоне положение круто изменилось. «Суда плывут на север и на юг, все пути открыты...» — поют новые жрецы в гимне новому богу. Они выдают желаемое за действительное. На деле все обстояло наоборот. «Нерестилище» красноморских пиратов образовало дочернее предприятие в Море Среди Земель. Главным объектом своих устремлений они избрали древний Библ — самый большой и богатый город Благодатного Полумесяца. Дошло до того, что Библ был блокирован этими молодцами, ни в грош не ставившими авторитет сына Амона. Напрасно правитель этого города Риб-Адди шлет депешу за депешей в Ахетатон — новую столицу Эхнатона, требуя воинов, воинов, воинов. Фараон прочитывает таблички и складывает в архив, где их и обнаружили его отдаленные потомки. Из писем явствует, что пираты сделали своими главными базами Берит, Тир и Сидон — три города-крепости, расположенные примерно на равном расстоянии вдоль побережья страны Джахи, что позволяло контролиро-

вать его целиком. И на таком же расстоянии к северу от самого северного из них — Берита — красовалась жемчужина Благодатного Полумесяца — несравненный Библ с его Долиной Кедра (около четырех сотен деревьев уцелело здесь до нашего времени).

Пираты знают, что Библу покровительствует Египет. Их первые шаги робки. Но со временем, видя, что фараон бездействует, они наглеют все больше. Уразумев наконец, что его мольбы к фараону останутся гласом вопиющего в пустыне, Риб-Адди заключил союз с правителем Сумура, или Симиры, своим северным соседом. Симира согласилась дать ему хлеб, но у нее своих хлопот полон рот; ее пребольно щиплют пираты Ликии, стакнувшиеся с царем Кипра и использовавшие остров как перевалочную базу и убежище. Когда же Библ и Симира попытались объединить свои силы, финикийские пираты двинули свои эскадры к северу и для начала захватили два библских корабля, а вскоре в одной из стычек погиб правитель Симиры. Авторитет Риб-Адди упал столь низко, что по возвращении его из Берита, где он надеялся получить помощь, библосцы не пустили его в собственный город. Правителем Библа стал Или-Рабах, брат Риб-Адди.

Моряки по природе и купцы по призванию, финикийцы разбойничали не только у себя дома, но и совершали плавания на запад. Свои торговые корабли они называли «морскими конями» — то ли потому, что их форштевни чаще всего были украшены резной крутогривой головой лошади, то ли по имени изобретателя этого типа судов — тирянина Гиппа, чье имя по-гречески означает «конь». По-видимому, вторая версия более поздняя и принадлежит грекам...

Протяженность финикийских маршрутов может показаться неправдоподобной. Важнейшей их целью была добыча спиралевидных пурпуросных раковин: из них извлекали сок для окраски тканей. Эти раковины, согласно легенде, обнаружила собака Мелькарта — бога-покровителя Тира — во время прогулки по морскому берегу после недавнего шторма. Непревзойденный финикийский пурпур носили цари всего Средиземноморья. По одной из версий, он дал название и самому народу: «фойникс» по-гречески — «пурпурный». Другая гипотеза связывает имя финикийцев с Египтом: на языке

жителей долины Хапи «фенеху» означает «кораблестроитель»...

Раковины нелегко добывать со дна моря, а каждая из них дает ничтожное количество красителя. Перевозить груды раковин в Финикию нерентабельно, и финикияне основывают пункты по добыче сока у мест ловли. Туда отправляются необходимое оборудование и люди, там воздвигаются оборонительные стены, появляются селения, а иногда и города. Кораблям остаются лишь периодически обходить все эти места, забирать готовый продукт и доставлять его в Финикию. Так возникли финикийские поселения на полуострове Магнесия, на островах Саламин, Тира, Тенедос и Кифера; города Краная на одноименном острове в Лаконике (теперь этот остров, называемый еще Маратониси, соединен с материком узкой дамбой), Навплия в Арголиде, Феникс в Малой Азии. Одни из них оказались недолговечны, как, например, Тира, где ловля пурпуровых раковин была исконным занятием местного населения, поддерживавшего тесные связи со своими коллегами из Итана — города на восточном берегу Крита у мыса Плака. Другие Финикия сохраняет за собой ценной уступок. Так, фракийские берега контролировали критяне, тогда как серебряные рудники в глубине побережья остались за финикиянами. Третьи хранят в своих названиях историю финикийской экспансии: остров Саламин сперва носил финикийское имя Салам — «Мирный». Греки во всем считали финикиян первыми и называли своими учителями, как потом они сами станут учителями римлян. Им приписывали изобретение стекла и чеканки, мер и весов, в легенде о Кадме говорится о заимствовании у них греческого алфавита. (Все это ничуть не мешало грекам приписывать эти же изобретения Паламеду и иным выдающимся личностям.)

Но не только с миром приходили финикияне. И с мечом тоже: им нужны были рабы, особенно дети и женщины. Они сбывали этот живой товар всюду, где находились покупатели. Вот какую историю поведал, например, Геродот: «Финикияне тотчас же пустились в дальние морские путешествия. Перевозя египетские и ассирийские товары во многие страны, они, между прочим, прибыли в Аргос... На пятый или шестой день по их прибытии, когда почти все товары уже были распроданы, на берег моря среди многих других женщин

пришла и царская дочь. Ее имя было Ио... Женщины стояли на корме корабля и покупали наиболее приглянувшиеся им товары. Тогда финикияне по данному знаку набросились на женщин. Большая часть женщин, впрочем, спаслась бегством, Ио же с несколькими друзьями они успели захватить. Финикияне втащили женщин на корабль и затем поспешно отплыли в Египет». Похищенных, как правило, не разыскивали: это было безнадежным делом. Быть может, при этом руководствовались житейской мудростью, афористично сформулированной Геродотом: «Ясно ведь, что женщин не похитили бы, если бы те сами того не хотели».

Гомер приводит противоположный случай, когда похищение состоялось в стране фараонов:

Прибыл в Египет тогда финикиец, обманщик коварный,
Злой кознодей, от которого много людей пострадало;
Он, увлекательной речью меня обольстив, Финикию,
Где и поместье, и дом он имел, убедил посетить с ним:
Там я гостил у него до скончания года. Когда же
Дни протекли, миновалися месяцы, полного года
Круг совершился и Оры весну привели молодую,
В Ливию с ним в корабле, облетателе моря, меня он
Плечь пригласил, говоря, что товар свой там выгодно сбудем;
Сам же, напротив, меня, не товар наш, продать там замыслил.

Одиссею на сей раз повезло: корабль кознодея был разбит бурей у берегов Эпира, а сам Одиссей попал к феспротам, и их царь Федон, обласкав его (эпироты были соседями и вассалами итакийцев, под Троей соединенным флотом командовал Одиссей), повелел доставить его на Итаку. И вот тут-то создалась довольно комичная ситуация: феспроты не узнали грозного царя Итаки и поступили с ним точно так же, как поступил бы на их месте он сам:

Только от брега феспротов корабль отошел мореходный,
Час наступил, мне назначенный ими для жалкого рабства.
Силой сорвавши с меня и хитон, и хламиду, они мне
Вместо их бедное рубище дали с нечистой рубашкой...

Арсенал методов и средств пиратов был неисчерпаем. Устами бывшего царевича, а ныне свинопаса Эвмея Гомер рассказывает историю, способную послужить сюжетом авантюрного романа, и эта история, как тысячи других, не обошлась без финикиян. Эвмей вспоминает, как «хитрые гости морей» прибыли на

его родину с множеством редкостных товаров. В доме отца Эвмея, царя Ктесия, оказалась рабыня-сидонянка, похищенная другими соседями Одиссея, тафийцами. Финикийские купцы, прибывшие, очевидно, без определенного плана, моментально этим воспользовались: один из них «с ней тайно в любви сочелся» и, играя на ее патриотических чувствах, предложил бежать с ними на родину, несомненно замыслив продать ее где-нибудь по пути. Однако обернулось по-другому. Финикиянка заставила их принести клятвы, что они не причинят ей вреда, и договорилась, что они ни под каким видом не будут до поры до времени выказывать свое знакомство с ней. Финикияне торговали целый год. Когда торг был окончен, один из них пришел по обычаю с дарами во дворец, и ему удалось перемигнуться с рабыней. И вот тут-то настал ее час. Истинная дочь своего народа, она не ударила лицом в грязь перед соплеменниками. С наступлением вечера сидонянка взяла за руку порученного ее заботам малолетнего царевича и отправилась с ним на прогулку. По пути она посетила зал, где был накрыт пиршественный стол для вельмож, не успевших еще вернуться из совета, после чего сервировка стола уменьшилась на три огромных двуручных золотых кубка (большее количество не уместилось под ее платьем). Прогулка, как и следовало ожидать, закончилась на палубе финикийского корабля. Однако награбленное не пошло ей впрок: на седьмой день плавания изменницу неожиданно поразила стрелой Артемида по повелению Зевса (убийства нередко сваливали на богов, подобные байки древние всегда принимали за чистую монету), и ее выбросили за борт. Эвмея же купил царь Итаки Лаэрт, отец Одиссея.

Во времена Эхнатона и его преемников пираты контролировали не только побережье Благодатного Полумесяца, но и южные берега Малой Азии. Во всяком случае, сообщение одной из табличек Тель-эль-Амарны о набеге кораблей народа милим на Амурри не оставляет места для иных толкований. Народ милим — это милии, жители Милиады, северные соседи ликийцев. Они обитали в районе современных озер Карагёль и Авлан, к западу от Тавра. Что же касается Амурри (египтяне называли его также Имор), то это не что иное, как город Арад (Арвад) на одноименном острове у берегов Северной Финикии, напротив Кипра,

и, возможно, противолежащий ему на побережье город Антарад. Насколько можно заключить из скудных намеков табличек, арвадяне пали жертвой собственной жадности, за что поплатились: воюя с Египтом в союзе с хеттами (Риб-Адди даже угрожал Эхнатону присоединиться к этому союзу, если тот не пришлет помощь), они покусились и на соседей хеттов — милиев. Хеттскому царю Суппилулиумасу I не оставалось ничего иного, как только отдать на растерзание Арвад, чтобы сохранить мир на своих южных границах. Флот милиев безбоязненно проследовал вдоль всего южного побережья Малой Азии, захватил и разграбил город, убил его правителя Абди-Аширта (сын этого царька сам промышлял пиратством во главе крупного соединения) и преспокойно убрался во свояси.

Трудно сказать, существовали ли уже в то время пиратские государства, какие мы увидим в эпоху Римской империи, и можно ли считать таким государством, например, Кипр, но что враждующие со всем миром и между собой пиратские шайки объединялись иногда для крупных набегов — это бесспорно. Бесспорно и то, что это были сильные многочисленные эскадры, направляемые твердой и опытной рукой. Только при таких условиях пираты могли рискнуть напасть на такое государство, как Египет. Они сделали это при попустительстве Кипра, пропустившего мимо себя пиратский флот, отправившийся из Ликии. Эхнатон ничего не смог поделать: он ведь самолично некогда потребовал у царя Кипра порвать всякие отношения с Ликией, и теперь, когда он пожинал первые плоды своей политики (первые, но не последние), царь напомнил ему об этом в сердитом письме, уверяя, что сам он страдает от налетов своих северо-западных соседей гораздо чаще.

Поруганный Эхнатоном Амон отвернулся от страны фараонов, неисчислимы бедствия обрушились на головы их подданных.

В иератическом Лейденском папирусе № 344, найденном в некрополе Саккара возле Мемфиса, записано Речение Ипуера, одного из семи мудрецов и пророков Египта. В нем есть такие строки: «Воистину, строители стали пахарями, а царские корабельщики впряжены в плуг, не плавают ныне больше на север, в Библ. Как нам быть без кедра для мумий наших,

ведь погребались жрецы в саркофагах из него, бальзамировали сановников смолою кедровой вплоть до самого Кефтиу. Но не привозят больше его. Золота не хватает. Кончился материал для всяких работ». После многих стенаний и поучений, что надо сделать, чтобы в Египет возвратилось благоденствие, мудрец высказывает уверенность в том, что рано или поздно все вернется на круги своя. Увы, ждать этого пришлось много, очень много лет...

«Я построил большие ладьи и суда перед ними, укомплектованные многочисленной командой и многочисленными сопровождающими [воинами]; на них их начальники судовые с уполномоченными [царя] и начальниками для того, чтобы наблюдать за ними. Причем суда были нагружены египетскими товарами без числа. Причем они сами [суда] числом в десятки тысяч отправлены в море великое — Му-Кед. Достигают они страны Пунт. Не подвергаются они опасности, будучи целыми из-за страха [передо мной]. Нагружены суда и ладьи продуктами Страны Бога, всякими чудесными и таинственными вещами их Страны, многочисленной миррой Пунта, нагруженной десятками тысяч, без числа ее. Их дети вождей Страны Бога выступили вперед, причем приношения их для Египта перед ними. Достигают они, будучи невредимыми, Коптосской пустыни. Причаливают они благополучно вместе с имуществом, доставленным ими. Нагружают они его для транспортировки посуху на ослов и на людей и [снова] грузят [это же имущество] на суда на реке, на берегу Коптоса, и отправляют вверх по реке перед собой. И прибывают они в праздник, принося [эти товары] в качестве даров перед царем как диковину. Дети их вождей совершают приветствия передо мной, целуя землю, сгибаются передо мной».

Эти строки из завещания Рамсеса III (1269—1244 годы до н. э.) дают весьма наглядное представление о положении Египта в начале XX династии. Вероятно, Рамсес еще пользуется Нильско-Красноморским каналом: по крайней мере до времени Сети I он поддерживался в судоходном состоянии, как свидетельствуют дошедшие до нас карты (может быть, именно это обстоятельство породило явную легенду о том, что Сети был первостроителем этого канала), а Сети и

Рамсеса разделяет небольшой промежуток времени. Однако хвастливые речи плохо прикрывают истинное состояние дел. Ладьи с товарами бороздят южные воды, но их сопровождает сильный конвой («суда перед ними») с многочисленной армией. Прежней сторожевой эскадры в Красном море уже недостаточно, и египтяне спешно сооружают верфи в южных морях для ее пополнения, а точнее — для тиражирования во многих и многих экземплярах.

Дальние рейсы, видимо, были настолько опасны, что флот собирается в большом количестве, чтобы один рейс оправдал не только себя, но и множество одиночных рейсов, которые были бы совершены, если бы путь был безопасным. Если даже «десятки тысяч» — преувеличение, оно весьма красноречиво, и можно не сомневаться, что уж несколько-то десятков, а то и сотен судов было собрано наверняка. Понятно и то, почему так сделано: флот «не подвергается опасности» из страха не перед величием фараона, а перед величиной конвоя. Если к количеству воинов добавить количество мускулистых гребцов (судя по рисункам в храме Хатшепсут — по пятнадцать человек с каждого борта), дорожащих своей жизнью ничуть не меньше, стоит ли удивляться успеху этого предприятия, которым так кичится Рамсес? Он вообще был одним из самых великих хвастунов древности, даже его «солнечная ладья» сделана с таким расчетом, чтобы вознести Рамсеса выше Хуфу: ее длина была почти шестьдесят метров, и в этом Рамсеса никто не смог переплюнуть. Да и сам выбор маршрута говорит о многом: с севера в это время участились дерзкие налеты на Египет, и хотя Рамсесу удалось в конце концов одержать ряд побед и отпугнуть разбойников от своих берегов при помощи таких же точно сторожевых эскадр, плоды этих побед были призрачны.

Средиземноморье кишело пиратами как никогда раньше, и зараза эта, подобно степному пожару, охватывала все новые и новые районы. Все фараоны XX династии (а всех их, кроме основателя династии Сетнахта, звали Рамсесами) так или иначе сталкивались с этим бичом Средиземного моря, с ужасающей быстротой превращавшимся в тысячехвостую плетку.

И все-таки плаванья на север продолжались: ничто не могло заменить Египту некоторых товаров, например кедра или меди, отсутствовавших в Египте. Па-

пирус времени Рамсеса XII (около 1118—1090 годов до н. э.), известный как «папирус Голенищева», поведал трагикомическую историю, начавшуюся «на пятый год правления фараона, в шестнадцатый день второго месяца лета», и растянувшуюся на несколько лет. Речь идет о морском путешествии в Библ египетского жреца и вельможи Унуамона, обладателя цветистого титула «старейшина первого зала храма Амона, владыки престола Обеих Земель». Унуамену была доверена верховным жрецом Херихором важная миссия — доставить лучший горноливанский кедр для обновления обветшавшей священной барки Амона — «солнечной ладьи».

Отправившись из Фив, Унуамон достиг Танисского нома в дельте Хапи, где номархом был Несубанебджед — будущий основатель и фараон XXI династии. Несмотря на послание, сочиненное Херихором от имени Амона и без промедления врученное Унуамоном номарху, тот продержал его при дворе «до четвертого месяца лета», а затем наконец отправил дальше, дав ему своего капитана — Менгебеда.

Из этого отрывка можно сделать по крайней мере два вывода: что Египет в то время был раздробленным на номы государством и к их правителям верховный жрец вынужден был обращаться с просьбами (а те не спешили их выполнять) и что каста кормчих подразделялась по специализации на речных и морских (если только Менгебед не был приставлен к Унуамену в качестве шпиона).

Прибыв в палестинский город чакалов Дор, Унуамон предстал перед его правителем Бедером. В знак признания к египтянам тот вручил ему великолепный дар — полсотни хлебов, кувшин вина и ногу быка. Все шло как нельзя лучше.

Злоключения Унуамона начались несколькими днями позже, когда с его судна сбежал человек с большим количеством золота и серебра. Среди похищенного было и храмовое серебро, врученное Херихором для уплаты за кедр. На жалобу египтянина и просьбу отыскать вора или возместить убытки Бедер резонно заявил: «Если бы вор, что пришел с тобою на корабле и украл твое серебро, был из моей страны, я бы сам возместил тебе эту потерю из своей сокровищницы, пока вора не отыскали. Но тот, кто обокрал тебя, — из твоей страны. Он с твоего корабля». Тем не менее

Бедер как хозяин города, где произошел инцидент, великодушно пообещал свое содействие в поисках.

Безрезультатно прождав девять дней, Унуамон потерял всякую надежду на возвращение сокровищ и решил продолжать путь, положившись на волю случая. И тут Бедер дал ему поистине бесценный совет: «Если ты хочешь получить свое серебро, которое у тебя украли, слушай меня и делай так, как я тебе говорю. Ты отправишься в путь с капитанами кораблей. Ты захватишь груз того корабля, на котором ты будешь. И еще ты захватишь все серебро того корабля и будешь его у себя хранить до тех пор, пока хозяева корабля не отыщут вора, который тебя обокрал».

Совет не повис в воздухе. Унуамон сел на первый же попутный корабль и по дороге к Библу внимательно ознакомился с его грузом. Очевидно, осмотр его удовлетворил, так как он заявил корабельщикам: «Я взял ваше серебро, и оно останется у меня, пока вы не отыщите мое серебро и вора, который его украл. Пусть не вы меня обокрали — я все равно возьму ваше серебро. А вы постарайтесь найти мое и возьмите его себе».

Как ни странно, корабельщики не только не выбросили нахала за борт, но и ничего не возразили ему. Это молчание можно расценить однозначно: подобный метод уголовного розыска был обычным по крайней мере в Палестине (поскольку Унуамон не додумался до него сам).

Однако того, что удалось раздобыть Унуамону, было явно недостаточно. К тому же впопыхах он забыл в Танисе письма Херихора к правителям других городов. Поэтому властитель Библа Закар-Баал отказался отпустить ему кедр и подверг сомнению его собственную личность. Впрочем, после долгих мытарств и это дело было улажено: Закар-Баал отправил гонца к Несубанебджеду (он имел с ним давнишние торговые дела), и тот прислал Унуамону новые сокровища для уплаты за лес.

Что же касается серебра, похищенного Унуамоном по рекомендации Бедера, то эта история имела свое продолжение. Когда кедр был погружен и корабли уже готовились выйти в море, в библскую гавань вошли одиннадцать судов из Дора. Чакалы ультимативно потребовали у Закар-Баала выдать им Унуамона: оказывается, он не слишком внимательно обдумал совет, данный ему Бедером, и корабль, где он захватил

деньги, принадлежал, на его беду, подданным самого Бедера. Но и в такой критической ситуации отыскалась нужная статья международного права. «Я не могу задерживать посланца Амона в своей стране,— заявил Закар-Баал гонцам Бедера.— Дайте мне отправить его, а потом догоняйте его и задерживайте сами». Одной этой фразой правитель Библа убил двух зайцев: сохранил добрые отношения и с Египтом, и со своим южным соседом.

Путешествие, как и следовало ожидать (рассказ ведется от первого лица), закончилось благополучно. Боги оставили преследователей с носом, наслав на море сильный ветер, пригнавший корабль Унуамона к Кипру. (В данном случае они утруждали себя напрасно: течение неизбежно привело бы Унуамона к Кипру, чьи горные вершины хорошо просматриваются из Леванта.) Когда же местные жители бросились к нему, чтобы убить (характерная черта!), Унуамон урегулировал новое осложнение наипростейшим образом. Он обратился к правительнице города со следующими словами: «Неужели же ты позволишь, чтобы меня, посланца Амона, схватили здесь и убили? Подумай еще вот о чем: меня будут разыскивать до окончания дней! Что же до команды правителя Библа, которую тоже хотят убить, то разве не сможет он убить десять команд твоих кораблей, когда они ему попадутся?». Оценив ситуацию и осознав правоту пришельца, правительница мудро отпустила его с миром.

В том, что жители кипрского города решили убить Унуамона и команду библского корабля, нет ничего удивительного. Так поступали со всеми незнакомцами, оказавшимися волею случая в прибрежной полосе чужой страны. И не только на Кипре. Унуамон был египтянином, и ему показались вполне естественными действия киприотов. А посему, не теряя времени на бесплодные удивления, возмущения и выяснения причин, он выдвинул единственно возможное в той ситуации возражение — «око за око», — и желаемый результат был достигнут немедленно.

Истоки этого обычая весьма древни и закреплены в мифах некоторых народов Средиземноморья, в том числе египетских. Выше уже упоминался египетский бог Хонсу. Это не кто иной, как обожествленный греческий герой Геракл. Гекатей Милетский рассказывает, что Хонсу был в Египте одним из самых почитаемых,

его даже причислили к сонму двенадцати главных богов — эннеады. Хонсу воздвигали святилища и храмы. Но вначале его едва не постигла участь, грозившая Унуамону.

Предание говорит, что когда Геракл после освобождения Прометея отправился в сад Гесперид для совершения очередного подвига, он надумал заодно посетить страну предков (родители его отца Амфитриона и матери Алкмены, как уверяют греческие историки, были родом из Египта).

Сказано — сделано, герой явился в страну Хапи. Но он выбрал неудачное время для визита. Египтом, как сообщают греки, правил тогда сын Посейдона Бусирус. Если отбросить у этого имени чисто греческое окончание и первую букву, перед нами оказывается не кто иной, как Усир, царствовавший, как мы помним, во времена поистине незапамятные. Его правление было омрачено страшной девятилетней засухой. Молитвы египетских жрецов оказались бессильными, и Бусирус прибег к помощи соотечественника самого Зевса — критского прорицателя Фрасия.

Выяснилось, что для ликвидации засухи нужно ежегодно приносить в жертву на алтаре Амона одного иностранца. Первой человеческой кровью, обогрившей алтарь, была кровь самого Фрасия. Поэтому когда Геракл вступил на египетскую землю, Бусирус встретил его с самой искренней радостью в сопровождении пышной свиты. Наслышанные о подвигах своего земляка, египтяне увенчали героя венками и сразу же торжественно повели на заклание в жертву Амону. Сначала Геракл, тронутый столь божественным приемом, шел смиренно, потом, заподозрив неладное, смутно забеспокоился, а когда его разложили на алтаре и занесли над ним нож, возмутился и перебил всех своих почитателей, в том числе и Бусируса с сыном. «У египтян,— жалуется Геродот,— нет обычая почитать героев».

За всей этой сказочной основой скрывается вполне реальный и широко распространенный обычай убивать иностранцев. То была единственная и очень действенная мера защиты от коварства разбойников, нашедшая в наше время воплощение в известном афоризме о том, что лучшее средство избавиться от головной боли — отсечь голову. Древние так и поступали, без тени юмора и сомнения.

Поскольку пиратское ремесло тесно связано с географическими условиями конкретной местности, в целом не изменявшимися на протяжении веков, можно полагать, что и при Хуфу, и при Сенусерте, и при Эхнатоне, и значительно позднее разбойники облюбовывали себе одни и те же убежища и действовали если не одними и теми же, то во всяком случае сходными методами. Поэтому трудно переоценить ценность одного из немногих свидетельств о состоянии береговой полосы в отдаленное от нас время, принадлежащее Страбону. Если сравнить набросанную им картину с современной, нетрудно представить, в каких условиях орудовали эвпатриды удачи в еще более отдаленную эпоху.

Как и сегодня, берега Египта были низки и ровны, хотя, вероятно, имели несколько иную конфигурацию вследствие наносов Нила и сейсмической деятельности в этом уголке Земли (на Суэцком перешейке и прилегающем побережье Египта берег опускается и сейчас). «...Ни одна другая часть света не имеет меньше заливов, хотя береговая линия на западе очень извилиста», — констатирует римский ученый I века Плиний Старший. Местность к западу от дельты Нила и в наши дни малообитаема: Эль-Хаммам, Эль-Аламейн... Зато для того, чтобы упомянуть все населенные пункты Дельты, нужна топографическая карта.

При восточном входе в Аравийский залив Средиземного моря расположена удобная бухта, на ее северо-восточном берегу раскинулись кварталы города, основанного по повелению Александра Македонского и при его личном участии. В километре с небольшим напротив Александрии лежит в море остров Фарос, прославившийся в эллинистическое время маяком, вошедшим в список семи «чудес света». «Фарос, — сообщает Страбон, — это продолговатый островок, почти что примыкающий к материку, образующий гавань с двумя входами; побережье материка образует бухту, так как оно выдается двумя мысами в открытое море; между ними расположен остров, запирающий бухту, так как он тянется в длину параллельно берегу. Из оконечностей Фароса восточная лежит ближе к материку и к мысу напротив него (он называется Лохиадой) и сужает устье гавани: вдобавок к узости прохода в гавань там есть еще и скалы, одни подводные, другие же выступающие над поверхностью

моря; эти скалы постоянно превращают в буруны волны, низвергающиеся на них из открытого моря».

Так была оформлена сцена для трагедий, разыгравшихся здесь на протяжении многих веков. Мало того, что Фарос — идеальное место для кораблекрушений, сотворенное самой природой. К описанию Страбона следует добавить еще многие другие беды, подстерегавшие здесь мореплавателей. Это частые в восточном Средиземноморье миражи, сбивающие с толку и опытных мореходов наших дней. Это внезапные шквалистые нагоны воды на берег даже в тихую ясную погоду (явление, называемое здесь «марробио», «кардим» и «шаркийя»). Это страшные смерчи, нередко сопутствующие сильному горячему ветру, несущему из пустыни массы песка и пыли (ливийский «гибли», египетский «хамсин», израильский «самум», ливанский и сирийский «шаргиб»). Это горный ветер рагис, ближайший родственник новороссийской бory. Это частые земле- и моретрясения, изменяющие береговую обстановку в мгновение ока: по словам Плиния, например, Фарос раньше «находился в дне плавания от Египта», то есть на расстоянии порядка ста пятидесяти километров. «Раньше» — это во времена Гомера:

На море шумно-широком находится остров, лежащий
Против Египта; его именуют там жители Фарос;
Он от берегов на таком расстоянии, какое удобно
В день с благовеющим ветром попутным корабль пробегает.
Пристань находится верная там, из которой большие
В море выходят суда, запасенные темной водою.

Все эти и множество других малоприятных природных явлений, безусловно, играли на руку пиратам, были, так сказать, их рабочей обстановкой. Нужно вспомнить также религиозное видение мира древними народами, помноженное на традиционные суеверия моряков, чтобы в полной мере оценить ситуацию, создававшуюся, например, миражами или смерчами.

В древние времена, задолго до Страбона, в районе нынешней Александрии были мелкие пастушечьи селения, и в один прекрасный день их обитателям фараоны поручили охрану своих морских границ от вторжения иноземцев. Пастухи настолько широко истолковали данные им полномочия, что вскоре переквалифицировались в прибрежных пиратов-профессионалов — соперников своих морских коллег. «Прежние

цари египтян, — вспоминает Страбон, — довольствуясь тем, что они имели, и совершенно не нуждаясь во ввозных товарах, были враждебно настроены против всех мореплавателей, в особенности же против греков (потому что те в силу скудости своей земли были грабителями, алчными на чужое добро); они установили охрану на этом месте, приказав ей задерживать всех, кто приближался к острову». Страбон не без остроумия называет этих стражей «пастухами-разбойниками, которые нападали на корабли, бросавшие здесь якорь».

Недостаток гаваней в Египте, о котором упоминают кроме Страбона многие другие авторы, безусловно, должен был способствовать устройству постоянных мест для засад. Негостеприимный берег порождал негостеприимных жителей, зато заботу об их пропитании фараоны великодушно возложили на их собственные плечи. Всех прибывавших к устью Хапи, свидетельствует Диодор, египтяне убивали или обращали в рабство. Из обычая берегового пиратства родился и миф о Бусирисе.

Теперь часть Дельты к югу и юго-востоку от Александрии заболочена и пустынна, а раньше здесь ответвлялось и впадало в море Канобское устье Нила. На его восточном берегу в первой половине VII века до н. э. выросла греческая колония Навкратис, а спартанцы основали сам город Каноб, названный так по имени их погибшего и похороненного в этом месте кормчего. «Первоначально, — сообщает Геродот, — Навкратис был единственным торговым портом [для чужеземцев] в Египте; другого не было. Если корабль заходил в какое-нибудь другое устье Нила, то нужно было принести клятву, что это случилось неумышленно. А после этого корабль должен был плыть назад в Канобское устье Нила. Или если нельзя было подняться вверх против ветра, то приходилось везти товары на нильских барках вокруг Дельты до Навкратиса». Те немногие, кому удавалось избежать «гостеприимства» пастухов-разбойников, могли, если повезет, добраться до селения Схедии, расположенного в двадцати двух километрах от Александрии. Здесь находился, по словам Страбона, «пункт сбора пошлин на товары, идущие снизу и сверху по реке», а следующее укрепление, «нечто вроде пункта по сбору пошлин с товаров, привозимых вниз по реке из Фиваиды», рас-

полагалось южнее Оксирина, в Шмуне, или, по-гречески, Гермополе — столице Заячьего нома. Но это уже более поздние времена...

Было и еще одно удобное место для разбойничьего промысла — Больбитинское устье Нила. Здесь очень рано вырос город Саис, давший впоследствии название XXVI династии (663—523 гг. до н.э.), основанной Псамметихом I (Псамметих сделал Саис своей столицей). «После Больбитинского устья,— повествует Страбон,— идет низкий и песчаный мыс, который выдается дальше в море; он называется Агну-Керас. Затем следует сторожевая башня Персея и стена милетцев...». Все, что находилось к западу от башни Персея, было настолько прочно захвачено пиратами, что Геродот даже приводит мнение ионийских греков о том, что собственно египетским побережьем считалось лишь пространство от этой башни до Пелусия. Во времена Геродота официальная длина морского побережья Египта составляла, по его словам, три тысячи шестьсот стадиев, то есть примерно шестьсот сорок километров. А еще раньше, видимо, только полоску между башней Персея и Пелусием (примерно четыреста пятьдесят километров) могли уверенно контролировать фараоны, не передоверяя это важное дело пастухам-разбойникам.

На западе, на пугающе-таинственном Западе, там, куда ежевечерне шествовал в своей золотой барке Амон, лежала Страна Мертвых — блаженные поля Иалу, где души умерших праведников и умерших пиратов вели вполне мирное сосуществование (ибо ада и загробных мук египтяне, как и многие другие народы древности, не знали). Иногда оттуда течение приносило всякие любопытные вещицы. Его начало терялось где-то в Стране Заката.

Это же течение увлекало живых на восток — по пути Усира, к странам Благодатного Полумесяца, к Кипру и Родосу. За Родосом этот поток, проходящий от Гибралтара вдоль Северной Африки, Финикии и Малой Азии, разветвляется надвое. Одна его ветвь достигает Сицилии; другая, слившись с течением Эгейского моря, следует мимо Крита и Греции в Адриатику, обегает ее по всему периметру и около Сицилии встречается с первой. Как раз на пути этих морских рек — торговых артерий Средиземноморья — и возникали в древности самые многочисленные, долговечные

и жестокие корпорации «мужей, промышленяющих морем» — иллирийских, карфагенских, киликийских, критских, сицилийских, финикийских. На путях другого потока, проходящего от Гибралтара мимо Сардинии, Корсики, южного побережья Франции и восточной Испании, «работали» иные флотилии. Точками соприкосновения этих двух спиралей были Корсика с противоположащей ей Этрурией и Карфаген. Этрусские и карфагенские пираты объединяли в себе жестокость Запада и коварство Востока.

Для египтян понятие «восток» ограничивалось странами Благодатного Полумесяца. Там, уверяет Помпоний Мела, «изобрели буквы и письменность и ввели разные другие искусства, такие как морское судоходство, морской бой, управление народами, царская власть, сражения».

Побережье от Пелусия до хребта Кармель, спускающегося к морю у бухты Акко (оба эти названия сохранились с глубокой древности), представляет собой почти идеально ровную линию, слабо изогнутую к востоку. На всем его протяжении между Пелусием и Иоппой нет ни одной надежной якорной стоянки, и западные ветры грозят здесь кораблям большими бедами. Немногом лучше остальной участок этой дуги — от Иоппы до бухты Акко с одноименным городом в ее северной части. Здесь корабли купцов могли следовать почти безбоязненно.

Но дальше картина круто меняется. Город Акко, носивший также в разное время имена Аке и Птолемаида, мог быть основным гнездовьем пиратов, контролировавших южные подступы к Финикии. Страбон свидетельствует, что «город этот служил персам опорным пунктом для военных действий против Египта», имея, вероятно, в виду войну Артаксеркса III Оха с фараоном Нектанебом II (он мог бы начиная с 341 года до н. э. добавлять к своему пышному титулу еще одну строчку: «последний царь Египта»).

Можно с уверенностью утверждать, что Артаксеркс не придумал ничего нового в своей морской стратегии, а лишь использовал богатый опыт древних пиратов. Отлогие берега, тянущиеся отсюда к северу, во все времена были удобны для вытаскивания кораблей на берег, илистое дно прекрасно удерживало якоря, скалистые банки и рифы в северной части бухты не могли не ввести в искушение зажигать на них по ночам ложные сигналь-

ные огни, направляя кормила купеческих кораблей прямо в объятия тех, кто жаждал познакомиться с их товаром.

Дальше к северу примерно в двухстах километрах один от другого лежали богатейшие города Леванта — Тир, Сидон, Берит, Библ, Симира. Словно нарочно для удобства пиратов, эти города разделял один морской переход. Моряки древности всячески избегали плавать ночью, хотя астрономию знали неплохо — на всякий случай. У античных авторов можно отыскать массу указаний на то, что даже при самой благоприятной погоде на ночь корабли вытаскивали на берег, а их команды коротали время кто как умел: отдыхали в палатках или у костров, запивая жареное мясо превосходными напитками и услаждая свой слух музыкой или морскими анекдотами; чинили обшивку и корабельные снасти; делили добычу и строили планы новых нападений. Поэтому при благоприятных условиях даже наиболее быстроходные корабли редко проходили за день больше двухсот километров. Это был предел. Финикия благодушно создала купцам все условия для плавания, но тем самым она создала условия и пиратам — для грабежа. Отправившись с восходом солнца из Акко, они в тот же день под покровом темноты могли совершить налет на Тир, а отплыв утром из Тира, вечером угрожали Сидону.

В римскую эпоху существовало мнение, что именно сидоняне первыми отважились выйти в ночное море. Мела как хорошо известный факт сообщает, что «до сих пор еще богатый Сидон... до захвата его персами был самым большим приморским городом». Несомненно, этой славой город был обязан своим мореходам. «Предание изображает сидонян мастерами во многих изящных искусствах, как об этом ясно говорит и Гомер,— пишет Страбон.— Кроме этого, они занимались научными исследованиями в области астрономии и арифметики, начав со счетного искусства и ночных плаваний. Ведь каждая из этих отраслей знания необходима купцу и кораблевладельцу». И тем, кто за ними охотится, добавим мы.

К северу от Библа природа дает богатые возможности как морским, так и прибрежным пиратам. Здесь много веков подряд царил «закон джунглей»: горцы («все — разбойники», по утверждению Страбона) нападали на селения прибрежных земледельцев, те не упускали случая пограбить корабли, приставшие на ночь или ока-

завшиися в бедственном положении, и попутно отбивались от пиратов, действовавших как в прибрежных водах, так и на берегу. «Так, например,— сообщает Страбон,— обитатели Ливана занимают на вершине горы Синну и Боррамы и другие подобные укрепления, внизу же у них Ботрие и Гигарт, приморские пещеры и укрепление, воздвигнутое на Феупросопоне... Отсюда разбойники совершали набеги на Библ и на следующий за ним город Берит. Эти города расположены между Сидоном и Феупросопоном». Такое положение продержалось до войн Помпея.

Активно орудуя в горах Ливана, разбойники не оставляли своим вниманием и глубинные районы: Антиливан и далее к востоку, где проходили оживленные караванные тропы для доставки товаров к побережью.

Но с течением времени именно в горах сконцентрировались разбойничьи шайки. Да еще на побережье продолжались грабежи. В водах восточного Средиземноморья по-хозяйски появились корабли новых типов и надолго зазвучала иная речь.

Стасим первый

УСИР

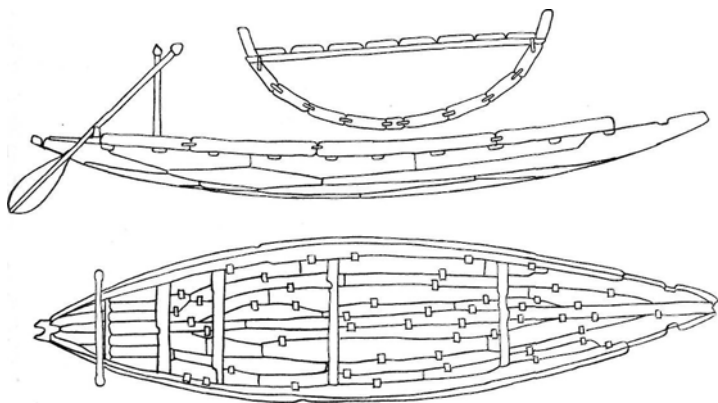
Выход Египта на морскую арену вовсе не означал, что он моментально превратился в морскую державу. Возникновение египетского судостроения (да и не только египетского) было вызвано тремя причинами — хозяйственными (рыболовство, торговля, транспортировка строительного камня), политическими (доставка войск) и религиозными (отправление священных ритуалов). Соответственно вырабатывались и типы судов. Но чтобы назвать Египет морской державой, необходимо главное условие: корабли должны быть мореходными, то есть выдерживать длительные переходы в бурном море и при этом быть достаточно вместительными для того, чтобы обеспечить пропитание экипажу в течение всего перехода. А это пришло не сразу.

В силу древнейших религиозных установлений египтяне были глубоко консервативным народом. На протяжении веков они пользовались одними и теми же строительными, живописными и множеством иных канонов, соблюдали раз и навсегда заведенные ритуалы. Не избе-

жали они этого консерватизма и в судостроении, хотя обусловлено это причинами не столько религиозными, сколько географическими. Даже первые их килевые суда сохраняли силуэт бескилевых: килевая балка изгибалась наподобие серпа.

Корабли появились в Египте тогда, когда жители долины Нила не помышляли о морских трассах. Все их внимание сосредоточивалось на Великом Хапи. По спокойным водам этой реки величаво шествовали серповидные «солнечные ладьи». Порог за порогом преодолевали египетские суда в верхнем течении Нила, неся на своих палубах купцов для торговли или воинов для грабежа. Нил и прорытые от него каналы способствовали строительству пирамид, городов, храмов, появлению новых орудий труда и видов деятельности. Река диктовала свои условия и для судостроения.

По изображениям на фресках и рельефах (например, в гробнице около Бени-Хасана или более поздним изображениям лодок на скалах Тамрита и Тин-Тазарифта в Алжире, датируемым VI веком до н. э.) мы знаем, что речные египетские суда были вначале плоскодонными, бескилевыми, их ширина и длина соотносились как один к трем. Корпус представлял собой набор коротких и толстых (до десяти сантиметров) сосновых, акациевых, кедровых, сикоморовых или акантовых досок, скрепленных между собой в определенном порядке деревянными гвоздями. Изнутри эта обшивка (если



Судовой набор по-египетски: лодка середины XIX века до н. э. из Дахшура

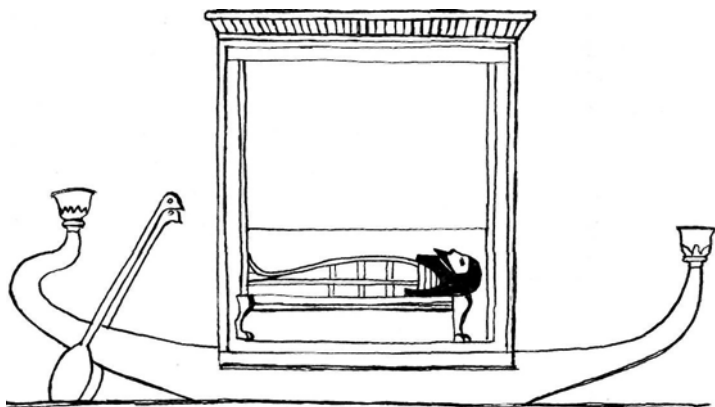


Украшения египетских форштевней

можно назвать обшивкой то, что ничего не обшивало), подобранная встык (гладью) и прошпаклеванная папирусом или смолой, поддерживалась поперечными гнутыми брусьями — предвестниками шпангоутов, располагавшимися бессистемно, по мере надобности. Снаружи все это сооружение туго стягивалось двумя-тремя канатами (по-гречески гипозомами).

Таким образом, здесь все было «наоборот»: не каркас обшивался досками, а доски поддерживались отдаленным подобием каркаса. Верхние ряды досок обоих бортов, кроме того, скреплялись вместо бимсов банками для гребцов, а поверх устанавливались плетеные релинги, предохранявшие от падения за борт, защищавшие борта от трения при волнении и служившие дополнительными продольными креплениями судна. В носу и в корме настигались полупалубы (очевидно, здесь борта соединялись брусьями — бимсами) и ставилась каюта из амбеча, камыша, папируса или другого легкого материала. Высоко поднятые штевни, украшенные резными изображениями лотоса, рыбок, баранов (символов Амона) или иных священных животных, придавали судну сходство с лебедем. Возможно, это была заимствованная раннефиникийская конструкция, но нельзя исключать и того, что она отражает общую «идеологию эпохи».

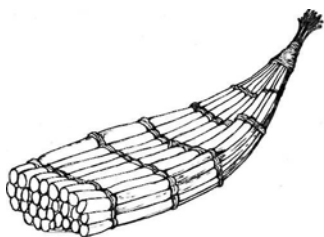
На «солнечных ладьях» палуба была сплошной. Ладьи эти несколько различались силуэтом. Так, ладья, изображенная в храме Элефантины, имеет штевни в виде бараньих голов — символов Амона. Корма же ладьи с рельефа в Эс-Себуа (Нубия) изогнута в виде крутого полумесяца.



Погребальная ладья (барис). Рисунок из гробницы

Родственный тип этих судов — погребальные ладьи — в значительной степени копировали барки Амона. В Берлине хранится деревянная модель длиной восемьдесят семь и шириной семнадцать сантиметров, найденная в гробнице управляющего именьями Ментухотпа. Вместо беседки Амона в центре ее палубы стоит ложе под балдахином, куда укладывалась мумия. Ее вел к блаженным полям Иалу кормчий (гребцов здесь также нет, ибо ее, как и «солнечную ладью», направляло течение Нила), прислушивавшийся к крикам лоцмана (он изображен стоящим на носу корабля). Остальной «экипаж» составляли богини и жрецы. Модель ярко раскрашена; вероятно, так раскрашивались и настоящие барки. Возможно, что и дерево для подобных моделей использовалось то же, что и для самих барок. «Солнечные» и погребальные ладьи удивительно напоминают венецианские гондолы.

Кроме сосны кораблестроители охотно использовали акацию, папирус, сикомор и, разумеется, кедр. Папирус вообще применялся чрезвычайно широко. Из него делали бумагу и полотно, канаты и кисточки для письма, корабли и самые лакомые блюда. Еще во второй половине VIII века ДО Н. Э. биб-



Нильское судно из амбеча

лейский пророк Исайя упоминает послов, плавающих в чужие края «по морю и в папировых суднах по водам (то есть по рекам.— А. С.)». На реках можно было встретить суда, построенные из амбеча, а на море — как правило, из ливанского кедра, позволяющего выстругивать киль и балки любой длины из одного ствола.

Материал и конструкция представляли собой полную гармонию. На таких судах удобно было плавать при попутном ветре вверх по Нилу под парусом, так как в Египте преобладают ветры северных направлений, — и конструкторы снабжали их невысокой стационарной или заваливающейся мачтой, похожей на перевернутую рогатку. Современная мачта проходит сквозь палубу и крепится в степсе — специальном гнезде в киле. Египетская, созданная для бескилевого судна, крепилась к бортам, придавая дополнительную прочность всей конструкции. Носовой и кормовой штаги сообщали ей устойчивость и служили продольными креплениями судна, жестко фиксируя его штевни.

Штевни тоже соединялись канатом, проходящим под мачтой и крепко обмотанным вокруг них (на кораблях Хатшепсут отчетливо видны по четыре шлага в носу и в корме). Этот канат (греки называли его гипотезмой), в дополнение к обвивающим корпус снаружи, служил продольным креплением, предохранял конструкцию от расхлябанности, а штевни — от поломок. Кроме того, с его помощью можно было изменить угол наклона штевней относительно водной поверхности, то есть придать судну нужную «обтекаемость». Добивались этого, применяя метод популярной на Востоке пытки: в пряди каната просовывали шест, закручивали его до нужного напряжения и затем закрепляли. Одновременно регулировалось натяжение штагов. Видимо, этому канату придавалось важное значение: на рельефе гробницы около



Египетские корабли. Рельеф гробницы близ Завет-эль-Метин

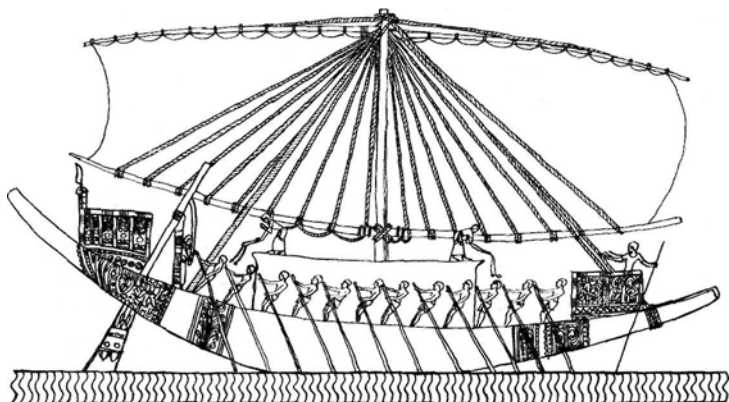
Завиет-эль-Метин, изображающем процесс постройки судна, видно, как шесть человек устанавливают и регулируют рогатую подставку, поддерживающую этот канат, тогда как мачта еще не установлена.

На передней стороне «рукоятки» мачты-рогатки имелись два рея, причем верхний был поворотным. Между ними натягивался белоснежный квадратный парус, сшитый из грубых или тонких полотен. Реи позволяли увеличивать или уменьшать площадь парусности при передвижении их по мачте в вертикальной плоскости, а также приводить судно к ветру, когда верхний рей поворачивался в горизонтальной плоскости.

Когда такое судно плыло вниз по течению, против ветра, парус убирали, реи снижали, разворачивали и закрепляли в продольной плоскости судна на специальных подставках, чтобы уменьшить сопротивление воздуха и освободить борта для гребцов. Весла опирались на планширь, где были укреплены кольшки или ременные петли, заменявшие уключины. В зависимости от ветра и волны гребцы работали сидя или стоя. При наивысшем темпе гребли — двадцать шесть тактов в минуту — они вставали почти в полный рост при ударе веслами, а при каждом толчке с силой бросали себя на сиденье. Поэтому скамьи гребцов имели упругие волосяные подушки, а сами гребцы надевали особого покроя плетеные плавки с накладкой из мягкой, но прочной кожи на их задней части.

Корабли описываемого типа и процесс гребли превосходно изображены на стенах пирамиды Сахура. Ко времени этого фараона следует, по-видимому, отнести и один мимолетный эксперимент, связанный с изменением формы паруса. На рельефе гробницы монарха Ти (примерно 2500 год до н. э.) изображено судно с вертикальным парусом, причем правый, подветренный его угол косо срезан. С таким парусом, похожим на перевернутую трапецию и уменьшающим сопротивление ветра, было легче маневрировать судном, идущим вниз по течению Нила, то есть против ветра. Почему он не прижился на египетском флоте — совершенно непонятно. Скорее всего, тут сыграл роль упоминавшийся уже консерватизм египтян, ревностно хранимый жрецами: ведь «солнечная ладья» Амона обходилась и без весел, нельзя же злоупотреблять терпением богов...

Поэтому прежняя конструкция сохранялась почти без изменений несколько веков. Мы не располагаем

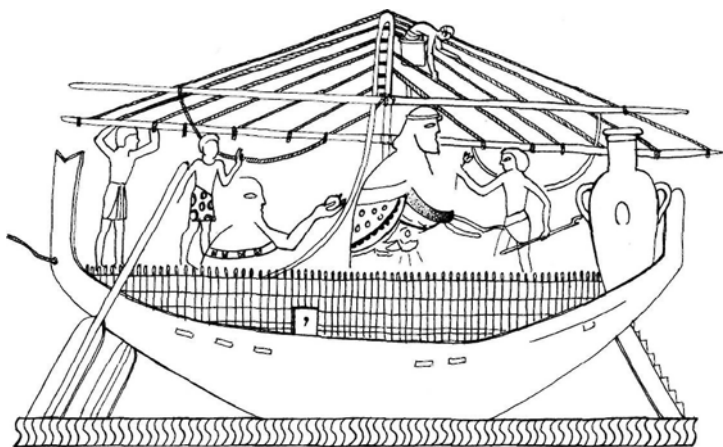


Корабль времени Тутмоса III. Фреска гробницы Рехмира

достаточным материалом для однозначных выводов, но если взять отрезок времени в тысячу лет (достаточно убедительный для сравнительного анализа), то можно увидеть, что все египетские корабли словно вышли из одного конструкторского бюро.

Через тысячу лет после Сахура египетский трон занимала женщина — Хатшепсут. Ее великолепная гробница рассказала уже не о речных, а о морских путешествиях египтян. Неоднократно, правда, высказывалось предположение, что для этой цели фараоны пользовались услугами финикийских моряков. Если это так, то и конструкция кораблей может быть не чисто египетской, ибо едва ли опытные мореходы отправятся в далекий и опасный вояж на судах, не удовлетворяющих их требованиям. Но имя строителя кораблей Хатшепсут известно — Инени. Египтянин. А не руководствовался ли он при их постройке указаниями финикийян, поступившись вековыми канонами?

Действительно, формы, обводы кораблей поразительно схожи с финикийскими, хотя и не утратили сходства с традиционными египетскими. Финикийские корабли более позднего времени известны по рисункам на стене фиванской гробницы Кенамона — вельможи времени Аменхотпа III, отца Эхнатона. Они имеют несомненное сходство с творениями Инени, но отличаются от них самим принципом постройки. Посадка их глубже, штевни круче, борта соединены полной палубой и вместо гипозомы обшиты поверху толстыми досками. Именно



Египетское судно XIV века до н. э. Фреска гробницы Кенамона

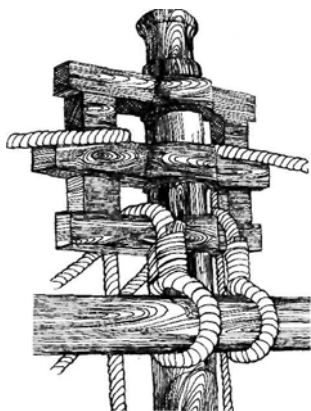
полная палуба и явилась причиной глубокой посадки: под ней скрываются обширные грузовые трюмы. Высокие релинги обеспечивали безопасность экипажа и давали возможность взять палубный груз в дополнение к трюмному.

Внешне эти корабли мало изменились по сравнению со своими предками. Но внешность, как известно, обманчива. Египетские суда еще больше вытянулись в длину, а главное — стали килевыми и, должно быть, с жестким шпангоутным каркасом.

Закар-Баал, рассказывает Унуамон, «приказал погрузить на корабль килевую балку, носовой брус и кормовой брус для барки Амона, а также еще четыре обтесанных балки». К этому лаконичному отчету можно добавить еще, что киль изгибался таким образом, что обводы корабля почти точно повторяли те, какими любовались египтяне тысячу лет назад. Это была дань традиции. Сам киль, однако, не виден на рисунках, судно внешне — бескилевое. Но он есть. Даже если бы Унуамон не оставил своего свидетельства, мы смогли бы догадаться о присутствии киля по одной немаловажной детали: на судах Хатшепсут и на финикийских нет рогатой мачты. Мачтой теперь служил короткий гладко обструганный ствол дерева, вероятно кедра, пропущенный через центр палубы... куда? Ответ может быть единственный: к килю, поскольку наличие одинарной мачты неизбежно предполагает наличие киля. Неизвестно,

крепилась ли она в нем с помощью степса или как-то иначе, но только закрепленная у своего основания, а также в том месте, где проходила сквозь палубу, мачта могла выполнить свое назначение. Альтернативы здесь нет, так как вертикально стоящий шест обладает огромной подъемной силой по отношению к своему основанию. Применительно к мачте эта сила увеличивается во много раз при беге судна под парусом. Поэтому неизмеримо возросла и роль кормового штага: он стал толще. Этими же причинами вызваны новшества в остальном такелаже и в рангоуте.

На короткой мачте по-прежнему крепились два длинных сильно изогнутых рея. Но теперь это не такие брусья, какие Унуамон выбирал в Долине Кедров близ Библи. Реи стали составными из двух конических обструганных брусьев, накрепко связанных друг с другом. Это новшество было вызвано чисто техническими причинами: величина и водоизмещение судов нового типа требовали более широкого паруса (как на финикийских судах), а тот, в свою очередь, — более длинного рея. Но так как чем дерево длиннее, тем оно, как правило, и толще, цельный рей увеличил бы осадку судна и потребовал бы более массивных блоков, канатов, а в конечном счете — увеличения экипажа для работы с ними. Египетские конструкторы нашли остроумный выход, придумав составной рей и тем самым сняв разом все проблемы. Такой рей более упруг и позволяет практически неограниченно наращивать площадь парусности.



Топ египетской мачты и крепление рея

Если верно высказываемое иногда предположение, что египетские суда могли быть многомачтовыми, то их скорость должна была быть много больше, чем принято считать. Прямоугольный парус, пришедший на смену квадратному, стал настолько широким, что нередко выступает далеко за линии бортов. Для управления им теперь требовалось большее количество фалов, и мы видим их на рисунке. Внешняя обвязка корпуса ушла в прошлое, но

Если верно высказываемое иногда предположение, что египетские суда могли быть многомачтовыми, то их скорость должна была быть много больше, чем принято считать. Прямоугольный парус, пришедший на смену квадратному, стал настолько широким, что нередко выступает далеко за линии бортов. Для управления им теперь требовалось большее количество фалов, и мы видим их на рисунке. Внешняя обвязка корпуса ушла в прошлое, но

штевни по-прежнему имели регулируемый наклон. В новых кораблях это достигалось с помощью одного каната, обвитого вокруг мачты, как показано на рисунке в храме Хатшепсут. Таким способом можно было пользоваться при ровной погоде и постоянстве ветров и течений. Если же этих условий не было, моряки могли добиваться желаемого результата при помощи двух канатов: каждый из них одним концом крепился к штевню, а другим — к мачте. Поэтому когда изменялось натяжение, например носового каната, необходимо было одновременно регулировать натяжение кормового, чтобы мачта не покосилась или не упала. Таким образом, оба каната закручивались синхронно по одной и той же команде кормчего.

Повыше рея, на топе мачты, прилаживалась корзина: в ней сидел наблюдатель, обязанный вовремя заметить берег, рифы, чужой парус, или снайпер, а может быть, и сигнальщик, если корабль шел в составе эскадры. Такую корзину имели, например, корабли Рамсеса III, изображенные в храме Мединет-Абу. Можно их увидеть и в росписях гробниц.

Управление судами осуществлялось либо одним огромным широколопастным веслом, продетым в прорезь по центру кормы и опиравшимся на палубе об укрепленную вертикально рогатину, либо двумя веслами поменьше, закрепленными с обоих бортов в кормовой части. Если не требовалось маневрировать при ровной продолжительной трассе и спокойной погоде, оба весла снабжались «вожжами» или скреплялись поперечным брусом и поворачивались одновременно. Это устройство было отдаленным предком румпеля. Все эти новшества позволили сократить число гребцов и увеличить скорость.

То, что египетские морские су-



Рулевое весло и его крепление



Кормчий египетского судна

да — это улучшенные речные, замечено давно, поэтому существенных изменений они претерпели не слишком много. Да и степень этих изменений была ограничена: во-первых, морские конструкторы ставили себе задачей сохранить общий силуэт судна и поэтому тщательно старались маскировать все новшества; во-вторых, чрезмерное количество новинок рано или поздно может привести к такому качественному скачку, когда нужно задумываться о прочности, устойчивости, быстроходности, живучести судна, то есть менять всю конструкцию, самый принцип. А такой революционной цели египетские (но не финикийские!) конструкторы перед собой не ставили. Морских сражений египтяне вели мало, мирные же корабли не нуждались в качествах военных. В их конструкции всегда превалировала какая-то одна функция, основная для судов данного класса: быстроходность — для посыльных, грузоподъемность — для транспортных, надежность — для всех. Она-то и диктовала выбор всей конструкции. Если, скажем, судно предназначалось для перевозки обелисков или других объемных грузов, на него независимо от остальной конструкции водружали рогатую мачту, оставлявшую палубу свободной от кормы до носа. Для посыльных лучше подходила одинарная мачта, позволявшая увеличить площадь парусности и тем самым — скорость. Для прогулочных судов всех этих проблем вообще не существовало, они должны были быть надежными и нарядными. Видимо, не будет слишком смелым предположение, что суда типа посыльных, возможно с некоторыми модификациями, было основой флотилий египетских пиратов.

Выходу египетских судов на морские просторы, вероятно, главным образом способствовало развитие астрономии: зная пути небесных светил, нетрудно отыскать дорогу домой. Эта наука обязана своим взлетом основному занятию египтян — земледелию: звезды управляли разливами Нила, подсказывали время посева и жатвы, сообщали о смене времен года. Волю богов сообщали народу жрецы, и астрономия была поначалу их прерогативой, держалась ими в строжайшем секрете. Но она не могла долго оставаться секретом для кормчих, чья профессия немыслима без навигационных знаний, чья жизнь, жизнь пассажиров и сохранность груза зависели от квалификации и опыта рулевого, фактического командира корабля. Впоследствии астрономические тексты и карты звездного неба с ориентирами высекались на

внутренних стенах гробниц царей, вельмож, кормчих, где с ними мог ознакомиться любой грабитель. И если этот грабитель был достаточно смышлен и предприимчив, он, руководствуясь весьма подробными указаниями этих карт, сам мог вывести судно в море, стать пиратом.

В октябре 1817 года Джованни Бельцони обнаружил в Бибан-аль-Молук близ Фив гробницу Сети I и показал ее модель вместе с алебастровым саркофагом три года спустя на выставке в лондонском «Египетском зале» на Пикадилли в числе других древностей. Стены и своды этой гробницы были покрыты сплошной росписью в древних, доэخنатоновских традициях. На одной из стен оказались тексты мифов о сотворении мира, неба и звезд... Свод представлял собой карту звездного неба. На гробнице демотикой даны пояснения к карте. В этой надписи содержится первое упоминание о том, что египетские сутки делились на двенадцать дневных часов и столько же ночных, что египтяне знали созвездия Льва и Крокодила, Хапи (Быка) и Змеи, Гиппопотама и Скорпиона. Созвездия расположены на своде в том порядке, в каком художник видел их на небе.

Столетием раньше такой же картой был украшен свод недостроенной гробницы визиря Хатшепсут — Сенмута. А спустя сто лет после Сети в аналогичных росписях гробниц Рамсесов VI, VII и IX рисунок звездного неба более сложен, здесь уже имеется сетка небесных координат, привязанная к фигуре сидящего человека, и даны пояснения, в какой час суток над каким плечом или ухом этой фигуры можно в первый и шестнадцатый день каждого месяца увидеть ту или иную звезду, прежде всего Сотис (Сириус), чей восход и заход знаменовали на суше стадии земледельческих работ, а в море указывали путь кораблям и время их плавания.

Типы древнеегипетских судов известны мало. «Доставили они ему всевозможные речные суда, паромы, суда-сехери и транспортные суда... и закрепили их носовые канаты среди его [Мемфиса] домов», — читаем на стеле фараона VII века до н. э. Пианхи. Суда-сехери, так же как суда-бау из стелы фараона XVI века до н. э. Камоса и суда-иму из декрета Сети I нам неизвестны. Относительно последних можно, правда, предположить, что это прогулочные суда вельмож. В пользу этого могут свидетельствовать два обстоятельства: титул вельможи «ими-из», упоминаемый в жизнеописании номарха XXIV века до н. э. Хуфхора и фраза из декрета Сети I о том,

«чтобы воспретить задержание их [людей дома] судовому на воде каким-либо стражником». «Люди дома» — это несомненно придворные, может быть те же ими-из, а их суда могли носить название «иму», то есть «принадлежащие ими-из» («ими» и «иму» — это один и тот же термин в единственном и множественном числе соответственно, означающий «находящийся в [чем-то]»). Наименование судов по принадлежности вообще очень характерно для Востока. Так, суда, торговавшие с Библом, назывались библскими, с Критом — критскими. Библия неоднократно упоминает фарсисские корабли.

Немного больше известно о грузовых судах Египта. Мы знаем, что их строили из акации Уауата, как пишет вельможа Уна, и из аканфа, похожего на киренский лотос, как сообщает Геродот. Из ряда источников известно и их название — бар-ит («бар» по-египетски «судно», а «ит» — его тип), переделанное греками в «барис» (отсюда «барка», «баркас» и, через средневековое арабское «бариджа», — «баржа»). «Из этого аканфа, — пишет Геродот, — изготавливают брусья локтя¹ в два и складывают их вместе наподобие кирпичей. Эти двухлоктевые брусья скрепляют затем длинными и крепкими деревянными гвоздями. Когда таким образом построят [остов] корабля, то поверх кладут поперечные балки. Ребер вовсе не делают, а пазы законопачивают папирусом. На судне делается только один руль, который проходит насквозь через киль; мачту делают также из аканфа, а паруса из упомянутого выше папируса. Такие суда могут ходить вверх по реке лишь при сильном попутном ветре; их буксируют вдоль берега. Вниз же по течению суда двигаются вот как. Сколачивают из тамарисковых досок плот в виде двери, обтянутый плетенкой из камыша, и затем берут просверленный камень весом в 2 таланта². Этот плот, привязанный к судну канатом, спускают на воду вперед по течению, а камень на другом канате привязывают сзади. Под напором течения плот быстро движется, увлекая за собой „Барис“ (таково название этих судов); камень же, который тащится сзади по дну реки, направляет курс судна. Таких

¹ Средняя длина локтя — 440 миллиметров. Были локти короче и длиннее.

² Аттический талант — 26,196, серебряный весовой — 33,655 килограмма. Грузоподъемность судов греки измеряли в эвбейских весовых талантах, равных 25,9 килограмма. Как денежная единица талант был эквивалентен 8,5—8,7 грамма золота.

судов у египтян очень много, и некоторые из них грузо-подъемностью во много тысяч талантов». Суда типа ит (или барис) просуществовали на протяжении чуть ли не всей истории Египта, на рубеже старой и новой эр о них упоминает историк Диодор Сицилийский.

Морские военные корабли египтян отличались от описанных Геродотом незначительно. Главные их отличия — это более высокий плетеный фальшборт, защищавший гребцов от неприятельских стрел, и отсутствие нижнего рея, мешавшего воинам делать свое дело (его заменяли гордени, подбирающие парус к верхнему рею как занавеску). Кроме того, эти корабли были заметно приземистее торговых.

Согласно одной надписи, от устья Хапи до Библа, то есть расстояние в восемьсот пятьдесят километров, египетские суда при попутном ветре и под веслами преодолевали за четыре дня, делая примерно по двести десять километров в день. Если принять день равным двенадцати часам, то из этого следует, что скорость морских египетских судов в благоприятных условиях составляла около девяти с половиной узлов. Однако древнеегипетские корабли не могли быть такими быстроходными уже потому, что более совершенные суда, построенные Фемистоклом во время греко-персидских войн, развивали скорость в среднем пять узлов, а торговые и транспортные были еще тихоходнее. Во времена Геродота, например, средняя скорость не превышала трех узлов, и это куда ближе к истине. Шестьдесят пять или семьдесят километров за двенадцать часов против течения — это не так уже мало для столь несовершенных судов.

Подсчитано, что египетские суда эпохи Снофру имели длину до тридцати метров, ширину до восьми, осадку чуть более метра и водоизмещение до девяноста тонн, хотя длина кораблей самого этого фараона, согласно Палермской надписи, колебалась между восемнадцатью и сорока пятью метрами. Уна сообщает, что он построил «грузовое судно из акации в шестьдесят локтей¹ длиной и тридцать локтей шириной, причем постройка заняла всего лишь семнадцать дней». «Отправился я в рудники царя,— читаем в «Сказке потерпевшего кораблекрушение», датируемой XX—XVII веками до н. э.— Спустился я к морю, и вот — судно:

¹ Египетский локоть — 52,3 сантиметра.



Древнейшие якоря

сто двадцать локтей в длину и сорок в ширину и сто двадцать отборных моряков из Египта». Если смоделировать такое судно, легко убедиться, что путь на нем от Александрии до Джеблы будет куда продолжительнее, чем пытается убедить тщеславный фараон. Однако сам по себе этот рейс, конечно, заслуживает внимания.

Примерно такими же были характеристики финикийских судов. В 1960 году музей Пенсильванского университета и Институт археологии Лондонского университета снарядили совместную экспедицию к мысу Гелидонья на юго-западном берегу Турции, чтобы обследовать останки затонувшего судна, обнаруженные местными ловцами губок два года назад. Здесь не нашли ни золота, ни драгоценных произведений искусства. Медные и оловянные слитки и металлолом, предназначенный для переплавки, — вот все, что подняли археологи с морского дна. Исключительную ценность представляли сами корабельные обломки: как выяснилось, этот десятиметровый парусник покинул свой последний порт примерно в 1250—1200 годах до н. э. (пока это самое древнее судно, какого коснулись руки подводных археологов). Предполагают, что его построили сирийцы по финикийским чертежам и что он захватил на Кипре транзитный груз для доставки его куда-то на запад. Если допустить, что этот корабль шел из Тира на Родос, то он затонул примерно на шестнадцатый день плавания в четырех днях пути от намеченной цели, а его скорость была два с четвертью узла, и из них один узел приходился на попутное течение.

Как и любое судно любого народа, начиная, вероятно, с плотов первобытного человека, египетские и финикийские корабли имели якорь. Якоря бывали простейшие и хитроумные, круглые, граненые и плоские, деревянные и металлические. Но излюбленным типом был тот, какой упомянул Геродот. Изобретение якоря часто приписывают сирийцам, откуда он якобы стал известен и грекам, и финикиянам, и другим народам. Однако множество просверленных и грубо обработанных камней нашли археологи в Угарите, Вавилоне, Карфагене. Использовали их наряду с более привычными нашему глазу якорями также греки и римляне. Изображения на рисунках египетских гробниц также полностью подтверждают слова Геродота. Не исключено, что такими камнями-якорями наполняли трюм в качестве балласта или, по крайней мере, части его. Такие же камни, только поменьше, выполняли функцию простейшего лота. Вероятно, их использовали и как отвес при установке мачты.

К берегу египетские суда швартовались посредством причального каната, постоянно закрепленного в районе форштевня. В составе судового имущества обязательно имелись заостренные колья и деревянная колотушка — киянка. Судно подходило к берегу носом, кто-нибудь из команды выпрыгивал на сушу и, если поблизости не было подходящего камня или дерева, вбивал колотушкой «кнехт», принимал швартовный конец и закреплял его. При отходе кол вытаскивали из земли и уносили обратно на корабль.

Дальнейшие усовершенствования в морском деле были сделаны далеко к северу от страны фараонов и к западу — от Финикии...





ЭПИСОДИЙ II

ВРЕМЯ И МЕСТО ДЕЙСТВИЯ: 3-е ТЫСЯЧЕЛЕНИЕ — XIII ВЕК ДО Н.Э., ЭГЕЙСКОЕ МОРЕ

На заднем плане сцены театральная маска, ее левая часть искажена яростью, а правая — сардоническим хохотом; на ней надпись: «Все критяне — луны».



о сравнительно недавнего времени этой фразой Эпименида — философа и жреца, причисляемого иногда к семерке греческих мудрецов, ограничивались в основном наши знания о Крите. Мифы, на первый взгляд, подтверждали мнение Эпименида: Минотавр, Тал, Лабиринт — все это явные сказки, верить им нельзя.

Первые сомнения в истинности афоризма зародились после раскопок Шлимана. Сказки превращались в реальность. Что ж, допустим, все критяне луны. Но ведь Эпименид — сам критянин. Можно ли ему верить?

Перечитали внимательнее «Одиссею»:

Остров есть Крит посреди виноцветного моря,
прекрасный,
Тучный, отвсюду объятый водами, людьми
изобильный;
Там девяносто они городов населяют великих,
Разные слышатся там языки...

В другом месте Гомер называет Крит «стоградным». Римский поэт Вергилий, современник Августа, также пишет в «Энеиде»:

Остров Юпитера — Крит — лежит средь широкого моря,
Нашего племени там колыбель, близ Иды высокой.
Сто больших городов там стоят — обильные царства.

Эту же цифру неоднократно называют Овидий, Помпоний Мела. Разумеется, такие круглые цифры — явная дань традиции, однако, судя по всему, здесь и впрямь было великое царство. Время и средства, потраченные на раскопки, могли внести существенные коррективы в историю древнего Средиземноморья.

Первым, кто не поверил Эпимениду, был сэр Артур Эванс. Именно благодаря ему в марте 1900 года состоялось первое знакомство с культурой и историей Критского царства. В четырех-пяти километрах к югу от Кании Эванс раскопал древнюю столицу Крита Кносс и обнаружил дворец Миноса — Лабиринт, упоминавшийся во многих мифах и легендах, в описаниях греческих историков. Открытия, сделанные Эвансом, были ошеломляющими.

Прежде всего, Лабиринт имел несколько фундаментов. Древнейший относится к эпохе неолита. Каменный век! Значит, еще за 4—5 тысячелетий до н. э. на острове жили современники египетских богов. Как и в Египте, на Крите были родовые общины, занимавшиеся земледелием, скотоводством и рыболовством. Об этом рассказали орудия из шлифованного камня. Не зря, видно, мифы представляют Зевса пещерным жителем, вскормленным козой.

Эвансу удалось довольно точно восстановить хронологию Крита, но впоследствии она уточнялась, даты сдвигались на несколько веков в ту или иную сторону.

Руины, обгорелые фундаменты, следы давно прошедшей жизни: сосуды, статуэтки, предметы обихода... Археологи и историки оказались в отчаянном положении. Мы не знаем и теперь уже никогда не узнаем подлинной истории тех стран, где не было письменности или чья письменность затерялась во мгле веков. Периодизация — условна, даты — приблизительны, общественная жизнь — предположительна, имена — неизвестны, факты — разрозненны. Именно так обстояло дело на Крите. Приходилось действовать обходными путями.

Относительно датировок и реконструкции некоторых черт жизненного уклада дело оказалось, как это ни странно, проще. Датировать критские находки помогли многочисленные египетские вещи, обнаруженные на острове. История Древнего Египта ко времени Эванса была уже более или менее известна. Оставалось лишь сопоставлять даты, имена и технику исполнения.

Эти же находки позволили сделать вывод о развитии древнейших крито-египетских и иных морских торговых связей. Основными предметами критского экспорта первоначально было вино и оливковое масло, что, кстати, говорит о развитом земледелии. А что импортировали критяне и откуда? Лазурита на Крите нет — значит, он прибыл из Египта или Ливии. Слоновые бивни для изготовления статуэток или инкрустации попали сюда либо из Африки, либо из Индии через Малую Азию. Благовония доставлялись из Палестины и из Африки, металлические части для кораблей — из Финикии, стекло — из Берберии. С Пиренейского полуострова привозили олово и серебро, с Балтики — янтарь. Фукидид пишет, что во времена Миноса Крит имел сильный флот и вел торговлю с Грецией, Египтом, Испанией, Италией, Кикладами, Ливией, Малой Азией, Мальтой, Сардинией, Финикией, Балеарскими островами. В 3000—2700 годах до н. э. критские корабли выходили в Атлантический океан, а по некоторым версиям даже достигали Мадагаскара на юге и Британии на севере.

Гораздо труднее реконструировать историю Крита. Причины этого уникальны.

Во-первых, на Крите не было класса жрецов и, вероятно, развитого культа — в том смысле, как мы привыкли его понимать по аналогии с другими государствами. Не было, по крайней мере на раннем этапе, идолов и храмов — а следовательно, посвяtitельных надписей, связанных текстов и прочих сопутствующих источников сведений. На месте совершения обрядов устраивали лишь скромное святилище, где хранили необходимые атрибуты, или устанавливали примитивный каменный алтарь, иногда украшенный бычьими рогами (о таких алтарях есть упоминание в двадцать седьмой главе библейской Книги Исход). Жрицами (название условно) были женщины, сохранившие свою власть со времен матриархата.

Вот как вспоминает о том времени прославленная поэтесса Сапфо:

Критянки, под гимн,
Окрест огней алтарных
Взвивали, кружась,
Нежные ноги стройно,
На мягком лугу
Цвет полевой топтали.

Обряды совершали в живописных солнечных рощах, где предметами культа были деревья, змеи и птицы, на полянах поклонялись цветам (особенно лилиям) и солнцу, на побережье обожествлялись рыбы и камни, в селениях священным животным был бык. Это нашло отражение в мифах (известно, например, что Дедал приспособил агору — рыночную площадь Кносса — под отправку культовых священных плясок). Некоторые ученые высказали предположение, что верховным жрецом на Крите был, как и в Египте, царь. На эту мысль навела фреска-рельеф из Кносского дворца, известная под названием «Царь-жрец».

Во-вторых, на Крите не было рабов, а следовательно, и хозяйственных документов, связанных с их трудом и бытом. Во всяком случае, ни на фресках, ни в текстах, ни у историков о них упоминаний нет, хотя войны критяне вели, и вели небезуспешно. По свидетельству римского юриста Домиция Ульпиана, в «золотом веке», то есть до VII века до н. э., не было рабства и все рождались свободными. Геродот также указывает, что во времена борьбы с пеласгами, накануне гибели Критского царства, «у афинян и прочих эллинов еще не было рабов». Об этом же пишут Платон, Вергилий...

Казалось — тупик. И тут на помощь пришла Ариадна. Раскопанный Эвансом Лабиринт напомнил о критских мифах и легендах.

Миф рассказывает о рождении Зевса на Крите, о том, как он в образе быка (быть может, это был корабль, украшенный бычьей головой) похитил финикийскую красавицу-царевну Европу, как у них родились дети — Минос, Радамант и Сарпедон. Когда Зевс победил Крона и принял на себя бремя власти, беззащитная Европа осталась на Крите одна со своими маленькими сыновьями. Чтобы обеспечить их безопасность, Зевс дал им могучего телохранителя — медного великана Тала, выкованного по его поручению Гефестом. Утром, днем и вечером обходил он Крит дозором и огромными каменными глыбами топил все приближающиеся корабли. Если же их было несколько, Тал гостеприимно давал чужеземцам возможность высадиться на берег, становился в костер, раскалялся в нем докрасна и заключал их в свои жаркие объятия.

Эта легенда, напоминающая повесть о несчастном Унуамоне, может немало поведать историкам. Вероят-

но, она родилась в Среднеминойский период (бронзовый век). Потопление Талом кораблей — отзвук того, что, по словам Фукидида, Минос старался, как мог, «истреблять морских разбойников, чтобы увеличить свои доходы, насколько это было в его силах». Однако из этого вовсе не следует, что Минос был филантропом. Он просто устранял конкурентов. «Минос,— пишет Диодор Сицилийский,— был первым из греков, которые господствовали на море; он построил для этой цели довольно большой по своим размерам флот». Пиратство критяне довели до такого совершенства, что еще в III веке до н. э., когда Крит был уже частью Греции, Леонид Тарентский восклицал:

Критяне все нечестивцы, убийцы и воры морские,
Знал ли из критских мужей кто-либо совесть и честь?

Примерно о том же пишет Полибий, считая критян непобедимыми на суше и на море, но в то же время приписывая им любовь к засадам, разбою, коварству и даже тривиальным кражам и отказывая в мужестве и стойкости.

Главными соперниками Миноса были гегемоны моря — финикийяне, но он, сын финикийки, похищенной его отцом, отважно бросил им вызов. Тал выполнял сразу две функции: заманивал на Крит и уничтожал соперников Миноса, а также охранял остров от вторжений. Возможно, мифотворца вдохновило на создание этого образа то, что Крит лежит в сейсмическом поясе и нередко подвергается землетрясениям. Потопление кораблей каменными глыбами буквально напоминает эпизод с Одиссеем и Полифемом (сыном Посейдона и тоже великаном), и это может навести на мысль об общности источника. Римляне переименовали Тала в Кака, но сохранили его родословную: он остался сыном Вулкана (Гефеста).

При раскопках в Кноссе Эванс обратил внимание на совершенно уникальное обстоятельство: город не имел стен. Позднее этот факт был установлен и в некоторых других городах Крита. По-видимому, Тал неплохо справлялся со своими обязанностями.

Когда Минос вырос (а царем он стал в девятилетнем возрасте), он сделался могуществен и богоподобен. Во время его правления принадлежностью к Криту гордились как особым отличием. Карийцы и ликийцы считают себя выходцами с Крита. Плутарх упоминает

о суровых, но справедливых законах Миноса и пишет, что некоторые из них послужили Ликургу основой для создания законов Спарты. На этом основании лакедемоняне считают себя духовными братьями критян. Критянином (даже внуком Миноса) называет себя скиталец Одиссей.

А вот сам Минос был не то греком (как полагал Фукидид), не то «совсем наоборот» (как утверждал Гомер). Геродот считает Миноса царем критских ахейцев, известных еще Гомеру, и сообщает о его походах в Сирию и Египет. Платоном также упоминается «Минос, некогда принудивший жителей Аттики платить тяжкую дань», так как «он располагал большой морской мощью, у них же в стране не было ни военных судов, как теперь, ни корабельного леса, из которого было бы легко построить флот. Поэтому они не смогли, подражая корабельщикам Миноса, сами стать моряками и отразить тогда же врагов».

Если верить Геродоту, Минос поддерживал особенно тесные связи с карийцами. Древняя критская легенда говорит, что когда-то карийцы были подвластны Миносу и поставляли ему гребцов и воинов, но зато не платили никакой другой дани. «Так как Минос покорил много земель и вел победоносные войны, то и народ карийцев вместе с Миносом в те времена был самым могущественным народом на свете», — почтительно замечает историк. В какие времена? Вопрос о личности Миноса настолько запутан, что трудно сказать, имел ли он вообще какой-нибудь реальный прототип.

По одной версии Миносов было несколько: Минос I, Минос II и так далее, а уже позднейшие легенды объединили их в одну сильную символическую личность. (Так могло бы произойти с Рамсесами, которые все жили в 1314—1085 годах до н. э., с Птолемеями или с Людовиками. Не будь в нашем распоряжении документов, мы сочли бы их личностями легендарными, основываясь на фантастической продолжительности их жизнью.)

Согласно другой гипотезе Минос вовсе не имя, а царский титул, как, скажем, махараджа, король или фараон. Трансформации имен в титулы не редкость в истории. Достаточно вспомнить первого известного нам хеттского царя Лапарнаса (или Табарнаса), жившего во второй половине XVII века до н. э. Его имя стало

титолом хеттских царей. То же самое произошло с именами Цезаря и Августа, превратившимися в варианты титулов римских императоров. Имя Цезарь дало миру слова «царь» и «кайзер», имя Карл — слово «король». Не исключено, что подобное случилось и на Крите.

Можно предложить еще одну версию. Первым все-египетским фараоном, объединителем страны был фараон по имени mn. Египетское письмо не знало гласных, и его можно озвучивать как угодно. Например — Амон. Обычно читают: Мин, Мина или, на греческий лад, Менес. Но mn означает «пребывать, существовать», это больше похоже на титул, чем на имя. И вот что интересно: первым критским царем, современником Мины и тоже объединителем страны и ее первым законодателем был Минос. Менес и Минос — и об обоих нет никаких достоверных сведений! Не имеем ли мы тут дело с одним и тем же человеком? Стоит отбросить греческое окончание — и перед нами имя Мин. Или мы имеем дело с одним и тем же истоком двух легенд? Это тем более вероятно, что и история Египта, и история Крита начинаются примерно с одной и той же даты — до 3000 года до н. э., даты достаточно условной и сильно изменяющейся, но сохраняющей свой порядок. Кое-кто считает, что слово «минос» означает «бык», — и сразу вспоминается древний титул фараона — «бык благой». Чаше высказывается мнение, что «минос» — это «правитель, царь». Очень может быть, тем более что один из потомков Миноса носил имя Идоменей, или Идоменес, то есть «правитель Иды» — центральной области Крита с одноименной горой, где был воспитан Зевс. Но ведь одно другого не исключает. Называли же средневековые арабы своих повелителей «львами», «барсами». Почему бы египтянам и критянам не называть царей по имени самого священного из всех животных?

Но если даже Миносов было несколько, мы для удобства, за неимением других данных, будем следовать греческой традиции и говорить о Миносе как о едином сильном правителе Крита. Вполне логично при этом связать время его правления с I Среднеминойским периодом (3000—2200 годами до н. э.). Как раз в это время начинается широкое сооружение дворцовых и жилых комплексов: именно тогда в Кноссе появился безавший из Греции Дедал.

С этим событием и с этим именем связывается строительство многоэтажных каменных домов, изобретение отвеса, рубанка, ватерпаса, движущихся статуй и других полезных вещей, а также воздвижение в Кноссе храма Зевса. Из Павсания известна легенда о милетянине Пандарее, похитившем из этого храма золотую статуэтку собаки; его покарал лично Зевс за кражу своего имущества. «Богатство возбуждает зависть, а потому его трудно уберечь от завистников, даже если оно посвящено богам», — обобщает опыт поколений Страбон. Видимо, как раз в это время Минос переносит свою столицу с острова Дия (он и теперь так называется) у северного побережья Крита в Кносс.

Самое популярное деяние Дедала — сооружение Лабиринта, дворца Миноса. У истока легенды два варианта. Первый говорит о том, что еще до прибытия Дедала на Крит жена Миноса Пасифая сошлась с самим Посейдоном в облике морского быка, и родилось у нее существо с человеческим туловищем и головой быка. Его называли Астерием (Звездным), но в историю он вошел под именем Минотавра, что означает «бык Миноса». По другому варианту легенды, это произошло после прибытия Дедала на Крит. Изнемогающая от любви к быку Пасифая уговорила мастера сделать из клена полую статую коровы (а статуи Дедала были «как живые») и, забираясь в нее, добилась наконец взаимности у животного. Как бы там ни было, критяне стали родственниками Посейдона, безраздельными властителями морей.

С этого момента в критские легенды приходит бык, и он останется в них до конца существования царства.

У Миноса был любимый сын Андрогей — умный, ловкий, красивый, неизменный чемпион Крита во всех спортивных состязаниях. Однажды Минос послал его в Афины на только что учрежденные Эгеем Панафинейские игры. (Сочинителей мифа мало смущало то обстоятельство, что первые Панафинейские состоялись в 566 году до н. э., более полутора тысяч лет спустя после предполагаемой смерти гипотетического Миноса, но зато мы можем теперь датировать миф, а заодно оценить популярность Миноса и злопамятность греков.) Андрогей стал чемпионом и в Афинах, но Эгей, не в силах быть свидетелем поражения своего сына Тесея, убил чужеземца в припадке зависти. В отместку Минос

покорил и разрушил семь главных городов Эллады и наложил на них страшную контрибуцию: каждые девять лет они должны были отправлять из Афин на Крит семь своих лучших девушек и столько же юношей (по паре от каждого покоренного города) на съедение Минотаву.

В память об Андрогее Минос учредил на Крите ежегодный спортивный праздник на манер Панафиной. Главное состязание заключалось в том, что безоружные юноши или девушки должны были вскочить на спину выпущенного из загона разъяренного быка и сделать круг вдоль арены на его спине, стоя в полный рост. Специально для этих целей на Крите была выведена особая порода пятнистых быков — крупных, сильных и легко впадающих в неистовство. Естественно, что при этом гибло много молодежи, особенно иноземной — греков, киприотов, сицилийцев, египтян. А поскольку на эти игры присылали самых ловких, смелых и находчивых юношей, то Минос мог не опасаться, что в соседних странах вырастет военачальник, способный сокрушить его могущество. Он хотел царствовать — и он царствовал. А греки слагали миф о Минотавре и каждые девять лет оплакивали свою молодость, свое будущее, свои надежды на избавление от гнета Миноса...

Лишь тот, кто способен был постичь великую тайну Лабиринта, мог найти выход из него, возвратиться к родному очагу здоровым и невредимым. Хранителем тайны был Астерий, «звездный» симбиоз быка и человека. И еще эту тайну знали критские кормчие. Созвездие Быка вело их ладьи, украшенные бычьими головами, в запутанном лабиринте островов, скал и рифов Эгейского моря. Страбон пишет, что «в прежние времена критяне господствовали на море; и даже пошла поговорка о тех, кто прикидывается незнающим того, что им известно: "Критянин не знает моря"». Симбиоз Быка с Человеком. «Когда человек узнает, что движет звездами, Сфинкс засмеется и жизнь на Земле иссякнет», — высек неведомый скептик на скале в пустыне Египта. Сфинкс не смеялся. Люди узнали пути светил, но жизнь не только не иссякла на Земле, она появилась и в морских просторах. Море не было больше пустыней, его бороздили критские и финикийские корабли. В лабиринтах Эгейского моря исчезали только те, кто пускался в опасный путь, не владея тайной Быка.

Бык вообще высоко почитался на Крите, а в глазах иноплеменников его культ носил зловеший характер, нашедший художественное воплощение в мифах. Предполагают, что раньше в виде быка почитался и египетский Усир, а его жена Исет — в виде коровы. Позднее Усир приобрел человеческий облик, а у Исет навсегда остались на голове рога. Священные функции этих животных до сего дня живут в индийских мифах: корова олицетворяет производящую силу земли, бык — производительную силу (в Индии бык — символ Шивы). Если эта гипотеза верна, то проясняется и роль быка Миноса в критском пантеоне. Это было верховное божество, ставшее символом острова. Возможно, его тоже стали бы в конце концов изображать в человеческом облике, если бы уцелел Крит. Шаг к этой метаморфозе уже был сделан: Минотавр был наполовину человеком...

Шло время, Афины уже дважды платили Криту позорную дань. Когда пришел срок третьей жертвы, в число афинских юношей Эгей включил Тесея: ведь из-за него, собственно, и был убит Андрогей двадцать семь лет назад. Тесей решил раз и навсегда освободить Афины от дани Миносу. Он был уверен в успехе, так как уже имел дело с быками, и дело это тоже было связано с Критом.

В стаде Миноса был особый бык, настолько прекрасный, что царь опрометчиво обязался принести его в жертву Посейдону. Но когда подошло время жертвы, ему стало жаль расставаться с чудесным животным, и он заклал на алтаре другого быка. Однако богов обмануть нелегко. Разгневанный Посейдон наслал на быка бешенство, и обезумевшее животное, изрыгая из пасти пламя, носилось по Криту так, что в конце концов разорило его. Оно продолжало наводить ужас на критян, пока его не поймал Геракл и не увез в Микены к царю Эврисфею. Но Эврисфей отпустил его на свободу, после чего истосковавшийся в неволе бык переключил свое внимание на Аттику и изрядно опустошил ее. Вот этого-то быка и поймал Тесей на Марафонском поле, укротил и принес в жертву Аполлону в Дельфах.

Легенды Крита и Греции, связанные с укрощением быка, имеют глубокие исторические корни. По словам римского теоретика сельского хозяйства Лукия Колумеллы, «бык так высоко почитался у древних, что за убиение быка карали так же, как за убиение гражда-

нина» — изгнанием. Именно поэтому Геракл отпустил его с миром, но когда похождения быка стали угрожать безопасности государства, Тесей убил его, как убил бы и гражданина.

Около 1700 года до н. э. на Крите разразилась какая-то катастрофа, совпавшая по времени с всеобщим восстанием египетских низов, описанным жрецом Ипуером: «Воистину, ожесточились сердца, а бедствие разлилось по стране, кровь повсюду и <...> смерть... Река стала могилой, местом бальзамирования стали воды реки... Воистину, перевернулась земля, подобно гончарному кругу... Воистину, река полна крови, и все же пьют из нее, хотя и отворачиваются люди... Воистину, не находят пути своего корабль Юга, разрушены города, опустел Верхний Египет». Можно предположить, что толчком к восстанию послужило мощное извержение вулкана, сопровождавшееся земле- и моретрясением и разорившее все Восточное Средиземноморье. Не об этом ли извержении сохранилось воспоминание в легенде о бешеном быке, изрыгающем пламя, который разорил Крит и Аттику, вытоптал посевы и погубил много людей? Вероятно, воспользовавшись катастрофой, Криту изменили многие союзники — прежде всего острова, чье положение создавало благоприятные условия для обороны.

Все эти события немедленно находят отражение в мифах.

Тесей убивает Минотавра — Афины освобождаются от ига обессиленного Крита. Крит лежит в руинах. Погиб флот, разрушены корабельные стоянки Гераклея и Амнисий близ Кносса, многие города и дворцы. Пострадал и кносский дворец Миноса — символ и гордость Крита. Эванс обнаружил на его стенах следы пожара.

Дедалу удается бежать с Крита и обрести убежище в Сицилии, неподвластной Миносу. Местом гибели Миноса миф называет Сицилию. Миносу пришлось даже осаждать ее, чтобы вернуть Дедала: с ним критяне связывали представление о своем расцвете и благополучии.

Дальнейшие легенды рисуют безотрадную картину. Крит разрушен и потерял гегемонию на море. Улетел Дедал, погиб Минос. Кому теперь быть царем? Старший сын Миноса, Андрогей, убит Эгеем, значит, очередь среднего. И Катрей принял царство отца.

По воцарении его был оракул: Катрей должен убить его собственный сын Алтемен. Узнав это, Алтемен, безумно любивший отца, вместе со своей сестрой Апомосиной добровольно удалился в изгнание на остров Родос, высадился на его западном берегу в районе горы Атабирий, назвал эту местность Критинией в память об утраченной родине и стал там грозой местных пиратов, забыв со временем и об отце, и об оракуле.

Достигнув преклонного возраста, Катрей задумался, кому передать царство. Дочерей Аэропу и Климену он давным-давно продал царю Навплию. Впрочем, они не имели права наследования. Алтемен скитался неизвестно где, да и жив ли он? В случае смерти Алтемена царем должен был стать Идоменей — внук Миноса, сын Девкалиона и племянник Катрея.

Катрей решил либо увидеть сына, либо убедиться в его смерти и тогда передать престол Идоменею. Он снарядил флот и взял курс на Родос. Однако родосцы подумали, что это очередная вылазка пиратов (флот прибыл ночью), и затеяли битву с пришельцами, бросая в них камни, как это делал Гал на Крите. В этой битве их предводитель Алтемен убил дротиком не узнаваемого в темноте отца. Вскоре страшная истина открылась ему, Алтемен проклял сам себя и стал умолять небо покарать его. Боги охотно вняли мольбам несчастного, земля разверзлась, и Алтемен провалился в Аид, где он встретился со своим отцом и где судьей был его дед.

Царем Крита стал кузен Алтемена — Идоменей, будущий союзник Менелая в Троянской войне.

Смерть Катрея привела к неожиданным последствиям для истории Эгеиды.

Название Критского моря нередко в то время распространялось на весь Эгейский бассейн. Критяне очистили архипелаги от пиратов и утвердили себя хозяевами Запада, закрыв судоходство в Миртойском море. На Кифере и Эгилии они держали в постоянной готовности пиратские эскадры: эти острова расположены на одинаковом расстоянии друг от друга, между Критом и Малеей, а их высоты служат прекрасными наблюдательными пунктами и позволяют установить практически мгновенную сигнальную связь. Союзниками минонцев были здесь бурные водовороты, образованные

столкновением Средиземноморского течения, идущего от берегов Малой Азии и обходящего Крит с двух сторон, и Эгейского, приходящего сюда от Киклад. Бури и кораблекрушения у мыса Малей вошли в поговорку, а из Фукидида известно, что на Кифере еще во время Пелопоннесской войны спартанцы устроили заставу, чтобы оградить себя от пиратских нападений с юга и обеспечить безопасность судоходства между Грецией и Египтом. Геродот свидетельствует, что один из семи греческих мудрецов — спартанец Хилон «всегда ожидал с этого острова какого-нибудь нападения... С этого-то острова... корабли и войско держат в страхе лакедемонян».

На Кикладах также повсюду были выстроены критские укрепления и оборудованы надежные гавани; главной базой, преграждавшей путь финикийским пиратам, стал остров Наксос с прекрасным рейдом. Он лежал на основной морской трассе, соединявшей Крит с севером (как ни спешил Тесей домой после победы над Минотавром, он не смог миновать этот остров, и именно на Наксосу, когда герой уснул богатырским сном, Дионис как заправский пират похитил у него Ариадну).

Когда Минос отправился в Грецию, чтобы отомстить за сына, его корабли вели дельфины. (Крит и сам с высоты птичьего полета напоминает очертаниями это священное животное.) В память об этом событии он учредил культ и святилище Аполлона Дельфийского (Дельфийского) в Крисейской долине Плистского ущелья близ источника Кассота, назвав это место Дельфами. Жрицами Дельфийского храма всегда должны были быть критянки. Их называли пифиями — в память о том, что именно здесь Аполлон сразил страшного дракона Пифона, чье смрадное дыхание помогало жрицам приводить себя в полубессознательное состояние, необходимое для общения с богами. Критяне учредили культ и святилище Аполлона на острове Делос (в те седые времена он еще носил имя Ортигия — Перепелиный), куда греки ежегодно с тех пор отправляли архифеории — священные посольства. Аполлон Эпибатерий (Мореходный) почитался на Крите как бог мореходов, и если соединить на карте древнейшие святилища этого бога с Критом, то эти линии совпадут с наиболее оживленными морскими трассами — «тропами Аполлона». Эти тропы проложили для него

дельфины. Ведут они и в западные моря. На западе Минос уверенно владеет Сицилией (критяне основали там город Миною), а на северо-востоке его брат Радамант посещает Беотию, где еще много веков спустя показывали его могилу. Судя по некоторым находкам в Сардинии, критские корабли навещали и этот остров.

«Власть над Грецией — власть над морем», — говорили греки, называвшие Эгейское море «Царь-морем». Морское могущество минойцев неумолимо подтачивало время. Державы, еще вчера пребывавшие в безвестности, обзаводятся флотами. Караваны с диковинными товарами Востока находят новые пути. Финикияне не справляются с возросшим потоком восточных редкостей, и верблюды протаптывают тропы дальше к северу — в Малую Азию. На ее западном побережье процветают морские цивилизации карийцев, ликийцев, мисийцев.

В северо-западной части полуострова, там, где к морю спускается крутой хребет Ида — тезка Иды Критской, горные племена вытеснили критских поселенцев и основали собственное царство. Их называли дарданцами, это имя сохранилось до нашего времени в названии пролива Дарданеллы. Своей колыбелью они называли Крит. Свой род они вели от Дардана, сына Зевса и Электры. Свою новую столицу они окрестили Илионом в честь Ила — сына Дардана. Гомер отождествил Илион с другим городом — Троей, названной якобы в честь Троса, потомка Ила. Однако, как показали новейшие исследования, Троя должна была располагаться примерно в ста километрах к западу или востоку от Илиона. Скорее — к западу, и тогда ее можно отождествить с городом этрусков Полиохни на острове Лемнос: это хорошо увязывается со многими деталями эпоса. Поэтому понятия «троянцы», «Троя», «Троянская война» здесь не более чем условность, дань традиции.

Царство троянцев простиралось от Геллеспонта до реки Каик, их власть признали все близлежащие острова, в том числе Тенедос и Лесбос, располагавшиеся на важнейших перекрестках торговых путей. Эти острова стали их форпостами, а их жители — пиратами.

В юго-западной части Малой Азии жил другой «народ моря» — ликийцы. Ликийцы и дарданцы считали себя родичами, основываясь на общем критском происхождении. В переписке Эхнатона с царем Кипра ликийцы (лукки) упоминаются как народ пиратов,

делавший набеги на Египет. Их могущество пошатнулось, когда Финикия подчинила Кипр и противоположащее побережье Малой Азии вплоть до горы Солима. Ликийские воды контролировались теперь солимами, родственниками финикийян. Со своих неприступных высот они могли обозревать все Ликийское море до самого Кипра.

Северо-западными соседями ликийцев были карийцы, их корабли свободно пересекали все Средиземное море, достигая Гибралтара, а может быть, и выходя за его пределы. По словам Геродота, они отождествляли себя с лелегами, назывались термилами и были исконными жителями Крита и Архипелага, переселившимися во главе с Сарпедоном в Малую Азию под натиском ионян и дорийцев и подготовившими почву для переселения остальных критян после падения Миносова царства. По другой версии, тоже приводимой Геродотом, карийцы «считают себя исконными жителями материка, утверждая, что всегда носили то же имя, что и теперь». А вот то, что они были властителями моря, сомнений не вызывает. Предполагают, что первоначально карийцы участвовали в морских походах на паях с финикийянами. Но если даже они, будучи обитателями Архипелага, и не совершали самостоятельных набегов на Египет, то в качестве экипажей кораблей Миноса — наверняка. Возможно, им же обязаны отчасти и ликийцы своим внезапно проявившимся добронравием: пиратские флоты финикийян и карийцев принудили их обратиться к менее хлопотным занятиям, нежели морской разбой.

Между Карией и Троядой лежала Лидия, впоследствии названная греками Ионией в честь Иона, сына Эллина. Первое упоминание о ее пиратствующих жителях мы находим в надписях фараона Рамсеса II, сына Сети I, перечисляющих союзников хеттов. Лидия с ее великолепными портами ненадолго становится соперницей Финикии в посреднической торговле.

Каковы были их эскадры? Этого мы не знаем, как не знаем почти ничего о флотах других народов островов и материковой Греции. Единственным, пожалуй, источником здесь может служить II песнь «Илиады», где перечисляются корабли, прибывшие к Трое. По их количеству можно в какой-то мере судить о морской мо-

щи их владельцев. Самым «мореходным» народом в то время были, очевидно, микенцы: их вождь Агамемнон привел с собой сто кораблей. Второе место занимали пилосцы — девяносто кораблей. Аргивяне, по-видимому, к этому времени сравнялись в морском могуществе с критянами: их флоты насчитывали по восемьдесят единиц. (Аргос лежал на перекрестке восточных и западных торговых трасс.) Спартанский и аркадский флоты насчитывали по шесть десятков кораблей, афинский и мирмидонский — по полусотне. Наиболее часто Гомер называет цифру сорок; такой флот имели десять государств: гиртонияне, дулихийцы, локрийцы, магнеты, орменийцы, филакцы, фокидяне, эвбеяне, элейцы и этолийцы. По тридцать кораблей привели низирцы, орхоменцы и триккцы. Такие круглые цифры могли бы насторожить, но Гомер указывает и иные, вполне правдоподобные: двадцать два корабля эниан, двенадцать — итакцев, одиннадцать — ферейцев, девять — родосцев, семь — олизонян и три — симейцев. Всего, если верить поэту, к Трое прибыло тысяча сто восемьдесят шесть кораблей. При этом не следует забывать, что некоторые цифры отражают численность флотов, собранных конфедерациями греческих городов, объединившихся по случаю войны под властью одного или нескольких вождей.

Агамемнон не случайно владел самым большим флотом. Гомер даже преуменьшает цифру, так как корабли аргивян тоже принадлежали Агамемнону как царю Аргоса, хотя ими командовали Диомед, Сфенел и Эвриал — герои, чье отсутствие у Трои было бы для греков весьма чувствительным. Власть Агамемнона распространялась от Фессалии до южной оконечности Пелопоннеса. И хотя она была весьма призрачной, судя по тому, как ему приходилось уламывать своих вассалов для участия в дальних походах, можно думать, что в случае опасности, угрожающей их собственному дому, эти чванливые правители были бы куда сговорчивей.

Буковые, дубовые, каштановые, сосновые леса Элады позволяли строить корабли, не уступавшие финикийским, хотя главным источником корабельного леса была все же Фракия — район устья реки Стримон, там, где позднее возник греческий город Амфиполь. Пагасейский залив, превращенный серповидным гористым мысом Сепием в почти закрытый водоем, давал воз-

возможность безбоязненно содержать большой флот. И флот этот был создан очень рано, ибо именно в Пагазейском заливе лежал город Иолк, откуда аргонавты начали свое путешествие. Их «Арго» («Быстрая») до конца античности считался «первым плавающим кораблем». Эти быстроходные суда принадлежали Агамемнону.

Еще удобнее располагалось другое владение Агамемнона, славное именем прежнего своего государя — Геракла, — Арголида с прекрасным городом Аргосом. Глубокий Арголидский залив давал возможность оборудовать неприступные порты, способные быть базами основного флота, тогда как сторожевые корабли охраняли подступы к ним, притаившись на островах (служивших, впрочем, базами и для пиратов) Арина, Эфира, Питиуса, Аристеры и десятках более мелких. Все они располагаются вдоль восточного берега залива. Западный берег залива и его продолжение — восточное побережье Лаконики — оставались его владениями чисто номинально. Об этом свидетельствуют и названия этой местности: города Тирея в глубине бухты Тиреатикус — центр Тиреатийской области, Тирос при южном входе в залив Тиро. Море богато здесь пурпуровыми раковинами, и тирийцы не могли упустить своего. Они же, по-видимому, контролировали и островки дальше к югу. И только гористая Миноя, соединяющаяся подводными и надводными скалами с Пелопоннесом, умерила аппетиты тирийцев, оставив юг Лаконики за критянами, союзниками Агамемнона.

Того, кому удалось бы миновать остров Калаврию, поджидала недоступная Эгина, окруженная подводными камнями и торчащими из воды скалами: греки поговаривали, что их специально разбросал здесь Эак, чтобы обезопасить свой остров от пиратов. Прорвавшись мимо Калаврии, пират сам вкладывал свою голову в петлю. Действительно, если соединить линией Афины, Гермийон, Навплию, Орхомен, Празию, Эгину и Эпидавр — семь портов, заключивших оборонительный союз, эта линия, как удавка, опояшет северо-западную часть залива Сароникос и всю Арголиду.

Возникновение и бурный рост флотов как в зеркале отражают кардинальное изменение содержания пиратского промысла: главной целью становится захват рабов, предпочтительно женщин и детей. Цари, предводительствующие эскадрами пиратов, похваляются своими

подвигами по этой части, их воспевают поэты и прославляют дружины. Ахилл делает набег из Арголиды в Мисию и умыкает из Лирнесса «по жестоким трудах» Брисеиду, а сам этот союзный Трое город сравнивает с землей:

Я кораблями двенадцать градов разорил многолюдных;
Пеший одиннадцать взял на троянской земле многоплодной;
В каждом из них и сокровищ бесценных и славных корыстей
Много добыл,—

предается сладким воспоминаниям сын Пелея. У него был в этом деле немалый опыт:

Мы на священные Фивы, на град Этионов ходили;
Град разгромили, и все, что ни взяли, представили стану;
Все меж собою, как должно, ахеян сыны разделили...

Тлиподем похваляется тем, что его отец Геракл уже однажды разрушил Илион, когда вздумал поживиться прославленными малоазийскими конями. Агамемнон раздаривает направо и налево прекрасных пленниц, в том числе «лесбосских, коих тогда, как разрушил он (Ахилл.— А. С.) Лесбос цветущий, сам я избрал». Из Эпира была похищена рабыня феакийской царевны Навсикаи Эвримедуса. Одиссей забывает о своем бедственном положении и, как только буря прибывает его корабль к фракийскому побережью, немедленно приступает к грабежу ближайшего города, закончившемуся, впрочем, плачевно для царя Итаки.

Пират по призванию, Одиссей ничуть не стесняется этого ремесла. Напротив, при всяком удобном случае он не упускает возможности прихвастнуть им как величайшей из своих заслуг:

Прежде чем в Троию пошло броненосное племя ахеян,
Девять я раз в корабле быстроходном с отважной дружиной
Против людей иноземных ходил — и была нам удача;
Лучшее брал я себе из добыч, и по жребию также
Много на часть мне досталось; свое увеличив богатство,
Стал я могуч и почтен...

Итака и ее окрестности были идеальным местом для разбоя. Архипелаги, не уступающие эгейским, сильно изрезанное побережье, паутина больших и малых проливов казались созданными специально для этой цели. К северу от Итаки лежал большой остров Коркира, отделенный от Эпира узким проливом с

бахромой гористых гаваней и бухточек. Этот пролив имеет одну особенность, известную местным жителям: здесь в зависимости от скорости и направления ветра внезапно возникают и так же внезапно исчезают поверхностные течения; скорость их (до двух узлов) превышает скорость постоянного течения. Пираты не замедлили превратить этот феномен в своего союзника, и, по словам Страбона, «в древности Коркира благоденствовала, обладая большой силой на море», контролируя судоходство в горле Адриатического моря. «Теперь ведь у эллинов есть только три значительных флота,— с гордостью говорили коркиряне афинянам в первой половине V века до н. э.,— ваш, наш и коринфский». Именно здесь хозяйничали феспроты, едва не продавшие в рабство Одиссея.

Их северными соседями были иллирийцы, долгое время оставшиеся хозяевами Адриатики. «Все иллирийское побережье,— пишет Страбон,— оказывается исключительно богатым гаванями как на самом материке, так и на близлежащих островах, хотя на противоположном италийском побережье наблюдается обратное явление: оно лишено гаваней... Прежде оно находилось в пренебрежении... в силу дикости обитателей и их склонности к пиратству».

Море и его берега были поделены между разбойничьими шайками. Возможно, сферы влияния даже закреплялись чем-то вроде договоров по примеру черноморских народов. Поэтому дальние рейды не могли быть частыми и их объектами служили страны, не затрагивающие интересы участников договора и их соседей. Пираты предпочитали поджидать добычу у своих берегов.

Одним из важнейших мест для засад был островок, запирающий узкий пролив Итаки между Итакой и Кефаллинией, называвшейся прежде Замом:

Есть на равнине соленого моря утесистый остров
Между Итакой и Замом гористым; его именуют
Астером; корабли там уютная пристань
С двух берегов принимает. Там стали на страже ахейцы.

Ахейцы — женихи Пенелопы — использовали в данном случае пиратскую заставу самого Одиссея, чтобы захватить плывущего мимо острова его сына Телемаха. Но кто может сказать, сколько мореплавателей закончило здесь свой путь по вине царя Итаки?

В том, что Астер использовался в подобных целях еще много веков спустя после Троянской войны, нет никаких сомнений. Сегодня этот остров называется Даскальо, это единственный клочок суши (точнее, красноватых скал) в проливе. При подходе к нему издалека видны развалины сторожевой башни, возведенной в средние века (высота всего острова не превышает трех метров). Отсюда ахейские корабли возвращались с награбленной добычей домой, где их поджидали верные пенелопы и смысленные отпрыски, с младых ногтей постигавшие науку умерщвлять, чтобы жить.

Но эвпатридам удачи не сидится дома. Едва успев подсчитать прибыль, они уже подумывают о новых рейдах. И чем отдаленнее, тем славнее. Одиссея, например, неудержимо потянуло однажды в Египет, после чего его «рать» существенно поредела, и он честно в этом признается. Все здесь зависело от случая, и трудно сказать, чем обычно кончались подобные набеги. На египетских памятниках у поверженных врагов характерные набедренники выдают ахейцев (ахайваша). Памятники ахеев и критян, если бы они дошли до нас, наверняка рисовали бы противоположную картину. В данных обстоятельствах неудача одного — удача другого.

Охота за рабами породила особую профессию — андраподистов («делателей рабов»). Лукиан называл первым андраподистом самого Зевса, похитившего приглянувшегося ему Ганимеда.

Ужасом перед пиратами, перед рабством был порожден повсеместный обычай убивать незнакомцев, прибывших с моря, обычай, закрепленный в мифах о Бусирисе и Тале и упомянутый в повести об Унуамоне. Геракл испытал его на себе не только в Египте: когда он возвращался после разрушения Илиона и похищения коней, его корабль прибило бурей к Косу, и «жители Коса приняли его флот за пиратский и стали метать в него камни, не давая пристать к берегу. Но Геракл ночью высадился и захватил остров, убив при этом царя Эврипила, сына Посейдона и Астипалеи». История, похожая на эту, описанную Аполлодором, произошла с Катреем и Телегоном. Убивали чужеземцев и критяне — руками великана Тала. Царь фракийского племени бистонов, обитавшего на побережье напротив Фасоса, Диомед скармливал всех чужеземцев своим коням, пока Геракл не накормил этих рысаков мясом их хо-

зяина. Ахиллу пришлось убить Тенеса — царя Тенедоса — лишь потому, уточняет Аполлодор, что тот, «увидев эллинов, подплывающих к Тенедосу, стал препятствовать их высадке, бросая в них камни». Подобная же встреча была оказана аргонавтам. Страх был первой реакцией феакиянок, увидевших полуживого Одиссея, выброшенного на их берег бурей.

И хотя в то время уже бывали у греков «заветы Хирона», утверждавшие, что следует «читать, во-первых, богов, во-вторых, родителей, в-третьих, чужестранцев и странников», не они определяли образ действий грека, египтянина или финикиянина. Убивать надо всех: бессмертным богам это вреда не причинит. В лучшем случае они поступали так, как об этом сообщает Фукидид: «Ведь уже с древнего времени, когда морская торговля стала более оживленной, и эллины, и варвары на побережье и на островах обратились к морскому разбою. Возглавляли такие предприятия не лишённые средств люди, искавшие и собственной выгоды, и пропитания неимущих. Они нападали на незащищенные стенами селения и грабили их... причем такое занятие вовсе не считалось тогда постыдным, но, напротив, даже славным делом. На это указывают обычаи некоторых материковых жителей... а также древние поэты, у которых приезжим мореходам повсюду задают один и тот же вопрос — не разбойники ли они,— так как и те, кого спрашивают, не должны считать позорным это занятие, и у тех, кто спрашивает, оно не вызывает порицания». Такой вопрос, например, предлагал Нестор сыну Одиссея. Почти дословно он повторен и в гимне Аполлону Пифийскому, приписывавшемся Гомеру.

Но обычно вопросов не задавали. Действовало правило Варфоломеевской ночи: убивай всех, бог узнает своих. У некоторых народов этот обычай стал культовым.

Средиземное море становилось тесным. На севере лежало другое море, уже освоенное финикиянами. Его волны оставили свою соль и на бортах эллинских кораблей: во времена Катрея там побывали аргонавты. Но путь в Понт им указал слепой прорицатель Финей. Финикиянин. Указал только потому, что среди аргонавтов оказались его зятья Зет и Калаид. Не море само по себе страшило греческих кормчих. Их страшил путь в него. Путь был узок, и его охраняли корабли Приама.

Илион был кровно заинтересован в контроле Пролитов. Корабли черноморских народов привозили к берегам Малой Азии отборную пшеницу, шкуры редкостных зверей, оружие из нержавеющей стали, затейливую утварь и ювелирные изделия, а главное — высоко ценимых колхидских и скифских рабов. Насытив финикийский рынок, черноморские торговцы неизбежно должны были завязать контакты с союзниками финикийцев — дарданцами. Илион стал золотообильным, он соперничал со золотообильными Микенами Агамемнона. Посредническая торговля во все времена была выгодным предприятием.

Нельзя сказать, что греки мирились с таким положением вещей. Раскопки Генриха Шлимана и особенно Вильгельма Дёрпфельда показали, что до времени Агамемнона Илион разрушался по крайней мере пять раз. Шестым было событие, вошедшее в историю как Троянская война, воспетое Гомером и косвенно связанное со смертью Катрея.

Повод к войне был на первый взгляд пустяковым. После того, как на горе Иде Фригийской сын Приама Парис преподнес Афродите золотое яблоко с надписью «Отдать прекраснейшей», он отплыл в Спарту погостить у Менелая. Как раз в это время на Родосе от руки сына погиб Катрей. Тело Катрея было с подобающими почестями доставлено на Крит для захоронения. Поскольку же Менелай приходился Катрею внуком по материнской линии, царь Спарты, естественно, не мог уклониться от участия в тризне. Его отъездом и воспользовался Парис. На быстроходном корабле, изготовленном корабелом Фереклом, сыном Гармона, царевич увез приглянувшуюся ему жену Менелая Елену. Первое убежище они нашли на острове Кранае, принадлежавшем финикийцам. Оттуда Парис отправился в Сидон, потом провел некоторое время на Кипре и наконец прибыл в Илион.

С большой долей вероятности можно предположить, что свой корабль Парис оставил на Кранае в уплату за убежище и весь остальной путь проделал на финикийских судах. Когда брат Менелая Агамемнон сумел наконец собрать флот для погони за его ветреной супругой, то, пишет Аполлодор, «не зная морского пути в Трою, воины пристали к берегам Мисии и опустошили ее, приняв эту страну за Трою... Покинув Мисию, эллины выплыли в открытое море, но началась сильная

буря, и они, оторвавшись друг от друга, причалили каждый к своим родным берегам... После того как они вновь собрались в Аргосе... Они оказались перед великой трудностью, мешавшей им отплыть: у них не было вождя, который был бы в состоянии указать им морской путь в Трою». Едва ли такой «вождь» (лоцман) был и у Париса.

Этот пассаж не только свидетельствует о состоянии морского дела у эгейских народов, но и добавляет небольшую деталь к рассказу Гомера: критяне прибыли к месту битвы отдельно, ибо уж кто-кто, а они-то прекрасно знали пути-перепутья Эгеиды. Что могло их задержать? Возможно, какая-нибудь неотложная пиратская вылазка. Быть может, очередной природный катаклизм — не настолько разрушительный, чтобы нанести серьезный урон острову, но достаточный для того, чтобы повредить или задержать флот. И все-таки критяне прибыли в срок. Присутствие у Геллеспонта их кораблей и отсутствие финикийских может кое-что поведать о международном положении Приамова царства и о сфере интересов гегемонов моря: критяне были весьма заинтересованы в проникновении в черноморские воды; финикияне предпочитали оставаться сторонними наблюдателями, не желая ввязываться в борьбу гигантов. Не потому ли их так честит Гомер устами своих героев?

Соперничество Крита и Финикии, их борьба за море не прекращались ни на миг. Захват новых земель способствовал безопасности соединявших их голубых дорог. Нужно отдать должное финикиянам: в отличие от критян, они умели обеспечить свое превосходство, не прибегая к крайним мерам. Там, где без этих мер нельзя было обойтись, они пускали в ход таран — пиратские эскадры. Видимо, таран этот, несмотря на редкое его применение, был достаточно эффективен: нам неизвестны столкновения Крита и других государств с Финикией. Минос предпочитал довольствоваться тем, что имел, другие владыки, менее могущественные, спасали свой престиж тем, что придумывали новые эпитеты для «кознодеев». С другой стороны, финикияне, единожды наметив и захватив ключевые базы для своей торговли, пользовались их преимуществами, не тревожа более осиное гнездо, в какое превратили Эгеиду критяне. Они не вмешивались в чужие склоки. Они выжидали.

Но скрытая «война всех против всех» не утихала, и в ней изобретались методы, на много веков пережившие своих создателей. Одним из них было устройство ложных сигнальных огней. Вероятно, к тому времени, судя по стихам Гомера, все постоянные морские трассы и важнейшие стоянки были уже оборудованы маяками:

...По морю свет мореходцам во мраке сияет,
Свет от огня, далеко на вершине горящего горной,
В куще пустынной...

Такими огнями была оборудована, например, Итака:

Вдруг на десятые сутки явился нам берег отчизны.
Был он уж близко; на нем все огни уж могли различить мы.

Стоящее здесь в подлиннике слово можно перевести «поддерживать огонь». Но в другом месте фигурирует уже более конкретное понятие — «сигнальный огонь» или «сторожевой огонь». Вот эти-то огни и использовались для того, чтобы сбить с толку мореплавателей и завладеть их добром. Изобретение этого промысла греки приписывали царю Эвбеи Навплию, сыну Посейдона и Амимоны. (Его имя означает «моряк». Не свидетельствует ли это о том, что упомянутое изобретение было популярно у всех мореходов?)

Эвбея была в то время крупнейшим международным рынком рабов в Эгейском море. Катрей продает Навплию своих дочерей для дальнейшей перепродажи (по некоторым версиям мифа, Навплий женился на одной из них — Климене, и у них родился Паламед — изобретатель письма и счета, мер и весов, мореходства и маяков, игры в кости и иных искусств, погибший у стен Илиона по навету Одиссея). Геракл продает Навплию, тоже для перепродажи, соблазненную им жрицу Афины Авгу, дочь аркадского царя Алея и будущую супругу царя Мисии Тевтранта. Этот Навплий, сообщает Аполлodor, «прожил очень долго и, плавая по морю, зажигал ложные сигнальные огни всем встречным морякам с целью их погубить. Но случилось так, что и ему самому довелось погибнуть той же самой смертью». Этим излюбленным способом он отомстил и победителям-грекам за гибель Паламеда. Когда их флот приблизился ночью к Эвбе, Навплий, точно рассчитав время, зажег огонь на горе Каферее, или Ксилофаге. Сигнал был дан в тот момент, когда между греческими кораблями и побережьем была цепь рифов. На них и погибли многие

победители. Это произошло в юго-восточной части Эвбеи у мыса Кафирефс, или Доро, — северо-западного входного мыса в одноименный пролив, образованного северным склоном трехглавой горы Охи. Отголосок легенды о Навплии можно усмотреть в конфигурации этой горы, напоминающей трезубец Посейдона — отца Навплия. То был символ власти над морем.

Среди погибших у Эвбеи не было критян. Идоменей, ликуя, спешил домой кратчайшим путем — через Киклады. У стен Илиона он совершил немало славных подвигов, причинив дарданцам массу хлопот. Казалось бы, это и должно было предопределить его участь. И тем не менее Посейдон, чьи симпатии в этой войне принадлежали грекам, задумал потопить критский корабль. Тогда Идоменей поклялся принести ему в жертву первое живое существо, какое встретит его на берегу. Он был абсолютно уверен, что это будет его любимый пес. Но боги знают, что делают. Первым встретил Идоменея сын, родившийся и выросший за время его десятилетнего отсутствия. (Сюжет этого мифа использовал почти в точности неведомый сочинитель библейской Книги Судей, по-видимому, неплохо знакомый с легендами Крита. В одиннадцатой главе он рассказывает о полководце Иеффае, пообещавшем богу в обмен на победу принести ему в жертву первое, «что выйдет из ворот дома». Бог отнесся к просьбе чутко, и Иеффай был вынужден зарезать свою собственную дочь, вышедшую его встречать.)

Перед царем встала дилемма. Стать клятвopеступником — значит навлечь на себя кару богов. Сдержатъ слово, данное Посейдону, — последствия те же, но в лице бога морей он приобретает хоть одного заступника перед богами, к тому же это не столь позорно, чем нарушение клятвы. Идоменей выбрал второе. Но Посейдон и не думал его защищать. Разгневанные боги наслали на остров чуму, и царь был изгнан с Крита вместе со своими подданными. Он уехал в Италию и основал там город Салент, где и умер. Изгнанник был погребен с царскими почестями и обрел бессмертие за верность слову, данному Посейдону. Ни в чем же не повинный Крит боги покарали за страшное преступление его владыки.

Так говорят легенды. А история?

Конец Критского царства реконструирован достаточно полно. В 1500 году до н. э. началось первое извержение вулкана на острове Санторин (Тира), в ста тридцати километрах от Крита. Мощная цепная реакция извержений прошла по всему Средиземноморью. В 1470 году до н. э. Критское царство было разрушено сильнейшим землетрясением. Погибли дворцы, города, изменился рельеф. (Следы внезапной и насильственной гибели сразу заметил Эванс.) А еще семьдесят лет спустя на обессиленный остров ворвались воинственные племена ахейцев, вскоре вытесненные оттуда ионянами, а затем дорийцами. Видимо, именно в это время окончательно оформился миф о Тесее и Минотавре, повествующий о том, как Афины сбросили с себя почти тридцатилетнее иго Миноса. Греческий герой победил критское чудище, Эллада обрела свободу. Тридцать лет — это для мифа. На самом же деле «в те времена год равнялся восьми нынешним годам», — свидетельствует Аполлодор.

Итак, боги трижды карали великолепный Крит, причем две кары, согласно мифам, связаны с именем бога моря и «колебателя земли» — Посейдона.

Около 1700 года до н. э. — сильное извержение вулкана с моретрясением (огнедышащий бык, посланный Посейдоном).

Около 1470 года до н. э. — землетрясение (разверзшаяся земля поглотила отцеубийцу Алтемена).

Около 1400 года до н. э. Крит постигает кара за убийство сына Идоменея опять же из-за клятвы Посейдону (не исключено, что ахейцы захватили Крит после какого-нибудь очередного катаклизма).

Если верить мифам (а миф, как и сказка, — это абстрагированная действительность), последние две кары связаны с гибелью наследников престола — перед царствованием Идоменея и в его конце, то есть жизни одного поколения. Если верить науке, то между последней катастрофой и завоеванием ахейцами прошло около семидесяти лет — тоже, в нашем понимании, время жизни одного поколения. «Через три поколения после смерти Миноса (через сто лет. — А. С.)», — пишет Геродот, — разразилась Троянская война, когда критяне оказались верными союзниками и мстителями Менелая. А после возвращения из-под Трои на острове начались голод и мор людей и скота, пока Крит вторично не опустел; теперь же на острове живет уже третья крит-

ское население вместе с остатками прежних жителей». Похоже на миф? Похоже, только меняются местами во времени легенды об Алтемене и Идомеене. Но на то они и легенды, а не история (хотя книга Геродота как раз носит краткое и выразительное название «История»). Не совпадают и другие даты: Троянская война произошла примерно в 1190—1180 годах до н.э. (Тацит, например, считает, что его эпоху отделяют от нее тысяча триста лет), а гибель Критского царства — около 1380 года до н.э., через двадцать лет после вторжения ахейцев. Что ж, это лишь указывает на время создания мифа и на его ахейский источник.

Как гипсосы в Египте, так и ахейцы, ионяне и дорийцы на Крите, покорили государство, но восприняли его культуру, и многие ее черты стали классическими греческими, затем римскими, а позднее вошли в русло общеевропейской культуры. Такова участь завоевателей. Не избежит ее и Древний Рим.

Кефтиу, как называли критян египтяне, навсегда исчезают со сцены. Это слово вновь появляется через несколько веков, но теперь оно уже означает «финикияне».

Стасим второй

АПОЛЛОН

О кораблях Миноса мы знаем немногим больше, чем о самом Миносе. Основной материал для умозаключений об их конструкции дают изображения на сосудах и печатях, как правило, фрагментарные, предельно обобщенные и схематичные.

В Раннеминойский период (до 3000 года до н.э.) критяне, по-видимому, еще не знали парусных судов. Во всяком случае, ни одного их изображения или даже намек на парус до нас не дошло. Все корабли этого времени снабжены таранами, их ахтерштевни вздымаются высоко над палубой, в несколько раз превышая высоту борта, и украшены резными фигурами рыбок или дельфинов. По числу черточек, обозначающих весла, можно выделить некоторые типы судов: двадцатишести-, тридцатидвух- и тридцативосьмивесельные, изображенные на сосудах с острова Сирое. Их длина — до тридцати метров, высокие оконечности мало компен-

сировали низкие борта: через них свободно могли перелестывать волны. Бортовая волна была очень опасной. Пиндар приводит древнюю поговорку:

Который вал ударяет в борт,
Тот и тревожнее для сердца моряка.

В конце Раннеминойского периода на судах появляется одинарная мачта (следовательно, конструкция — килевая), присутствующая отныне во всех позднейших изображениях. К раннеминойскому периоду относятся только два изображения мачтовых кораблей. Возможно, другие просто еще не найдены, но нельзя исключать и того, что эти два рисунка следует датировать чуть позже — Среднеминойским периодом (3000—2200 годы до н. э.), когда на Крите царствовал Минос и когда туда прилетел Дедал. Именно Дедалу или его сыну Икару критяне наряду с многими другими благодеяниями приписывали изобретение мачты и паруса, а ведь единственное назначение мачты — нести парус.

Эти длинные, до тридцати метров, ладьи с высокими штевнями, вероятно соединенными канатом (гипотезой), как в Египте, могли быть с тараном (военные) или без (торговые и транспортные), имели шпангоуты и бимсы, а также двулапый, возможно металлический якорь, хотя греки и римляне приписывали изобретение якоря вообще Эвпаламу, а двулапного — скифскому мудрецу Анахарсису, другу Солона. Изогнутые рей критских кораблей тоже напоминают египетские. Такие совпадения едва ли случайны, они могут навести на мысль о том, что контакты Крита и Египта происходили куда чаще, чем принято считать. А обоюдное заимствование некоторых технических приемов может свидетельствовать о том, что пока цари мерились силами, кто-то, кого, быть может, намеренно брали с собой в подобные походы, делал зарисовки или запоминал чужеземные конструкции, чтобы потом, на досуге, сопоставить их с отечественными и сделать нужные выводы. Безопасность плавания критских кораблей к берегам Африки обеспечивали их тараны, но не тараном единым силен корабль, предназначенный для боя.

Корабли Позднеминойского периода (2200—1400 годы до н. э.) дают гораздо большее разнообразие типов. Корабельного леса на Крите никогда не было, и минойцы использовали привозной. Откуда они его транспортировали — неизвестно. Быть может, из Греции, или из

Фракии, или из Малой Азии. Как? Об этом тоже можно лишь догадываться: то ли у них были большие грузовые корабли, то ли лес буксировался в виде плотов. Во времена Тутмоса III критяне строили свои корабли из ливанского кедра, и это не могло не сказаться на их мореходных качествах. Еще в Среднеминойском периоде на кораблях появились каюты для кормчих (печать из Кносса), что может свидетельствовать о возросшей дальности плаваний. Теперь появляются просторные каюты, вероятно, предназначенные для знатных пассажиров (золотой перстень из Тиринфа). Строятся бестаранные суда — специально для транспортных целей (на одной печати из Кносса воспроизведена гиппагога — судно для перевозки лошадей или конницы); по свидетельству Фукидида, такие суда легко и быстро можно было переоборудовать и для иных целей. Главным двигателем становится парус, и в погоне за скоростью критяне иногда снабжают свои суда двумя и даже тремя мачтами. Такое новшество требует особой прочности конструкции, и одно изображение раскрывает секрет: каркас судна упорядочивался шпангоутами и, по-видимому, бимсами, так как эти суда палубные (серебряная модель из Филакопии). На таком быстроходном судне была даже захвачена на Крите Деметра — богиня плодородия — и доставлена в Атику, в город Форику, для продажи в рабство.

Эти древние суда, участвовавшие в Троянской войне, могли бы стать флагманами в эскадрах Моргана и Дрейка. Даже то малое, что мы о них знаем, позволяет признать их судами более высокого класса, чем современные им египетские. Они имели иногда тараны на обоих штевнях (греки называли такие корабли дипрорами, а римляне бипрорами — «двуносыми») и гипотезму, а рулевые весла в носу и корме позволяли им нападать или отступать с одинаковой легкостью в любом направлении.

Достойными их соперниками были корабли ахейцев, при каждом удобном случае любовно упоминаемые Гомером. Чаще всего их сопровождает эпитет «черные». Обычно полагают, что это синоним слова «просмоленные». Но вот что странно: к Трое прибыло двадцать девять флотилий, а «черными» Гомер упорно именуется корабли только тринадцати из них, всегда одних и тех

же. Почему? Понятие «непросмоленный корабль» было для всех древних народов таким же абсурдным, как, например, «сухая вода». Естественно, греки тоже не жалели смолы или воска для своих кораблей. И почему родина этих «черных» кораблей ограничивается довольно четким регионом: восточная часть Балканского полуострова от Фессалии до Аргоса, включая Эвбею, Эгину и Саламин? Исключения здесь — Эхинадские острова у западного побережья полуострова, рядом лежащая Итака и еще Крит — далеко на юге...

Есть и еще одно обстоятельство, обычно упускаемое из виду: скульптура, храмы, утварь — все, что делалось из твердого материала, греками всегда раскрашивалось. Не были исключением из этого правила и корабли (тем более, что густо просмоленное дерево — мало-приятная штука для тех, кто часами на нем сидит). Геродот, например, уверяет, что «в древние времена все корабли окрашивали в красный цвет» (суриком), а Вакхилид добавляет еще одну традиционную деталь раскраски, связанную с религиозными представлениями: по обе стороны форштевня рисовали синие глаза. Другой греческий поэт — Тимофей — упоминает «черные ладейные ноги», то есть весла. Но ведь весла вообще никогда не смолились, они могли лишь раскрашиваться. Следы красок сохранились на Парфеноне. Сохранились они и в поэмах Гомера: ахейские ладьи у него «темноносые», «красногрудые», «пурпурногрудые». Как-то мало вяжутся эти радостные цвета со смолой, разжиженной солнцем...

Можно было бы допустить, что эпитет «черные» указывает на использованный корабелями материал: «черным дубом» Гомер называет дубовую кору. Возможно, таким «дубом» была отделана корма (только корма!) корабля Тесея, о чем упоминает Вакхилид, да и то, скорее всего, в знак траура — по той же причине, по какой его корабль нес черные паруса, унося на Крит семерых афинских юношей и семерых девушек для жертвы Быку Миноса. Но дуб распространен по всему Средиземноморью...

Остается лишь предположить иной смысл многозначного греческого слова «черный», приводимого переводчиком Н.И. Гнедичем в его основном значении. И тогда смола оказывается совершенно ни при чем: «черные» корабли — это «зловещие» корабли, «наводящие ужас» корабли. Эпитет «черный» в таком зна-

чении употреблялся и греками, и римлянами: о «черных днях года» упоминает, например, Плутарх в связи с гибелью римского войска в битве с кимврами. Здесь, конечно, изящный каламбур: «кимвры» означает «черные». Но в этом же ряду — русское «черный день», древнеиранское «Черное», то есть суровое море... Может быть, основанием для гомеровского эпитета послужила устрашающая боевая раскраска этих ладей или фигура какого-нибудь чудовища на акротерии, но скорее — наивысшее совершенство их конструкции.

Гомеру иногда приписывали финикийское происхождение. Нельзя не вспомнить финикийян и при взгляде на карту, если выделить на ней области, приславшие к Трое «черные» корабли. Это именно те места, где тиряне создавали свои поселения для ловли раковин и для торговли. Для некоторых из них греки сохранили первоначальные названия. И тогда эпитет «черный» приобретает еще один смысл. Непревзойденные финикийские корабли, наводящие ужас и вызывающие зависть, темноносые и красногрудые, синеглазые и черноногие, — эти корабли несли черные паруса! Только финикийяне красили паруса в этот цвет, и когда Тесей отправился с жертвой на Крит, где правил сын финикийянки, он плыл на «черном» корабле. «Черные» корабли привели к Трое Ахилл и Одиссей, Аякс и Идомений. Их привели те, кто громче всех спорил о власти над морем. И, быть может, первенство среди них перешло к тому времени от критян к мирмидонянам, чьи корабли имеют у Гомера еще один постоянный эпитет: «быстроходные», тогда как суда аргивян всего лишь «широкие», а ахейские — «многоместные» и «крутобокие». Вероятно, эти эпитеты отражают господствовавшие в ту эпоху основные типы кораблей, сложившиеся под влиянием Финикии: быстроходные «длинные» с большим количеством гребцов и иногда с несколькими мачтами и купеческие «круглые» с круглой кормой и широким днищем для увеличения емкости трюма (греки называли их в подражание финикийянам «морскими конями»). Балластом у тех и других служили камни и песок; на торговых судах ими иногда наполняли также полые якоря и затем по мере загрузки заменяли балласт товарами (внутренности якорей могли, например, заливать оловом, стоившим тогда дороже золота).

К первому типу следует безоговорочно отнести пятидесятивесельные пентеконтеры, ко второму — двад-

цативесельные эйкосоры. Двадцативесельный корабль изображен на одной афинской вазе; возможно, это сцена похищения Парисом Елены: на борт корабля собираются взойти мужчина и — уникальное обстоятельство! — женщина. «Многовесельные» корабли Гомера были самыми настоящими пиратскими кораблями, и их конструкторы позаботились не только об их скорости, но и об их вместимости; кроме полусотни воинов (они же были и гребцами) эти «черные» корабли способны были перевозить пассажиров, съестные припасы, вооружение и по крайней мере сотню жертвенных быков. Пентеконтера была самым распространенным и излюбленным типом судна, как правило, служившим для дальних плаваний, в том числе и с исследовательскими целями. Ее приспособленность для таких рейсов блестяще доказали аргонавты, а после войны подтвердили Менелай и Одиссей. Их силуэты запомнили египетские художники и воспроизвели в гробницах своих владык.

«Круглые» корабли получили широкое распространение чуть позже и не скоро сошли со сцены. Из мифов можно узнать, что Персей со своей матерью Данаей плывал в ящике (как Усир — в саркофаге), а Геракл уже переплывал море в чаше или кубке Гелиоса — прямом предшественнике «круглых» судов. Чаша по-гречески — кимба. Но точно так же назывался тип судна, впервые упоминаемый Софоклом в V веке до н. э., широко распространенный во времена Августа и известный Плинию уже в нашей эре! Правда, кимба не морское, а речное судно, принадлежавшее к классу малых гребных судов, попросту — лодок. Крутые оконечности придавали ей сходство с перевернутым полумесяцем, Овидий называл эту лодку «вогнутой», «крутобокой». Иногда кимбой управляли двое, но чаще гребец был один. В эпоху императорского Рима кимба стала привычным типом рыбацкого челна, а значит, вместо весел на ней наверняка использовался и шест, особенно на мелководье, — традиционный движитель рыбаков, иногда в сочетании с парусом.

Гонит он лодку шестом и правит сам парусами,
Мертвых на утлом челне через темный поток перевозит,—

так описывает Вергилий ладью Харона, перевозчика душ. В подлиннике «утлый челн» — это кимба. Как ладья Харона известна она и Горацию. Только ли это

поэтический образ или кимба и впрямь служила погребальной ладьей? Но при чем тут тогда Гелиос, солнечный бог? Разгадку дают эпитеты кимбы — «плетеная» и «сшитая из кож». В римском лексиконе кимба еще и синоним навис сутилис — лодки или более крупного судна из папируса, обтянутого кожами. Папирус! Стало быть, эта конструкция пришла из Египта, и как тут не вспомнить утверждение Геродота, что вся греческая религия — родная дочь религии египетской! Гелиос — это ведь не кто иной, как Амон, или Ра, и тогда его «чаша» оказывается самой настоящей «солнечной ладьей», совмещавшей и функции погребальной...

Гомеру кимба неизвестна, хотя он довольно подробно описывает и технику судостроения, и приемы судовождения. Когда Одиссею пришел срок отбывать с острова нимфы Калипсо, он принялся за постройку плота. Для этого он выбрал два десятка сухих стволов черного тополя, ольхи и сосны. Срубив их двулезвийным культовым топором — лабрисом, он очистил деревья от коры, гладко выскоблил, пользуясь вместо рубанка тем же топором, и обтесал по шнуру. Дальше Одиссей пробуравил получившиеся брусья и скрепил их длинными болтами (надо думать, оказавшимися у нимфы совершенно случайно) и шипами из твердого дерева, заменявшими обычно гвозди. Подводную часть плота он сделал такой же широкой, как у «круглых» кораблей, а надводную скрепил поперечными брусьями и настелил на них палубу из толстых дубовых досок. Сквозь палубу пропустил мачту, укрепил ее в нижних бревнах и снабдил реем. Наконец, он обнес палубу плетеными релингами из раkitных сучьев, оставив место лишь для кормила, и не забыл захватить балласт для остойчивости. Очень вероятно,



Степс древнегреческой мачты, вид сбоку. Реконструкция



То же, вид сзади

что над палубой Одиссей натянул тент, Гомером не упоминаемый, — для защиты от солнца и дождя. «Корабль» был готов, и едва ли его постройка сильно отличалась от постройки настоящих кораблей. Заготовив четырехугольный парус (гистион) и «все, чтоб его развить и свивать прикрепивши веревки», Одиссей спустил свое детище на воду.

Из «веревок» Гомеру известны, в частности, брасы (гюперы), прикрепляющиеся к оконечностям рея, чтобы приводить парус к ветру. Рей, между прочим, изготавливался точно так же, как в Египте: однодеревый для маленьких судов и составной для крупных. Как правило, его выстругивали из хвойных деревьев. В центре рея крепился канат для его спуска и поднятия и закладывался в одношкивный блок, так что конец его держали в своих руках матросы на палубе. Греческое название этого каната, перешедшее к римлянам, родственно таким понятиям, как «спускать, ослаблять» (парус) или «швартов, булинь». Это многое говорит о практике работы с ним. К рею крепилась верхняя шкаторина паруса, а в центре его нижней шкаторины прикреплялся гордень для сворачивания полотнища в случае необходимости и по краям — шкоты, растягивающие парус к бортам.

Многое из этого описания мы встречаем в других местах поэм, где речь идет уже не о плотках, а о кораблях в полном смысле этого слова. Двулезвийный топор был у моряков еще и «оружием страшным». Правильный шнур хорошо известен корабелям. Действия, созвучные Одиссеевым, совершает его сын Телемах:

...Ему повинуюсь, сосновую мачту
Подняли разом они и, глубоко в гнездо водрузивши,
В нем утвердили ее, а с боков натянули веревки;
Белый потом привязали ремнями плетеными парус;
Ветром наполнившись, он поднялся, и пурпурные волны
Звучно под килем потекшего в них корабля зашумели...

Упомянутые здесь ремни — это шкоты. Их сплетали из воловьей кожи, ими нижнюю шкаторину паруса привязывали к мачте, так как нижнего рея на кораблях героической эпохи не было. Эти ремни были достаточно упруги, крепки и надежны — более надежны, чем остальные снасти, изготавливавшиеся из пеньки и, если верить Гомеру, истлевавшие за восемь-девять лет. Точно так же, как это делал Одиссей, на кораблях настилали «помост» — полупалубы в носу и корме

(среднюю часть занимали гребцы), огражденные релингами. В случае опасности на релинги или на фальшборт навешивали паррарумы — специальные щиты из кожи или волоса: в них застревали неприятельские стрелы или дротики. «Крепко сколоченная палуба», которой Вакхилид снабжает корабль Тесея, — вероятно, просто поэтический образ: у кораблей героической эпохи, свидетельствует Фукидид, «не было верхней палубы, и строились они по стародавнему обычаю скорее на манер разбойничьих судов». На кормовой полупалубе мог расстилаться «мягко-широкий ковер с простыней полотняной» для отдыха командира корабля или почетного гостя. Находившийся здесь же непрременный алтарь гарантировал им личную неприкосновенность и приятные сновидения.

Бескилевые греческие суда неизвестны, и это вполне естественно: их строительство было бы бессмысленным, ибо в Греции нет рек, подобных Нилу, да и те, что есть, почти все летом пересыхают. Поэтому даже рыбацьи лодки в большинстве случаев снабжались килем: люди рано подметили, что такая конструкция надежнее. Килевым, по свидетельству Вакхилида, был и «дивно построенный корабль» Тесея. Слово «тропис» (киль) хорошо известно Гомеру, в это понятие включались и выступающие кили, и внутренние килевые балки для крепления шпангоутов, и фальшкили, и кильсоны, если они имелись. Их делали из твердых пород дерева, чаще всего из дуба. Борта и днище соединялись, кроме того, острой клиновидной балкой, предохранявшей от подводных камней и, возможно, уменьшавшей боковую качку. Римляне иногда вместо этой балки устанавливали в обшивке днища клинообразные скрепы.

Плавания в основном практиковались в пределах видимости берега, но они были достаточно далекими, так как можно обойти почти все Эгейское море, не теряя из виду сушу. От острова к острову, от архипелага к архипелагу, от Европы к Азии. Страх перед пучиной быстро уступал место уверенности в себе, порою, быть может, даже излишней. Освоили греки и ночные плавания. Уже во времена Одиссея мореходов вели в открытом море звезды, созданные Атласом и разбитые на созвездия мудрым кентавром Хироном, составителем первой карты звездного неба (ею пользовались аргонавты), изобретателем армиллярной сферы, учителем и наставником многих выдающихся личностей,

полубогов и героев. Гомеру известны Сириус и Орион, неоднократно он называет Плеяды, Волопас и Медведицу (имеется в виду Большая Медведица).

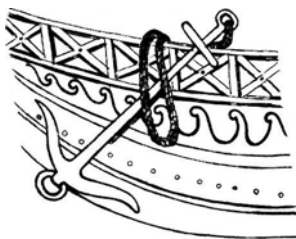
Если представлялась хоть малейшая возможность, на ночь корабли приставали к берегу, чтобы команды как следует отдохнули (на древних судах не было даже намека на комфорта, если не считать вышеупомянутого ковра на палубе). В виду берега паруса убирались, мачта спускалась на канатах внутрь корпуса и закреплялась в специальном гнезде — гистодоке, гребцы брались за весла и подгоняли корабль к берегу кормой вперед (чтобы не сломать или не завязить таран). Может быть, поэтому украшению кормы уделялось

основное внимание. Ее приподнятая, изогнутая и разукрашенная часть, носившая название «афластон» или «коримб», чаще всего представляла собой пучок стилизованных птичьих перьев, изящно скрепленных имитацией броши. «Тонко резанная корма» Тесеева корабля была его «визитной карточкой». Если корабль попадал в хорошо оборудованный порт, с носа отдавали каменный или железный якорь, корму швартовали к причальному камню и спускали с нее широкую сходню для погрузки и выгрузки команды, пассажиров и их багажа, а также скота.

Обычно корабли имели два железных однолапых или двулапых якоря — на носу и на корме, и у греков была поговорка: «Кораблю на одном якорю, а жизни на одной надежде не выстоять». Крюков тогда еще не придумали, да низко сидящие суда и не испытывали в них нужды. Поэтому якорь крепился прямо на палубе. Лапа его, хотя и называлась «зубом», представляла собой простейший беззубцовый крюк, и лишь позд-



Украшение кормы. Деталь барельефа



Якорь и его крепление на борту судна. Деталь рельефа колонны Траяна

нее ее стали снабжать зубцом. На верхней оконечности веретена крепился рым для якорного каната и для буйрепа, соединяющего якорь с пробковым бумом, чтобы потерявшийся якорь можно было отыскать.

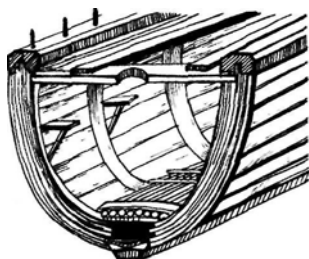
Вот как выглядел порт сказочных мореходов феаков:

...С бойницами стены его окружают;
Пристань его с двух сторон огибает глубокая; вход же
В пристань стеснен кораблями, которыми справа и слева
Берег уставлен, и каждый из них под защитною кровлей;
Там же и площадь торговая вокруг Посейдонова храма,
Твердо на тесаных камнях огромных стоящего; снасти
Всех кораблей там, запас парусов и канаты в пространных
Зданиях хранятся; там гладкие также готовятся весла.

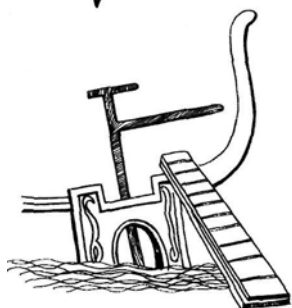
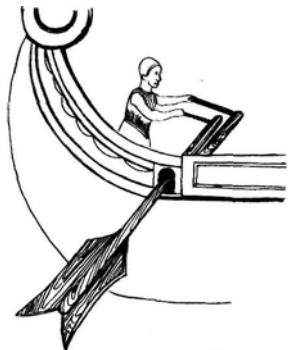
Требования к стоянке кораблей были просты: отлогий берег, удобный для вытаскивания и спуска судов, наличие питьевой воды и защищенность от волн и ветра. Но порты, подобные феакийскому, были редкостью. Чаще ночь заставляла морехода где-нибудь в пустынной местности, и здесь он совершал тот же ритуал, только вместо швартовки корабль вытаскивался на берег, ставился на фаланги — деревянные колеса или катки, предохранявшие корпус от повреждений и облегчавшие его подъем и спуск (фаланги использовались и на стапелях), и команда укладывалась спать. Если местность была небезопасна, корабли ограждали стеной.

Иногда стена бывала, по-видимому, настоящей, наподобие вала, в другом случае, судя по Гомерову эпитету «медная», просто выставлялась достаточно сильная стража в медных доспехах. Видимо, здесь все зависело от длительности стоянки.

С восходом солнца корабли стаскивали в воду и специальным длинным и прочным, окованным железом шестом «двадцать два локтя длиной» (около десяти метров), использовавшимся по мере необходимости и как отпорный крюк, и как лот, выводились на глубину. Далее действия повторяли в обратном порядке: на тех же канатах поднимали



Чрево греческого судна героической эпохи. Реконструкция



Древнегреческие «румпели»



Анкойне: крепление рея к мачте. Рисунок на глиняной лампе

и укрепляли в степсе мачту, разбирали и просовывали в ременные петли на планшире весла и ставили паруса.

Как и критские корабли, ахейские имели шпангоутный каркас, чаще всего из акации. К нему крепились просмоленная и окрашенная буковая обшивка, утолщенная в районе киля, на скулах и по линии соединения с палубой (нечто вроде ширстрека). На них была одна или несколько мачт. Гомер не указывает их количество, но можно по аналогии с Критом предположить, что ахейцы знали трехмачтовые суда. Несколько мачт и парусов имели «волшебные» корабли феаков, на корабле Одиссея была одна мачта, но не менее трех парусов. Их площадь регулировалась Титовыми вместо рифов. Рулевой сидел на корме с подветренным шкотом в одной руке и румпелем — прикрепленным к кормилу брусом — в другой. Изобретение «руля»,

то есть румпеля, греки и римляне приписывали Тифису — кормчему «Арго», «первого плавающего корабля».

Несколько парусов один над другим — для этого нужна длинная мачта, вернее всего составная, со стеньгой. Ее делали обычно из сосны. Передняя мачта считалась вспомогательной и, как правило, была короче, а иногда торчала на носу корабля под углом наподобие бушприта. Стеньги и рей соединялись с мачтой посредством анкойне — борга или бейфута, сделанного из толстого каната, обшитого кожей для защиты от трения. Это изобретение греки приписывали Солону. Собственно, анкойне означает «руки, объятия», а в

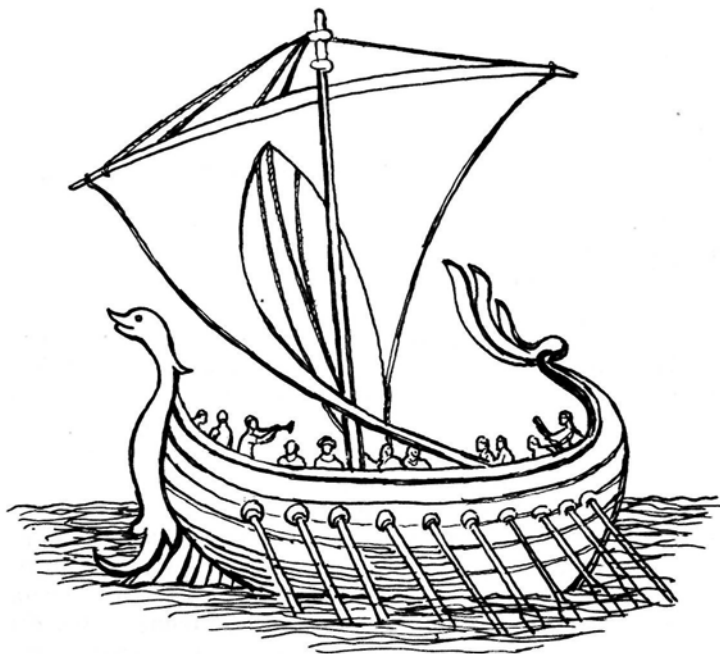
обиходной речи так называли и сами корабли, преимущественно большие. В более поздние времена анкойне представляла собой деревянный или железный обруч. Керухи — топенанты — связывали ноки рея с топом мачты, и если рей был составным, а значит, длинным и тяжелым, то керухи делали двойными. Топенанты отчетливо видны на камее, изображающей корабль Одиссея. Благодаря особой прочности топенанты предназначались и для приведения самой мачты из вертикального положения в горизонтальное или наоборот. С этой целью их крепили в верхней и нижней ее частях и каждую оконечность поднимали поочередно, с равными промежутками, так что подъем шел непрерывно. На топе, выше рея, прилаживался кархесий — корзина, похожая на чашечку лотоса или тюльпана и получившая свое имя из-за сходства с одноименным сосудом. Это приспособление — мы бы назвали его «вороньим гнездом» — было, скорее всего, заимствовано у египтян и служило, как и у них, местом наблюдения за морем. Из него метали стрелы и дротики в неприятеля, не обходились без этой корзины и при работе с парусами.



Сигнальщик в кархесии.
Роспись египетских гробниц

Кархесий считался частью такелажа (не рангоута!) и был неотъемлемой его частью, поэтому и сам топ мачты назывался точно так же: в этом значении его упоминает, например, Эврипид.

Из названий парусов у Гомера можно отыскать единственное — гистион. Гистионом называли тогда любой парус. Но поскольку, как уже говорилось, на одной мачте их могло быть несколько, то, видимо, уже и в те времена гистион обычно обозначал большой четырехугольный главный парус, сшитый из квадратных кусков материи, то есть грот. Верхний его край крепился на рее. При штормовой погоде или по прибытии в порт рей приспускался примерно до середины мачты, матросы изо всех сил начинали тянуть парус вниз и по мере дальнейшего движения рея, пока он не достигал палубы, сворачивали полотнище. Таким же способом уменьшали или увеличивали площадь парусности. При хорошем ровном ветре рей поднимался до

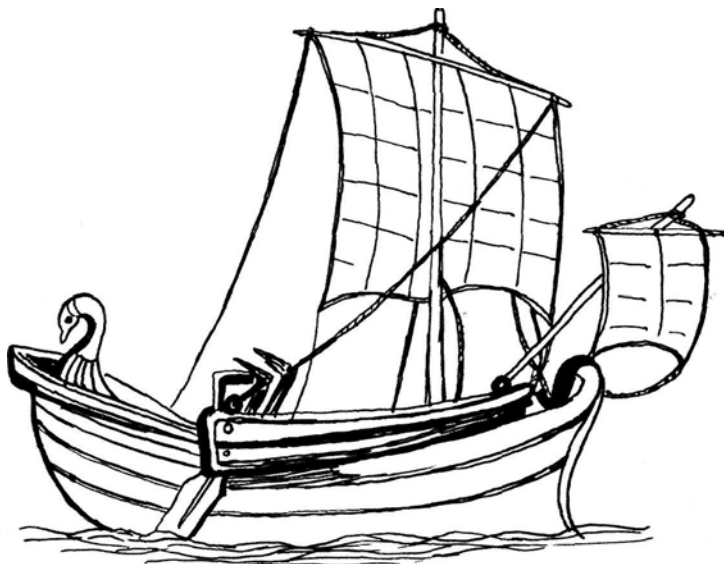


Суппарум. Помпейская фреска

места, снасти отпускались, и нижний край гистиона свисал до палубы, где его углы придерживались шкотами. Эти операции неплохо показаны на рисунке, украшающем римскую лампу из терракоты, и на рельефе помпейской гробницы, относящихся, естественно, к более позднему времени.

Греческое название второго снизу паруса неизвестно. Римляне называли его *surragum*, и исходя из разноречивых контекстов можно только гадать, чему он соответствовал — марселю, брамселю или топселю, тем паче что он нередко выступает и в роли главного паруса. Формой он более всего напоминает вымпел, свисающий с рея косицами вниз. Суппарум управлялся только одним шкотом, прикрепленным к правой косице, тогда как левая была привязана к борту. Таким он изображен на одной из помпейских фресок. Как он выглядел во времена Гомера? Кто знает...

На фок-мачте ставился самый маленький, вспомогательный парус, обычно квадратный, — долон. Доло-



Гистион (эпидром) и долон. Барельеф с виллы Боргезе

ном называлась также наклонная носовая мачта, где он чаще всего крепился, и, по-видимому, фок-мачта. Если три мачты корабля несли только по одному парусу, то долоном назывался передний, самый маленький.

Вообще детальное знакомство с гомеровским эпосом убеждает, что и техника судостроения, и приемы морского боя были тогда не так просты, как иногда считают. Вот еще пример. Агамемнон в молитве Зевсу упоминает, что он намерен сжечь ворота Илиона «губительным огнем». Казалось бы, ничем не примечательная угроза. Еще один эпитет, их много у Гомера. Однако напомним мнение Эратосфена о том, что Гомер «никогда напрасно не бросает эпитетов». В XVI песни «Илиады» подобным огнем пользуются и противники Агамемнона:

...Троянцы немедленно бросили шумный
Огонь на корабль: с быстротой разлился свирепое пламя.
Так запылала корма корабля.

(Ведь корабли были выгашены на берег кормой вперед.)
Тремя строчками ниже Ахилл в панике призывает на помощь Патрокла, крича, что «на судах истребительный пламень бушует», но огонь почему-то никто

не гасит, хотя ничего не могло быть для греков чувствительнее, чем лишение флота. Почему?

Здесь есть небольшая вольность перевода. Дословно Гомер говорит о том, что по кораблю «внезапно разлилось негасимое пламя» — такое же, каким Агамемнон намеревался поджечь городские ворота. Кстати, как он собирался это сделать: подойти на глазах защитников города и разжечь костер? И каким образом «бросили» огонь сами дарданцы?

Все убеждает в том, что мы имеем здесь дело с самым ранним упоминанием страшнейшего оружия, получившего впоследствии название «греческий огонь». Это был «истребительный пламень» в самом прямом смысле этого слова. Предлагалось много рецептов для реконструкции его состава. Автор IV века до н. э. уроженец города Стимфала Эней Тактик в своем «Руководстве по осаде городов» упоминает состав смеси, использовавшейся в его время для зажигания неприятельских кораблей: ладан, пакля, опилки хвойных деревьев, сера и смола. Все эти компоненты всегда были под рукой на суше и на море (сера и ладан использовались для культовых целей, остальные — для судовых работ и всегда брались с собой в море). Вероятно, существовали и другие составы. К гомеровской эпохе относятся «огненные ливни» ирландского эпоса — секретное оружие друидов (жрецов). О каких-то «зажигательных снарядах» глухо сообщает римский историк Тацит применительно к 69 году. О чем-то похожем упоминают и легенды о короле Артуре: «дикий огонь» использовали бритты против арабских пиратов. В 1185 году с таким оружием шли на Русь половцы, «огонь в людей мечучи в пламенном роге». В византийскую эпоху применяли по крайней мере три вида «греческого огня»: «жидкий», «морской» и «самопроизвольный». Но техника его применения была одинаковой: смесь начинали хрупкий глиняный шарик и металы его из стационарного или ручного устройства на неприятеля. При падении шарик раскалывался, и смесь самовоспламенялась, растекаясь во все стороны. Все это происходило одновременно, создавая невообразимый шум («шумный огонь») и сумятицу. Просмолённые корабли были вообще прекрасным горючим материалом, а такое пламя можно гасить только пеной, но греки, конечно, этого не знали и называли его «негасимым», «неудержимым», «неумираемым», «веч-

ным». Как видно, это оружие было известно на обеих сторонах Эгейского моря как минимум с VIII века до н. э., когда Гомер слагал свои гекзаметры.

Аналогичная проблема времени возникает, если затронуть еще один вопрос — вопрос, который стараются обойти по мере сил все исследователи героической эпохи: о флоте троянцев, Гомером не упоминаемом.

Но могла ли не иметь флота крупнейшая держава того времени, держава, имеющая выход в Эгейское, Мраморное и Черное моря, владеющая островами, контролирующая Проливы настолько жестко, что чуть ли не весь остальной мир Эгеиды вынужден был в течение десяти лет отвоевывать для себя право плавать в Понте? Из того, что Гомер не говорит ни словечка о троянских кораблях, трудно делать выводы: ведь и Геродот ни разу не упомянул Рим, а Гомер — Тир, но никому на этом основании не приходит в голову утверждать, что этих городов в то время не было. По этой логике не менее правомерно и обратное заключение: Гомер умалчивает о кораблях троянцев именно потому, что они превосходили ахейские, и неизвестно, чем могла бы закончиться морская баталия. Чем закончилась сухопутная — известно.

Но если внимательнее вчитаться в Гомера, можно убедиться, что флот у троянцев был. Достойный флот. настолько достойный, что введение его в действие могло бы пагубно отразиться на возвышенной героике гомеровских образов ахейских вождей. Гомеровские моряки во время бури «на помощь зовут сыновей многомогущего Зевса, режут им белых ягнят, на носу корабельном собравшись». О состоянии же морского дела в Илионе можно судить, например, по тому, что у Менелая служил кормчим троянец Фронтис,

...наиболе из всех земнородных

Тайну проникший владеть кораблем в наступившую бурю.

Вполне естественно, что этот Фронтис был сыном Онетора — жреца Зевса Идейского. Онетор и сам почитался народом как бог. Медея, чувствовавшая себя в Понте как в собственном дворце, тоже была жрицей Гекаты и слыла в Колхиде волшебницей. Волшебный народ Гомеровой «Одиссеи» получил свое имя от Феа-

ка, но этот Феак сам был лишь помощником кормчего — саламинца Навситоя. И хотя, как уверяет Плу-тарх, еще Тесей учредил праздник кормчих — кибер-несии,— неясно, для кого он предназначался. У греков не было еще жрецов, обремененных самой разнообразной информацией и секретами: функции жрецов совмещали цари — басилевсы. Лишь когда возвысится Дельфийский храм, когда он станет общегреческим святилищем,— только тогда у других «земнородных» появятся флотоводцы и кормчие, не уступающие Феаку и Фронтису, кормчие, способные, по словам Пиндара, за три дня предвидеть бурю. Из приведенных слов Гомера следует, что троянский флот был несравненным в Эгейском море.

Поэтому наиболее вероятно, что сама война началась именно с внезапного нападения на корабли Приама и полного их уничтожения. Только этим можно объяснить и такой загадочный факт, как превращение Сигея и Тенедоса — исконно дарданских корабельных стоянок — в корабельные стоянки ахейцев. Этому поражался еще много лет спустя Страбон: «...Корабельная Стоянка... находится так близко от современного города (Илиона.— А . С .) , что естественно удивляться безрассудству греков и малодушию троянцев; безрассудству греков, потому что они держали Корабельную Стоянку столь долго неукрепленной... Корабельная Стоянка находится у Сигея, а поблизости от нее — устье Скамандра, в 20 стадиях от Илиона. Но если кто-нибудь возразит, что так называемая теперь Гавань Ахейцев и есть Корабельная Стоянка, то он будет говорить о месте, еще более близком к Илиону, приблизительно только в 20 стадиях от города...». Греки не заботились о безопасности своих кораблей, потому что *знали* о гибели троянского флота!

Некоторый свет на этот вопрос проливает Вергилий, начавший свою «Энеиду» там, где Гомер закончил «Илиаду». Вот тут-то и возникает проблема времени: пользовался ли Вергилий какими-либо неизвестными нам ранними источниками или он перенес в героическую эпоху технические данные кораблей своего века?

Многое, очень многое говорит за то, что Вергилий описывал корабли, чьи кормила держали в руках троянцы. Но очень уж подозрительно их сходство с описанными Гомером — ахейскими. Причем Вергилий охотно отмечает черты, общие для всех кораблей ге-

роической эпохи, и по возможности избегает детализации, неизбежно носящей национальные черты. Эти корабли, построенные Энеем из клена и сосны, возросших в лесах возле Антандра, многопарусные и килевые, способны выдерживать длительные переходы вне видимости берега; они точно так же швартовались кормой к берегу, и троянцы перебирались на сушу по сходням, поданным в кормовой части, или по трапам, спущенным с высокой кормы. В случае спешной высадки они прыгивали прямо с бортов в воду, если она была не очень глубока (значит, корабли имели низкие борта), или скользили по веслам как заправские пираты. Упоминает Вергилий и некоторые другие детали, знакомые из Гомера: витые канаты, «шесты и багры с наконечником острым», расписную обшивку.

Но есть у него и такие подробности, каких у Гомера нет. В отличие от ахейских, эти корабли были «синегрудыми». Троянцы умели ходить галсами, ставя парус наискось к ветру, причем реи их кораблей поворачивались при помощи канатов, привязанных к их оконечностям — нокам; они прекрасно ориентировались по звездам; их корабли имели острые носы — ростры, носили собственные имена, даваемые по фигуре, украшающей акротерий, а их опознавательным знаком («флагом»), как и у финикийян, служили прикрепленные на корме медные щиты. По греческому преданию, щит был изобретен как раз в крито-микенскую эпоху (когда разразилась Троянская война) в Арголиде братьями Претом и Акрисием во время их борьбы за трон.

У Гомера один из его героев, троянец Гектор, упомянул стоскамейный корабль. Греки таких кораблей не знали, количество их гребцов не превышало полусотни (каждому полагалась отдельная скамья). Трудно поверить в то, что такими длинными и малоповоротливыми судами владели троянцы. Может, Гектор попросту хвастался? Но ведь Гомер «напрасно не бросает эпитетов»... Неожиданное решение находим у Вергилия:

Вел «Химеру» Гиас — корабль огромный, как город,
С силой гнали его, в три яруса сидя, дарданцы,
В три приема они три ряда весел вздымали.

Первая в мире триера?! Трудно было бы переоценить это свидетельство, если бы оно, как описание «греческого огня», принадлежало Гомеру, а не поэту века Августа. В другом месте Вергилий снова упоминает

нает стовесельный корабль, умалчивая на этот раз о его конструкции. Но это уже более позднее время, когда триеры могли появиться.

А нельзя ли узнать, с какой скоростью водили дарданские кормчие свои корабли? Об этом можно судить по двум намекам Вергилия — и опять же с оглядкой на фактор времени. В начале своих скитаний Эней делает два перехода: Делос — Крит и Крит — Строфады. Их величина составляет соответственно примерно двести десять и триста двадцать километров. Вергилий указывает, что первый отрезок троянцы одолели к рассвету третьего дня:

Что же! Куда нас ведут веленья богов, устремимся
Жертвами ветры смирим и направимся в Кносское царство.
Нам до него невелик переход: коль поможет Юпитер.
Третий рассвет корабли возле критского берега встретят.
Второй отрезок, более длинный, троянские корабли одолели к

рассвету четвертого дня, причем с попутным ветром:

Вышли едва лишь суда в просторы морей, и нигде уж
Видно не стало земли — только небо и море повсюду, —
Как над моей головой сгустились синие тучи —
Тьму и ненастье суля, и вздыбились волны во мраке,
Вырвавшись, ветер взметнул валы высокие в небо,
Строй кораблей разбросав, и погнал по широкой пучине.
Тучи окутали день, и влажная ночь похищает
Небо, и молнии блеск облака разрывает все чаще.
Сбившись с пути, в темноте по волнам мы блуждаем вслепую.
Сам Палинур говорит, что ни дня, ни ночи не может
Он различить в небесах, что средь волн потерял он дорогу.
Солнца не видя, три дня мы блуждаем во мгле непроглядной,
Столько ж беззвездных ночей по бурному носимся морю.
Утром четвертого дня мы видим: земля показалась,
Горы встают вдалеке и дым поднимается к небу.
Тотчас спустив паруса, мы сильнее налегаям на весла,
Пену вздымая, гребцы разметают лазурные воды.

Руководствуясь этими недвусмысленными указаниями на круглосуточное плавание, можно заключить, что средняя скорость троянских кораблей была очень высока для того времени — чуть меньше двух с половиной узлов в штормовых условиях (для сравнения: корабль Одиссея плыл со средней скоростью, едва превышавшей один с четвертью узел; во времена Геродота этот показатель увеличился до двух с половиной, а во времена Плиния — до четырех). Здесь, возможно, как раз тот случай, когда Вергилию можно не поверить: он явно перенес на корабли героической эпохи скорости судов более позднего времени.

В пользу этого может свидетельствовать и то, что даже «сам» Палинур — кормчий Энеева корабля — показал себя не с лучшей стороны в кипящем штормовом море. То ли это следует отнести на счет его молодости: он попросту не успел еще «тайну проникнуть владеть кораблем в наступившую бурю» подобно легендарному Фронтису. То ли, что вернее, Вергилий исходил в этом эпизоде из реальностей своего времени — римских реальностей.

Но все равно, как бы там ни было на самом деле, повторять мнение Гомера о том, что Троя не имела флота, — явно опрометчиво. Неведение и отрицание — вовсе не одно и то же.

Троянская война подорвала могущество всех этих великолепных флотов — предмета гордости, славы, соперничества и зависти. «Народы моря» больше не тревожили покой фараонов. Хотя талассократами Эгейского моря, по словам Диодора, стали после Троянской войны фракийцы, они не решались удаляться от своих берегов. Подлинными, безраздельными властителями морей остались финикияне. Именно их можно с полным правом назвать победителями в Троянской войне: они выиграли ее, наблюдая за битвами с Солимских высот.





**ВРЕМЯ И МЕСТО ДЕЙСТВИЯ:
XI—VI ВЕКА ДО Н. Э.,
ЗАПАДНАЯ ЧАСТЬ СРЕДИЗЕМНОМОРЬЯ**

На заднем плане сцены — Геракловы Столпы, на них высечено: «Здесь предел Ойкумены и последний путь для бега кораблей».



Троянская война сломала последний барьер между человеком и морем. Средиземноморье было испахано вдоль и поперек. Открылся путь на север — в Понт. Кристьяне не препятствовали больше плаваниям на запад, и в конце X столетия до н. э. финикийцы разведали Канарские острова и Мадейру. Этот период можно уподобить XV—XVII векам н. э. — эпохе Великих географических открытий. Границы Ойкумены стремительно расширялись во все стороны, раздвигаемые рострами кораблей на море и мечами воинов-купцов на суше.

Как и Греция, Финикия не была целостным политическим образованием. Наиболее крупные города-государства оспаривали друг у друга первенство в торговле и власть над морем. Сильнейшими среди сильных были Тир и Сидон. Их возвышению в немалой степени способствовало исчезновение со сцены южных соперников-пиратов. Финикией теперь назывался не весь Благодатный Полуостров, а лишь его часть к северу от горы Кармель.

Между Финикией и Египтом появилось еще одно государство. Одна из ветвей эгейских «народов моря» — пулусати, или пеле-

сет, сумела пустить корни на этом побережье и стала равноправным торговым партнером своих новых соседей. Египетские «пелесет» — это филистеи, библейские филистимляне. Их страна получила название Палестины. Соверши Унуамон свое путешествие чуть позже — ему не пришлось бы иметь дело с чакалами: Дор вошел в состав филистимского царства. А еще немного времени спустя филистимлян вытеснили воинственные племена израильтян и иудеев. Юноша Давид победил филистимского великана Голиафа, и в 1020 году до н. э. Саул стал первым царем Израильско-Иудейского царства, возникшего в юго-восточной части Средиземного моря.

Отпадение юга нанесло финикиянам чувствительный удар: именно здесь был самый оживленный перекресток караванных путей, связывавших Египет с Сирией, Аравией и Междуречьем. Эти пути сходились в Газе, где товары перегружались на корабли и развозились затем по всему восточному Средиземноморью. Не сразу финикияне смирились с новым положением вещей. Лишь убедившись, что Израильско-Иудейское царство — не случайное эфемерное образование, каких возникало и исчезало много в то беспокойное время, они заключили с ним серию торговых договоров. Третий царь иудеев — младший сын Давида Соломон (965—928 годы до н. э.), женатый на египетской царевне, стал торговым партнером финикиян. В Египте и Гиве он закупал коней и колесницы и перепродавал их хеттам и арамеям, через гавани Красного моря Эцион-Гебер и Элаф он установил торговые отношения с загадочной Страной Золота — Офиром, богатой также красным деревом и драгоценными камнями. Но особенно тесные связи сложились у него с Тиром.

X—IX века до н. э. историки называют «темным периодом»: о событиях той эпохи известно мало достоверного. Косвенные и легендарные данные да еще догадки — вот все, что можно противопоставить молчанию веков. В Тире в то время трон занимал Хирам — такой же мирный царь-строитель, как и Соломон, если не считать того, что еще на заре царствования он подчинил себе Библ. Соломон заключил с Хирамом долгосрочный договор на следующих условиях: он, Соломон, предоставляет в распоряжение тирян собственных рабов и нанимает дополнительно царских рабов Хирама, чтобы они рубили для него кедровые и кипари-

совые деревья в горах Ливана. «Рабы мои свезут их с Ливана к морю, и я плотами доставлю их морем к месту, которое ты назначишь мне, и там сложу их, и ты возьмешь,— ответил Хирам, обрадовавшийся солидному оптовому покупателю.— Но и ты исполни мое желание, чтобы доставлять хлеб для моего дома. И давал Хирам Соломону дерева кедровые и дерева кипарисовые вполне по его желанию. А Соломон давал Хираму двадцать тысяч коров¹ пшеницы, для продовольствия дома его, и двадцать коров оливкового выбитого масла. Столько давал Соломон Хираму каждый год». Дерево закупалось в несметных количествах, это видно из способа его транспортировки. Плоты пригонялись из Библа в Яффу, и оттуда караванами бревна доставлялись в Иерусалим. Так продолжалось много веков, по крайней мере до времени Кира Великого, умершего в 530 году до н. э.

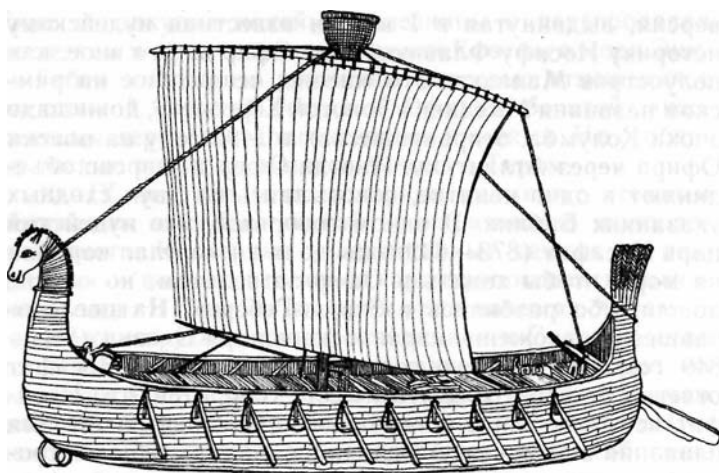
Самостоятельно иудеи, видимо, никогда не плавали. Единственные их морские связи, сохранные для нас историей, пролегли в южных морях, и, подобно египтянам, корабли они укомплектовывали финикийскими экипажами, «знающими море». Одна их трасса вела в Офир, другая — в Фарсис. Споры об этих странах породили целую литературу. Где только не искали копи царя Соломона! От Испании до Аравии и от Индии до Перу — все золотоносные рудники попеременно объявлялись страной Офир. Наиболее устойчивой оказалась версия, выдвинутая в I веке и известная иудейскому историку Иосифу Флавию, — что Офир не что иное, как полуостров Малакка. Это мнение, основанное на римском названии Малакки «Золотой Херсонес», дожило до эпохи Колумба, отправившегося в 1492 году на поиски Офира через Атлантику. Иногда Офир и Фарсис объединяют в одно понятие, основываясь на двух сходных указаниях Библии. В одном говорится, что иудейский царь Иосафат (873—849 годы до н. э.) «сделал корабли на море, чтобы ходить в Офир за золотом; но они не дошли, ибо разбились в Эцион-Гебере». На последовавшее предложение израильского царя Охозии (850—849 годы до н. э.) о совместном плавании Иосафат ответил отказом. В другом месте говорится, что Иосафат вступил-таки в соглашение с Охозией, но не для плавания в Офир: он «соединился с ним, чтобы постро-

¹ Кор — 350 литров.

ить корабли для отправления в Фарсис; и построили они корабли в Эцион-Гебере... И разбились корабли, и не могли идти в Фарсис».

Экспедиция Соломона выглядит поэтому из ряда вон выходящей. Но была ли она вообще? Была. Археологи отыскиали в конце 1930-х годов на Синайском полуострове верфи с достаточно убедительными следами деятельности древних корабелов. Увы, то не были подданные Соломона... Из свидетельств Библии видно, что иудеи были не только беспомощными моряками, но и никудышными судостроителями. Другое дело — Финикия. Хирам не случайно заигрывал с Иудеей: ему нужен был выход в южные моря, а самый удобный путь туда вел через владения Соломона. Хирам добился своего, Эцион-Гебер и Элаф стали по существу финикийскими гаванями. «Ибо у царя (Соломона.— А. С.) был на море фарсисский корабль с кораблем Хирамовым; в три года раз приходил фарсисский корабль, привозивший золото и серебро, и слоновую кость, и обезьян, и павлинов».

Был корабль Хирама, и был корабль Фарсиса... Нельзя исключать того, что финикийские моряки при плаваниях в южные моря пользовались Нильско-Красноморским каналом: упоминание о том, что корабль с сокровищами для Соломона приходил раз в три года, может свидетельствовать об их раннем знакомстве



Финикийско-иудейское судно времени Соломона. Реконструкция

с трассой вокруг Африки, тоже трехлетней, проложенной их соотечественниками чуть позже, при фараоне Нехо, возобновившем судоходство по этому каналу. Возможно, что с таинственным Фарсисом Соломон заключил договор, аналогичный договору с Тиром, и раз в три года получал обусловленные сокровища...

Торговля Хирама и Соломона процветала, как никогда раньше. Говоря словами премудрого Соломона, купеческие корабли издалека добывали хлеб свой. А чтобы «хлеба» было побольше, финикийцы стали делать суда каркасными и с неслыханно обширным трюмом. В значительной мере благодаря большому и хорошо устроенному флоту финикийская морская торговля успешно соперничала с торговлей сухопутной. Пророк Иезекииль, чья деятельность относится ко второй половине VII и к первой четверти VI века до н. э., изображает Тир как самый богатый и сильный портовый город того времени. Из Фарсиса поступали серебро, железо, свинец и олово. Иаван, Фувал (Тубал) и Мешех поставляли рабов и медную посуду. Из Фогарма доставляли «лошадей и строевых коней и лошаков». Слоновую кость и черное дерево присылали «сыны Дедана»; карбункулы, кораллы, рубины, пурпуровые и узорчатые ткани и виссон — арамеяне; сласти, мед, деревянное масло, бальзам и египетскую пшеницу — иудеи и израильтяне; вино и белую шерсть — жители Дамаска. Иаван и Дан давали в обмен на финикийские товары выделанное железо, кассию и благовонные деревья, Дедан — «драгоценные попоны для верховой езды». Аравийские князья пригоняли ягнят, баранов и козлов. Купцы из Савы, Раемы, Харрана, Едена, Ассура и Хилмада, вожди аморитского племени ханеев наводняли рынки Финикии «всякими лучшими благовониями», драгоценными камнями и золотом, дорогими одеждами, шелковыми и узорчатыми материями, доставляемыми на рынки «в дорогих ящиках, сделанных из кедра и хорошо упакованных».

После смерти Соломона Израильско-Иудейское царство раскололось на Израиль и Иудею. Примерно в это же время умер Хирам. Вероятно, при его сыне плавания в Офир и Фарсис еще продолжались. Но внук Хирама Абдашарт был свергнут с трона своими молочными братьями, и тирянам стало не до морских прогулок. С этого времени в Тире не утихала борьба за власть. Междоусобицы привели к ослаблению Тир-

ской державы. Тир лишился флота: «От вопля кормчих твоих содрогнутся окрестности. И с кораблей своих сойдут все гребцы, корабельщики, все кормчие моря и станут на землю»,— пророчит Иезекииль. От Тира отвернулись многие из тех, кто еще вчера искал благосклонного взгляда его владыки. «Когда приходили с морей товары твои, ты насыщал многие народы; множеством богатства твоего и торговлею твоею обогащал царей земли. А когда ты разбит морями в пучине вод, товары твои и все толпившееся в тебе упало. Все обитатели островов ужаснулись о тебе, и цари их содрогнулись, изменились в лицах. Торговцы других народов свистнули о тебе; ты сделался ужасом,— и не будет тебя во веки»,— так заканчивает Иезекииль свой плач о Тире.

Воспользовавшись междоусобицами, в Финикию ворвались полчища ассирийцев. Ашшурнасирпал II (883—859 годы до н. э.) хвастался в одной из своих наскальных надписей, что Тир, Сидон и Арвад приносили ему дань — золото, серебро, свинец, бронзу, ткани, чаши. «Я принял их дань,— говорится в надписи,— и они целовали мои ноги». Коммерческие плавания пришли в упадок, а попытка Иосафата и Охозии выйти в море самостоятельно кончилась плачевно. Может быть, их корабли разбила буря, а возможно, им просто не доставало морского опыта.

...Элисса металась по дворцовым покоем и не знала, что предпринять. А действовать нужно было срочно и решительно. После того как ее младший брат и соправитель, царь Тира Пигмалион, сын Мутгона, залил алтарь кровью ее мужа и дяди Акербы, Элисса не могла чувствовать себя в безопасности. Богатства Акербы, верховного жреца Мелькарта, стали теперь ее богатствами, и они по-прежнему лишали Пигмалиона сна и покоя. Об этом сообщил Элиссе Акерба, явившийся ей во сне.

Но бежать некуда, у Пигмалиона цепкие руки и длинные стрелы. Элисса была примерно в таком же положении, в каком, наверное, оказался легендарный дровосек Ус, когда вокруг него пылал лес, а с одной стороны шумело море. Ус тогда нашел выход: он обтесал ствол кедра и вверил свою судьбу зыбким волнам. Это был первый в истории выход человека в открытое

море, и этим человеком был ее соотечественник — финикийнин. Море... Море... В этом что-то есть... Элисса кликнула верных ей придворных: необходимо было обсудить возникшую идею.

После недолгих приготовлений Элисса и верные ей люди сумели пробраться к снаряженному втайне кораблю. Путь был только один — на запад. Мелькарт, бог путешественников и мореходов, сразу взял под свое покровительство царицу, чей муж был его полномочным представителем в Тире. Беглецы благополучно достигли Кипра, где верховный жрец бога Бела оказал им гостеприимство и взял под свою защиту. (С Кипром у Финикии были очень тесные связи.)

Но на Кипре небезопасно — слишком близко Тир, а у Пигмалиона отличный флот. Элисса со спутниками (к ним присоединился и жрец со всем своим семейством) снова выходит в море и устремляется туда, где нет финикийян, где ее не будут искать. Преодолевая течение с запада, она плывет к Ливии. Там — египетские поля Иалу, туда не заглядывает ни один смертный. Но не успел корабль приблизиться к земле, как его подхватило... встречное течение! Финикийяне плыли на запад. Мимо царства мертвых, мимо бесплодных пустынь и безлюдных островов.

Наконец — земля. На берегу толпились аборигены, изумленно разглядывая невиданного деревянного лебедя, приплывшего из-за моря. Элисса и ее спутники сошли на берег. Местность, куда привел их Мелькарт, понравилась, и они решили здесь остаться. Как ни длинны руки у Пигмалиона, а сюда-то они наверняка не дотянутся.

Стеснительная Элисса долго не решалась объявить африканцам, что задумала основать здесь город: все-таки земля эта — их исконная. И она решила смягчить удар. С корабля была принесена огромная волчья шкура, и Элисса договорилась с туземцами, что они ей уступят навечно столько земли, сколько можно охватить этой шкурой: надо же людям отдохнуть после долгих скитаний. Те, естественно, не возражали. Тогда тирийцы разрезали шкуру на тончайшие нити, связали их и отхватили этим шнуром достаточно земли, чтобы можно было начинать строить город.

Так возник Карт-Хадашт, называемый римлянами Картаго и известный нам как Карфаген. В переводе Карт-Хадашт означает Новый город, теперь это район

Туниса — Картажана. Частично развалины Карфагена сохранились примерно в двух с половиной километрах к юго-западу от мыса Картаж.

Город древний стоял — в нем из Тира выходцы жили,
Звался он Карфаген — вдалеке от Тибрского устья,
Против Италии; был он богат и в битвах бесстрашен,—

деловито информирует Вергилий.

Но, избежав огня в Тире, Элисса угодила в полымя в своем Новгороде. Не успело закончиться строительство Карфагена, как над ним нависла опасность. Царь берберов, быть может восхищенный коммерческими талантами ЭлиССы, влюбился в нее и потребовал ее руки. В противном случае — война. У колонистов еще не было ни армии, ни флота, и стычки даже с мелкими царьками могли обернуться для них гибелью. И Элисса добровольно отдала свою жизнь ради спасения родного города: она принесла себя в жертву на алтаре богов.

Так говорят легенды, переданные историком II века Юстином. На самом деле все было иначе.

Никто не знает, когда финикийцы появились впервые на Дальнем Западе. На рубеже 2-го и 1-го тысячелетий до н. э. они уже совершали плавания в те края. И, судя по тому, что за этим последовало основание серии городов, рейсы их не были убыточными. Когда Элисса основывала свой город, по соседству, в трех десятках километров западнее, уже существовал большой и сильный город финикийян Утика. Хираму приходилось высылать против него карательные экспедиции, чтобы получить причитающуюся дань. Финикийцы трижды отваживались пройти Столпы Мелькарта и с третьей попытки основали на небольшом островке Эритее к северу от них Гадес, а к югу — цепочку торговых факторий для коммерческих операций с аборигенами. В Гадесе, писал Страбон, «живут люди, снаряжающие множество огромных торговых судов для плавания как по Нашему, так и по Внешнему морям...».

К северу от Столпов лежало легендарно богатое царство Тартесс. Его столицей был одноименный город, расположенный в одном морском переходе от Гадеса на острове, образованном раздвоением устья реки, тоже носившей это имя. Тартесская держава, по словам Авиена, занимала пространство между реками Анас и Теодор, или Тадер. Их истоки в Андалусских го-

рах отстоят друг от друга лишь на несколько километров, а русла отсекают всю юго-восточную часть Пиренейского полуострова, превращая ее в гигантский «остров».

Потомки Элиссы столь основательно разрушили эту страну, что само ее название стало легендарным, а все здешние топонимы меняли свою дислокацию в зависимости от эрудиции их исследователей. Мела, например, считал, что «Картея стоит на месте старинного города Тартееса», а Авиен утверждал, что Тартессом прежде назывался Гадес. Павсаний предлагает компромиссный вариант: в древности считали Тартессом Картею, но на самом деле он находился на острове в устье Бетиса. Страбон сузил в несколько раз границы Тартесской державы, ограничив их Турдетанией, соответствующей нынешним провинциям Кадис и Малага.

Карфагеняне получали в Тартессе серебро и олово. Если тартесситы не могли удовлетворить спрос в олове, они прикупали его на Касситеридах — «Оловянных островах» и с выгодой перепродавали тем, кто испытывал потребность в этом исключительно ценном для бронзового века металле.

Денег в те времена еще не было, и торговые операции носили характер обмена. Вот как их описывает Геродот, полностью опровергая характеристику «обманщиков коварных», упорно навязываемую нам Гомером: «Обитаемая часть Ливии простирается даже по ту сторону Геракловых Столпов. Всякий раз, когда карфагеняне прибывают к тамошним людям, они выгружают свои товары на берег и складывают в ряд. Потом опять садятся на корабли и разводят сигнальный дым. Местные же жители, завидев дым, приходят к морю, кладут золото за товары и затем уходят. Тогда карфагеняне опять высаживаются на берег для проверки: если они решат, что количество золота равноценно товарам, то берут золото и уезжают. Если же золота, по их мнению, недостаточно, то купцы опять садятся на корабли и ожидают. Туземцы тогда вновь выходят на берег и прибавляют золота, пока купцы не удовлетворятся. При этом они не обманывают друг друга: купцы не прикасаются к золоту, пока оно неравноценно товарам, так же и туземцы не уносят товаров, пока не возьмут золота».

Среди карфагенских товаров были оливковое масло, вино, оружие, благовония. Из кустарника лавзонии

карфагеняне добывали хну, из сока морских моллюсков — пурпур, из туи — ароматическую смолу сандалак. Плиний рассказывает, что еще в древности они умели извлекать ароматические масла из собственного и привозного сырья — маловатра и душистого ореха миробалана, росшего в то время только в Индии. Смола пальмы бделий сама по себе считалась благовонием. Ходким товаром был метопий — благовонное притирание, известное в Египте. Торговали они также оловом, сперва получая его через посредство тартеситов, а впоследствии прибрав эту выгодную монополию к своим рукам.

В обмен карфагеняне кроме золота охотно брали слоновую кость, рабов, шкуры львов и зебр, янтарь, серебро, хлеб, соль.

Первостепенную роль в возвышении Карфагена сыграло его идеальное географическое положение. Город занимал восточную часть небольшого Гермейского мыса, с юга ограниченного цепью холмов. Поэтому карфагенянам не имело смысла строить сложные фортификационные сооружения, не столько защищавшие, сколько обособливавшие древние города. Достаточно было укрепить узкую полосу земли в непосредственной близости от города, используя природный рельеф. Так они и поступили, после чего перенесли свое внимание на побережье.

Карфагеняне соорудили дамбу, отделившую часть бухты и превратившую ее в озеро (ныне — озеро Тунис). Дамба тянулась до самого города. Там, где она примыкала к берегу (в районе холма Саламбо, известного как имя героини романа Флобера), она разрезала лагуну на две части. На внешней акватории был оборудован порт для парусных судов. С моря корабли через проход шириной метров тридцать, преграждавшийся на ночь или в случае опасности цепями, попадали в торговую гавань с множеством прочных причальных канатов, подаваемых на суда. Из нее узкий проход, тоже защищенный цепями, вел во внутреннюю искусственную гавань Котон, круглую в плане и приспособленную для военных нужд. Эта гавань была окружена высокими дамбами, дающими пристанище двумстам двадцати кораблям, в основном пятипалубным пентерам и флагманским семипалубным гептерам. Каждая стоянка отмечалась парой ионических колонн, так что вся гавань напоминала нарядный портик, и была обнесена двойной сте-

ной. Вблизи размещались склады снаряжения триер, а в центре Котона был насыпан искусственный остров, тоже окруженный дамбами, и на нем построили верфи и здание наварха — «адмиралтейство». Здесь же находилась резиденция морского военачальника-суффета (суффеты — аналог римских консулов). В случае опасности с башни адмиралтейства подавались трубные или голосовые и световые сигналы по специальному коду, с нее же велись и наблюдения за морем, тогда как с моря и даже из внешней гавани нельзя было различить внутренность Котона. Обе гавани имели отдельные выходы в город, не сообщавшиеся друг с другом.

Такое сооружение делало город практически неуязвимым с моря, хотя чужеземцев, следуя укоренившейся традиции, карфагеняне все же побаивались и на берег не допускали. Южные границы их мало тревожили; аборигены, некогда угрожавшие Элиссе, давно уже не осмеливались нападать на Карфаген. Не опасались карфагеняне и осады: питьевая вода подавалась акведуком с кряжа Зегуан в Атласских горах. Его длина — сто тридцать два километра, на тридцать два километра больше, чем длина прославленного водопровода, «сработанного рабами Рима» при императоре Клавдии (41—54 годы).

Устроив свои домашние дела, карфагеняне устремили взоры на море. Не забывая возносить молитвы Мелькарту и ублажать Астарту, тоже почитавшуюся как богиня мореплавания (ее изображение было непременной принадлежностью финикийских кораблей), тирийские мореходы все же больше полагались на самих себя. Только отменные моряки, которым не в диковинку были самумы и шаргибы восточного Средиземноморья, могли быстро разобраться в местной обстановке и приспособиться к ней. Сюрпризы западного Средиземноморья еще много веков спустя отпугивали малоопытных кормчих.

Почти круглый год дуют здесь ветры западных четвертей, усиливающие течения и преграждающие кораблям выход в океан. С мая по сентябрь они чередуются с северными и северо-восточными ветрами, запирающими парусники в гаванях. И только когда эти ветры превращаются в ровные бризы — лишь тогда моряки могут показать свое искусство. Но начеку они должны быть всегда. В этих местах бывают не менее страшные смерчи, чем в восточной части моря. Их называют

по-разному: самум, сирокко, чихли, но гибельны они в одинаковой степени. Марробио — внезапное наступление моря на берег — в щепки разбивает корабли зазевавшихся мореходов. Здесь тоже бывают миражи, особенно когда неистовствует сирокко и столбик термометра поднимается до пятидесяти по Цельсию, а влажность воздуха падает до пяти процентов. Весной и осенью в этих водах можно наблюдать еще одно чудо — ветры «контрасте», дующие одновременно навстречу друг другу вдоль побережья. Зимой их сменяют ветры «григэл», несущие проливные дожди и густые туманы.

Ветры бывают здесь настолько сильными, что нейтрализуют течение и иногда даже меняют его направление на обратное. Именно такое обратное течение могло доставить Элису к Гермейскому мысу. Возможно, с этим феноменом связан и один рассказ Геродота. Жителям Тире пифия повелела основать в Африке колонию. Тиряне долго ломали головы, как им перебраться через море наперекор течению. Но один критянин по имени Коробий сообщил, что ему уже приходилось бывать у африканских берегов: буря отбросила его однажды к острову Платее. Тиряне наняли его в качестве лоцмана, и он отвез их на Платею. Оставив Коробия на острове, они поспешили на Тиру с радостной вестью. Тем временем у Коробия кончился запас продовольствия, и умереть бы ему голодной смертью, если бы к Платее не был отнесен ветрами самосский корабль, следовавший в Египет. Владелец корабля Колей оставил робинзону годовой запас продовольствия и отплыл своим путем. «Однако,— пишет Геродот,— восточным ветром их отнесло назад, и так как буря не стихала, то они, миновав Геракловы Столпы, с божественной помощью прибыли в Тартесс. Эта торговая гавань была в то время (около 630 года до н. э. — А. С.) еще неизвестна эллинам». Колей вернулся оттуда настолько разбогатевшим, что другой самосец, современный ему поэт Анакреонт, назвал Тартесс «стоблаженным» и «рогом Амальтеи» — символом изобилия. Только благодаря буреносному восточному ветру, обратившему вспять течение, Колею удалось заглянуть за Геракловы Столпы, а их не так-то просто пройти парусному судну. С таких случайностей нередко начинались географические открытия.

Карфагеняне действовали планомерно, не полагаясь на случай. Им нужны были опорные базы, где можно было бы хранить товары и укрываться от шалостей

Мелькарта. Первым шагом пунийцев (так называли карфагенян римляне) было объединение под своей эгидой финикийских колоний — Утики, Гадрумета, Гиппон-Диаррита и всех остальных. Это объединение, подобно объединению, возглавляемому Агамемноном, носило характер конфедерации, и все его члены имели достаточную долю самостоятельности, чтобы устраивать свои собственные, второстепенные дела — второстепенные с точки зрения Карфагена. Тирский Новгород стал хозяином африканского побережья вплоть до Столпов Мелькарта. Следующей жертвой пала Малака, основанная примерно в одно время с Утикой. В 665 году до н. э. карфагенский флот устремился из Малаки к северу, оставил на Питиусских островах, принадлежавших Тартессу, поселенцев, образовавших колонию Эбесс, и достиг южного берега Кельтики. Здесь карфагеняне основали торговую факторию Массилию. Массилия по своему географическому положению была копией Карфагена: она располагалась на гористом мысе, далеко выдававшемся в море. Название этой колонии позволяет предположить, что она была заселена массилиями — африканским племенем, обитавшим к югу от Нумидийского хребта (в районе Касентины) и, очевидно, союзным Карфагену.

В другом направлении пунийцев заинтересовала Сицилия. На ее северном берегу, в западной части низменной бухты, окаймленной цепью скалистых гор, они основали город-крепость Панорм, откуда намеревались завоевывать Сардинию и Корсику. Постепенно вся Сицилия стала карфагенской. Пунийцы заняли все стратегически важные мысы и прибрежные островки и вели оживленную торговлю с аборигенами. При этом, по словам Эратосфена, карфагеняне «топили в море корабли всех чужеземцев, которые проплывали мимо их страны в Сардинию или к Геракловым Столпам...». (Поэтому, делает вывод Страбон, большинство рассказов о западных странах «не заслуживает доверия».) Между Сицилией и Карфагенской областью тирийцы создали два неприступных форта, оккупировав острова Коссира и Мелита. Южный берег Сицилии, крутой и скалистый, настолько изобиловал рифами, что уследить здесь за направлением течения мог только кормчий-виртуоз. Редкий корабль решался приблизиться к Пахинскому мысу, и эта боязнь охраняла владения карфагенян надежнее всяких эскадр. Западная часть

моря оказалась под контролем Карфагена. А чтобы обеспечить себе беспхлопотное владение ею, пунийцы «заселили» эту окраину Ойкумены разнообразными чудовищами — такими, что рассказы о них надолго отбивали охоту заплывать за Сицилию. «Финикийцы, как я считаю, — рассуждает Страбон, — были осведомителями Гомера; они еще до гомеровской эпохи завладели лучшей частью Иберии и Ливии и продолжали владеть этими областями до тех пор, пока римляне не сокрушили их державы».

Но был другой путь на запад. Он вел мимо чудовищ, измышленных карфагенянами и расцвеченных воображением Гомера.

Этот путь прошли греки.

К VIII веку до н. э. в Эгейском бассейне сложилась греческая народность, состоящая из трех основных ветвей. Соответственно и в Малой Азии возникли области Эолия, Иония и Дорида.

Их объединяла религия. Когда грека спрашивали, где находится «пуп земли», он не задумываясь отвечал: конечно же, в дельфийском храме Аполлона. Именно здесь, в Фокиде, у подножья Парнаса, где обосновались Музы, предводительствуемые Аполлоном, хранился священный черный камень Омфал, символизировавший центр мира. Здесь, над расселиной, пропускавшей откуда-то из недр одурманивающие пары, стоял священный золотой треножник Аполлона. Восседавшая на нем пифия от имени бога давала всем желающим за определенную плату советы, весьма невнятные и двусмысленные, дабы при любом исходе дела их можно было бы истолковать благоприятным для реноме Аполлона образом. В VIII веке до н. э. Дельфы сделались религиозным центром всей Эллады. Для защиты их интересов купцы и крупные землевладельцы организовали амфикионию — союз полисов. Дельфы оставались главным святилищем всего Средиземноморья вплоть до III века н. э. В течение десяти столетий Олимпийская религия имела надежную опору.

И не только религия. О Дельфийском оракуле много писали древние авторы, и поэтому нет необходимости повторять общеизвестное. Но есть одна черта, не сразу бросающаяся в глаза, и когда читаешь о прорицаниях пифии у Геродота или Плутарха, только со второго или

третьего взгляда улавливается то общее, что роднит все эти, казалось бы далекие друг от друга пророчества.

Этим общим является яркая политическая окраска Дельфийского оракула. Пифия советует начать или, наоборот, не начинать войну. Греки не предпринимают ничего серьезного, не посоветовавшись с оракулом. Персы проходят с огнем и мечом по всей Элладе и... приносят богатые дары храму Аполлона, и не только приносят дары — получают там дельные советы. Дельфийский храм принимал отнюдь не всякий дар. Вручить его оракулу считалось делом высочайшей чести как для частного лица, так и для государства.

Дары поступали непрерывно, и вместе с ними поступало главное сокровище, постоянно укреплявшее авторитет оракула, — информация. В ранние времена она добывалась дорогой ценой. Прежде чем основать Дельфы, критяне основали Крису — там, где река Плист выходит на прибрежную равнину. Криси быстро превратилась в богатый торговый город. Она дала свое имя заливу и крисеицы оборудовали в нем собственную гавань — Кирру. С ростом авторитета Дельфийского храма возрастали и толпы паломников к нему. Они не могли миновать Крису, так как единственный вход в ущелье пролегал через этот город. И, разумеется, крисеицы не могли равнодушно взирать на проплывающие мимо них богатства. Они стали облагать паломников податью.

Амфиктионии пришлось встать на защиту оракула Аполлона, и после изнурительной войны Криси и Кирра перестали существовать. Советником амфиктионов в этой войне был Солон, и ему приписывается решающая роль в успехе боевых операций. Теперь информация поступала в Дельфы бесперебойно. Ее приносили моряки, чудом занесенные в неведомые края, путешественники и воины, пираты и их жертвы, купцы и изгнанники. Таких людей становилось все больше. Члены амфиктионии ревностно надзирали за состоянием и безопасностью путей, ведущих к храму. Именно с этого времени Аполлон стал изображаться с лирой — символом мира, а роль морского божества окончательно была поручена Посейдону, олицетворявшему до того слепую ярость морской стихии. Он получает эпитеты Пелагий (Морской) и Асфалий (Дающий безопасное плавание), ему иногда приписывают изобретение корабля и паруса.

Нерегулярная торговля и ни на минуту не утихающий грабеж на морях наводнили Грецию толпами рабов

и наполнили ее несметными богатствами. Земля, и без того не слишком плодородная, не могла всех прокормить. Особенно страдали от голода острова (они-то и дали наибольшее число пиратов и колонистов). Кто-то должен был уйти. Кто? Прежде всего — неудачливые политические деятели. Куда? Куда им будет угодно. Ойкумена велика. Перенаселение было главной причиной колонизации во всем древнем мире. С этого начинали и финикийцы: «Когда у них было изобилие богатств и населения, они отправили молодежь в Африку и основали там город Утику», — сообщает Юстин. Морские народы не могли искать новых пристанищ в глубине страны, ибо они кормились морем. В 735 году до н. э. эвбейские халкидяне заложили город Наксос в устье Акесина, а коринфяне — Сиракузы, позднее причинившие немало хлопот Карфагену. Примерно в 730 году до н. э. изгнанники эвбейских городов Халкиды и Ким объединились и покинули насиженные места. Направление им указал Дельфийский оракул. Корабли доставляют беглецов к западной Италии, и там они основывают Кимы, вскоре переименованные в Кумы (в их окрестностях в одном из гротов холма Кума позднее поселится Кумея Сивилла).

Греки плыли в Италию между Скиллой и Харибдой — через Мессинский пролив. Этих чудовищ, измышленных пунийцами, они сделали явью. После основания Кум часть колонистов снова села на корабли и вернулась к проливу. Халкидянами предводительствовал Кратемен, кимейцами — Периерес. На сицилийском берегу они основали Занклу, отвоевав местность, имеющую вид серпа, у аборигенов — сикулов. По словам Фукидида, название города сикульское и означает «серп». «Занкла, — пишет историк, — первоначально была основана морскими разбойниками из халкидского города Кимы в Опикии. Впоследствии туда прибыло также большое число поселенцев из Халкиды и других мест Эвбеи, которые общаются с ними и владеют землей». Примерно в 493 году до н. э. Занклу переименовали в Мессану, теперь это город Мессина. По словам Страбона, римляне использовали его как опорный пункт во время Пунических войн.

На противоположном берегу пролива возник Регий — первоначально небольшое укрепленное поселение, а позднее важный стратегический пункт. Его тиран Анаксилай (494—476 годы до н. э.) безраздельно властво-

вал над южноиталийскими водами. Для этого он захватил Скиллейский мыс, лежащий у северного входа в пролив, пишет Страбон, «укрепил этот перешеек против тирренцев, построив якорную стоянку, и воспрепятствовал проходу пиратов через пролив». Сделать это было тем легче, что в районе мыса Пеццо сильные течения образуют водовороты, а столкновение двух течений (из Адриатики и Тирренского моря) рождает сулои — сочетание волнового и вихревого движений воды, как в бурлящем котле.

Скилла и Харибда стали греческими. В 689 году до н. э. греки осваивают и юго-запад Сицилии: родосец Антуфем и критянин Энтим приводят сюда поселенцев и основывают колонию Линд, переименованную вскоре в Гелу.

В 631 году до н. э. дорийцам с острова Тира удается после нескольких попыток закрепиться («благодаря помощи Коробия») в северной Африке восточнее Карфагена: здесь вырастает Кирена, положившая начало расцвету обширной греческой области Киренаики. По свидетельству Геродота, город был основан по указанию оракула, изрекшего: «Эллины! Здесь вы должны поселиться, ибо небо тут в дырках». Столь важное обстоятельство греки игнорировать, конечно, не могли: плодородные дожди — это было именно то, чего недоставало им на родине.

Со второй половины VII века до н. э. греки устремились в Понт, ставший теперь для них Эвксинским (Гостеприимным), и в Египет. В стране Хапи шла в это время грызня между номархами за титул фараона. Самый предприимчивый из них, в погоне за короной едва не лишившийся головы, спросил оракула, и тот предрек, что «отмщенье придет с моря, когда на помощь явятся медные люди». С моря занесло ветром ионийских и карийских пиратов в медных доспехах. С их помощью номарх стал фараоном Псамметихом I. В благодарность он пожаловал им участки земли на обоих берегах Нила. В Египет хлынул поток греческих переселенцев, основавших здесь город Дафны, а чуть позднее представители дюжины греческих городов, воспользовавшись милостью фараона, основали в дельте Нила важнейший торговый центр — Навкратис. С этого времени военные договоры фараонов с пиратами стали обычным явлением. «Когда-то карийцы были очень воинственным народом,— вспоминает Помпоний Мела,— и даже вели

чужие войны за определенную плату». На службу в египетский флот, возглавлявшийся при Псамметихе «начальником кораблей» Самтауи-Тэфнахтом, поступили и лукки — ликийцы, причинившие некогда столько бед Египту.

В это же время на восточном берегу острова Кирн фокейцы основали Алалию. Оракул со знанием дела указывал места для организации колоний. Мало того, что это были трассы древних догреческих морских путей. Это были еще и ключевые пункты, способные контролировать эти трассы. Обладание Корсикой и Сардинией означало надежный контроль над Тирренским морем и создавало прямую угрозу карфагенским берегам Африки. Фокейские греки были одним из наиболее отважных народов-колонизаторов. «Жители этой Фокеи,— сообщает Геродот,— первыми среди эллинов пустились в далекие морские путешествия. Они открыли Адриатическое море, Тирсению, Иберию и Тартесс. Они плавали не на «круглых» торговых кораблях, а на 50-весельных судах. В Тартессе они вступили в дружбу с царем той страны по имени Арганфоний. Он царствовал в Тартессе 80 лет, а всего жил 120. Этот человек был так расположен к фокейцам, что сначала даже предложил им покинуть Ионию и поселиться в его стране, где им будет угодно».

Это произошло около 600 года до н. э. Воспользовавшись любезностью Арганфония, вызванной, скорее всего, желанием заполучить союзников в назревавшей войне с Карфагеном, моряки Фокеи основали несколько колоний на средиземноморском побережье Тартесса. Но там их постоянно тревожили пунийцы. И греки нанесли ответный удар: они захватили Массилию. Вероятно, это было захудалое поселение, окруженное враждебными племенами. Уже из того, что карфагеняне заселили его массилиями, передоверив им торговлю в южной Кельтике, видно, сколь мало они им дорожили. Путь на север у них был достаточно надежный — в Атлантике, а местные товары, в основном шкуры, не представляли особой ценности. Главное — сохранить престиж. Карфагеняне снарядили флот и прибыли на место происшествия. Но греки оказались сильнее, и после долгих бесплодных попыток вернуть факторию пунийцы отступились.

Вряд ли будет натяжкой предположение, что эллинам помогли в этой войне местные племена, кому не по вкусу пришлось жестокость сынов Мелькарта и их чело-

веческие жертвоприношения. Тогда можно понять, почему греки вопреки обыкновению сохранили прежнее название города, изменив лишь одну букву. Массалия — в этом имени явственно слышалось теперь имя Сала, верховного божества воинственного племени салиев, обитавшего на всем пространстве от Родана на западе до Альп на востоке и от Друентия на севере до моря на юге. Может быть, именно салии, прекрасные стрелки из лука и отважные воины, помогли пришельцам одолеть карфагенян, их будущих торговых партнеров. Некоторые древние авторы утверждают, что греки, основавшие Массалию, были пиратами, а уже позднее часть их перешла к оседлой жизни. Косвенное подтверждение можно усмотреть в сообщении Лукана о том, что «были фокейцы всегда в нападениях на море искусны, в бегстве умели свой путь изменять крутым поворотом». Корабли фокейцев, как и корабли пиратов, были более маневренны, чем карфагенские, а потом и римские.

Впрочем, сами массалиоты предлагали совершенно иную версию. По их словам, они прибыли в эти края как купцы. И надо же — подгадали как раз к брачному пиру дочери салийского вождя. Из всех женихов принцесса предпочла фокейца Эвксена и собственноручно поднесла ему кубок с вином. После свадьбы она приняла греческое имя Гиптис и вручила Эвксену в виде свадебного подарка Массалию. В этой версии нет места финикиянам...

Во второй половине VI века до н. э., когда на запад хлынул новый поток фокейских переселенцев, Массалия быстро превратилась в цветущий город. «У массалиотов есть верфи и арсенал, — с ноткой зависти пишет Страбон. — В прежние времена у них было очень много кораблей, оружия и инструментов, пригодных для мореплавания, а также осадные машины...». На Стойхадских островах они «устроили заставу для защиты от набегов морских разбойников, так как на островах было много гаваней».

Фокейцы тронулись в дальние края примерно в 540 году до н. э., тронулись отнюдь не из любви к перемене мест. Их вынудили к этому персы. Когда после длительной осады Фокеи персы дали им время на обдумывание условий капитуляции и отвели войска от города, по сообщению Геродота, «фокейцы спустили на воду свои 50-весельные корабли, погрузили на них жен и детей и

все пожитки... взошли сами на борт и отплыли по направлению на Хиос. Фокею же, оставленную жителями, заняли персы. Хиосцы, однако, не захотели продать фокейцам так называемые Энусские острова, опасаясь, что эти острова станут их торговым центром, а их собственный остров из-за этого лишится торговых выгод. Поэтому фокейцы отправились на Кирн. Ведь на Кирне за двадцать лет до этих событий они по велению божества основали город по имени Алалия (Арганфоний тогда уже скончался)... По прибытии на Кирн фокейцы пять лет жили там вместе с прежними поселенцами и воздвигли святилища богам. Так как они стали [потом] разорять окрестности и грабить жителей, то тирсены и карфагеняне, заключив союз, пошли на них войной (те и другие на 60 кораблях). Фокейцы также посадили своих людей на корабли числом 60 и поплыли навстречу врагам в так называемое Сардонское море. В морской битве... 40 кораблей у них погребло, а остальные 20 потеряли боеспособность, так как у них были сбиты носы. После этого фокейцы возвратились в Алалию. Там они посадили жен и детей на корабль и, погрузив затем сколько могло на него поместиться имущества, покинули Кирн и отплыли в Регий». Многие с погибших кораблей были выловлены из воды, доставлены на берег и забиты камнями — в назидание другим искателям приключений.

Корсика до поры до времени оставалась карфагенской. Шел 535 год до н. э.

Талассократия дала массолиотам неисчислимые преимущества и на суше. Их колонии усеяли все побережье от Италии до западной границы Гартесса. Рядом с Гадесом они основали Гавань Менесфея, а в Средиземном море захватили стратегически важные Гимнесийские острова, обуздав карфагенскую экспансию в северном направлении, и древнее родосское поселение Роду. Они не расставались с оружием, и соседи называли их сигинами — копыеносцами. Их корабли по-хозяйски сновали вдоль побережья Иберии, приставая в случае необходимости к берегу, где все чаще звучал напевный ионийский диалект. Постоянные выходы в Атлантику ставят их в один ряд с самыми выдающимися морскими народами древности.

Путь через Пролив благоприятен лишь в одном направлении — с океана. Течение и постоянные ветры почти не дают кормчим возможности блеснуть своим

искусством, требуя лишь наблюдательности. Страбон передает рассказ Посидония, пренебрегшего метеорологическими особенностями этого района и расплатившегося за это долгими и опасными блужданиями среди волн. Восточные ветры в Иберийском море, пишет географ, «дуют в определенное время, поэтому ему только через три месяца удалось добраться до Италии; ибо он сбился с курса, блуждая не только около Гимнесийских островов и Сардинии, но также у разных частей Ливии, лежащих напротив этих островов». К этому следует еще добавить постоянную угрозу пиратского нападения, существовавшую в этом районе до конца старой эры.

У восточного берега Испании карфагеняне попали меж двух огней. Их колониям на Ивисе фокейцы угрожали и с материков, и с Гимнесийских островов. Ситуация сложилась комичная, ибо тирийцы всегда рассматривали Гимнесии как свои форпосты, словно нарочно созданные для морских действий против массалиотов.

Прямо напротив Питиусских островов далеко выдается в море обрывистый мыс Артемисий. На его северном берегу, богатом железными рудниками, белым на глазу тирийцев торчала фокейская крепость Гемероскопий (римский Дианий) с прославленным святилищем Артемиды Эфесской — патронессы массалиотов. «Это святилище, — пишет Страбон, — служило... базой для операций на море, ибо оно является естественной крепостью, местом, приспособленным для пиратства, и заметно издалека подплывающим мореходам». Святилище было построено на холме (его высота семьдесят два метра), где теперь высится замок Дения. В случае опасности осажденные могли отступить на близлежащую гору Монго или укрыться на одном из прибрежных островков, явно служивших пиратскими базами.

Плодородные и рыбообильные Гимнесийские острова с множеством удобных бухт и наблюдательных пунктов самой природой предназначены для пиратства. Между ними и материком шел один из главнейших торговых путей западного Средиземноморья. Зимой сильные юго-западные ветры, сопровождающиеся ливнями, создают идеальные условия для нападения на зазевавшегося кормчего. Особенно страдали новички. Корабль мог покинуть Массалию при хорошем восточ-

ном ветре и... встретить в районе Гимнесийского архипелага ураганный юго-западный шквал. Неприветливые скалистые берега с россыпью рифов, напоминающих зубы дракона, заставляли держаться от них подальше, и корабль попадал в зубы карфагенским или балеарским пиратам. «Вследствие плодородия этих мест,— пишет Страбон,— и жители их миролюбивы... Некоторые, правда немногочисленные, среди них преступные элементы вступили в связь с пиратами открытого моря... Из-за того же плодородия своих островов жители часто становились жертвами враждебных замыслов, хотя сами отличались миролюбием...». Миролюбие их было весьма относительным, оно ничуть не мешало балеарцам разбойничать на море или грабить на суше, нанимаясь в качестве прашников в карфагенское войско. На материке, не менее плодородном, по словам того же Страбона, «большинство населения пренебрегало жизнью за счет даров земли и обратилось к занятию разбоем, ведя постоянные войны друг с другом и со своими соседями...». Как видно, Посидонию просто повезло, что после трехмесячных скитаний в этих водах ему удалось все же добраться до Италии, избежав встречи с «мужами, промышляющими морем»...

Карфаген сблизила с этрусками не только угроза греческой экспансии, но и появление в западных водах новых конкурентов. Их привел Эней — сын Венеры и зять последнего троянского царя Приама. О том, что Илион был обречен, дарданцы узнали заблаговременно по множеству знамений, явленных им богами. Неожиданно им пофартило: Диомед и Одиссей осквернили храм, пытаясь украсть палладий — статую Афины-Тритонии, покровительницы города:

Гнев свой Тритония им явила в знаменьях ясных:
В лагерь едва был образ внесен — в очах засверкало
Яркое пламя, и пот проступил на теле соленый;
И, как была, со щитом и копьем колеблемым, дева —
Страшно об этом сказать — на месте подпрыгнула трижды.

Ахейцы не решились удерживать разгневавшуюся богиню, и палладий остался у троянцев. Это вселило в них надежду. Увидев пожар города и поняв, что это означает проигрыш войны, Эней с женой Креусой,

кормилицей Кайетой, сыном Асканием и отцом Анхисом, в сопровождении нескольких десятков уцелевших троянцев, спешно снарядил двадцать кораблей и вышел в открытое море, не забыв в суматохе прихватить святые реликвии. Согласно римской традиции, это произошло в 1198 году до н. э. Не обретя желанного покоя во Фракии, он отправляется на Крит, но как раз в это время на остров обрушилась кара богов за преступление его царя. Крит являет безотрадную картину:

...Покинул отчье царство

Изгнанный Идомейей и безлюдны Крита побережья:
Бросил дома свои враг, и пустыми остались жилища.

Троянский флот плывет дальше на запад и достигает Сицилии и затем Лация. Но тут по просьбе Юноны бог ветров Эол устраивает на море ураган, доставивший потрепанный флот Энея в Карфаген. (Дата основания Карфагена в точности неизвестна, обычно называют промежуток от 825 до 814 года до н. э. Как видно, римляне считали его значительно старше.) Из Трои он отплыл на двадцати кораблях, в Африку прибыло семь. Злопамятной Юноне этого мало. По согласованию с матерью Энея она заставляет царицу Карфагена Дидону (римское имя Элиссы) влюбиться в Энея. Но в своем договоре с Венерой она забыла упомянуть о том, что любовь должна быть взаимной. А посему, когда Энею наскучили нежные излияния Дидоны, он сослался на волю своего деда Юпитера, переданную ему дядей Меркурием, — «править Италией средь грома боев, от рода Тевкра высокой род произвести и весь мир своим подчинить законам», — и был таков. Возмущенная и оскорбленная Дидона прокляла Энея и его потомков (а ими стали римляне) и объявила им вечную войну:

Вы же, тирийцы, и род, и потомков его ненавидеть
Вечно должны: моему приношением праху да будет
Ненависть. Пусть ни союз, ни любовь не свяжут народы!
О, приди же, восстань из праха нашего мститель,
Чтобы огнем и мечом теснить поселенцев дарданских
Ныне, впредь и всегда, едва появятся силы.
Берег пусть будет, молю, враждебен берегу, море —
Морю и меч — мечу; пусть и внуки мира не знают!

Оглянувшись в сторону африканского берега, Эней видит Карфаген в огне — это погребальный костер

Дидоны, заколовшейся мечом, чтобы ее проклятие имело полную силу. (Во время Пунических войн римляне всегда ссылались на то, что царица Карфагена первая объявила им войну, да еще вечную. Должны же они защищать свою свободу! Римляне защитили ее. Как и Эней, они увидели Карфаген в огне. Видом пылающего города, увезенным их прародителем в своем сердце из Трои и воскрешенным в его памяти костром Дидоны, любовались его потомки в 146 году до н. э.)

Вернувшись в Италию (по римской традиции — за четверста тридцать семь лет до основания Рима, то есть в 1190 году до н. э.), Эней приступил к выполнению воли Юпитера. Чтобы жениться на дочери местного царя Лавинии и тем обосновать свои права на будущий престол, Эней решает прежде всего избавиться от соперников. От отвоевывает Лаций у рутульского царя Турна, разбивает этрусские войска, предводительствуемые тираном города Кере Мезенцием Тирренским («врагом надменным богов», по определению Вергилия), побеждает царицу амазонок Камиллу. Но в одной из стычек гибнет царь Лация — Латин Сильвий, союзник и благодетель Энея. Эней женится на Лавинии, а жителей Лация нарекает латинами в честь покойного тестя. Сочтя свою миссию законченной, Эней с легкой душой возносится на небо, а его сын Асканий основывает в 1152 году до н. э. город Альба-Лонгу и становится его первым царем.

Таким представляли себе римляне начало своей истории. Очевидно, не случайно будущие союзники карфагенян этруски оказались в числе врагов римлян, хотя Вергилий допускает здесь явный анахронизм. В римскую эпоху этруски жили в междуречье Тибра и Арно. Но раньше это была огромная империя, давшая название Тирренскому морю. Этот топоним напоминает о высоком авторитете этрусков и об их морской мощи. Название второго моря тоже связано с этрусками: в 325—324 годах до н. э. греки основали для защиты от их пиратов Адрию. По свидетельству Цицерона, этрусские пираты долго наводили ужас в западных водах, а само слово «тиррены» часто употреблялось как синоним слова «пираты».

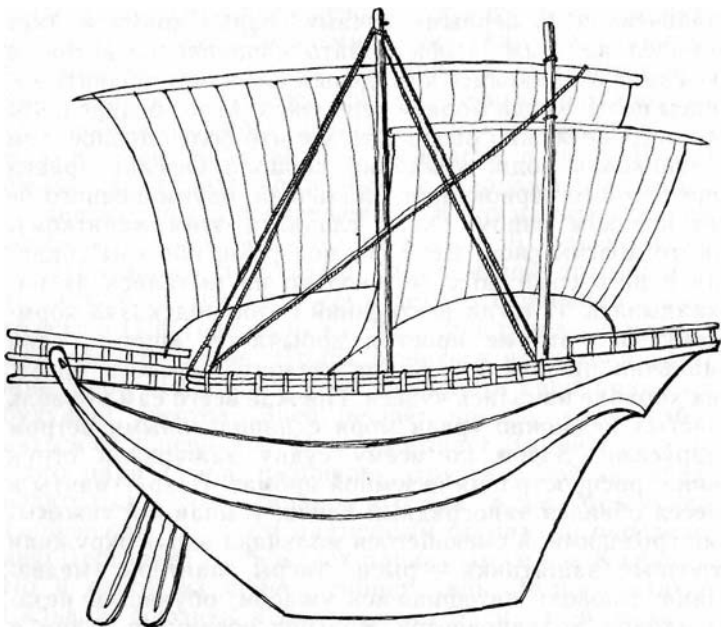
Оставили они память о себе и в восточных водах. Об этом повествуют легенды.

...Двадцативесельный корабль, шедший из Лидии на Делос, ночь застигла вблизи Хиоса. Там моряки и

заночевали. С первыми лучами солнца кормчий Акет взошел на холм, чтобы узнать направление ветра, а команда отправилась к студеным ключам пополнить запасы воды. Когда моряки вернулись, Акет убедился, что на острове можно раздобыть кое-что более ценное, чем родниковая вода: командир корабля Офельт привел прелестного чернокудрого мальчика, одурманенного не то крепким вином (Хиос славился этим напитком), не то долгим сном. Вели его под руки, ибо узы спадали с него сами по себе, сколько ни пытались их накладывать. И тогда внутренний голос подсказал кормчему, что это не простая добыча. И впрямь, едва мальчик пришел в себя от свежего морского бриза, на корабле начались чудеса. Прежде всего сам корабль застыл недвижно среди моря с наполненными ветром парусами. Затем по всему судну зажурчали струи вина, распространяя неземной аромат. Вокруг мачты и весел обвился виноградный плющ, усыпанный тяжелыми гроздьями, а смеющегося мальчика вдруг окружили грозные защитники — рыси, тигры, пантеры, медведица. Вдоволь натешившись ужасом, обуявшим незадачливых андраподистов, мальчик обернулся львом и растерзал Офельта, а остальные моряки в панике попрыгали в воду и обратились в дельфинов. Мудрый же кормчий стал с тех пор верным служителем Диониса — так звали чудесного мальчика, получившего также прозвище Вахх (Приводящий в безумие).

Это был корабль тирренских пиратов.

Если принять версию Геродота о том, что этруски переселились в Италию из Лидии, то это не могло произойти позднее VII века до н. э.: римский царь Тулл Гостилий (672—638 годы до н. э.) уже воевал с этрусками, и тогда существовали хорошо защищенные этрусские города. В VII—VI веках до н. э. это был один из культурнейших народов Средиземноморья. Этруски имели письменность, до сих пор не расшифрованную. Тацит приводит древнейшее мнение о том, что письму их научил коринфянин Демарат. Предание говорит, что Демарат (отец последнего римского царя Тарквиния Гордого) в VII веке до н. э. прибыл в этрусский город Тарквинии, спасаясь от гнева коринфского тирана Кипсела, отца Периандра. Возможно, в этой легенде отражено происхождение самих этрусков, ибо Тацит считает их пришельцами, подчеркивая, что «аборигены» обязаны письменностью аркадянину



Этрусское судно VI века до н. э.

Эвандру — тоже греку. Жили они в хорошо защищенных городах с каменными домами (археологи нашли их остатки на морском дне); городские улицы были выложены каменными плитами, что впоследствии переняли Карфаген и Рим.

Их столица Спина располагалась примерно в ста километрах от того места, где потом выросла Венеция, и была очень похожа на нее. Спину тоже называли «царицей Адриатики». Похоже было и управление: Спина был город-республика, и во главе его, возможно, стоял правитель, аналогичный дожу. (Венецианцы считают себя прямыми потомками этрусков.) Этот крупный порт постепенно в результате поднятия почвы и изменения берегового рельефа оказался отрезан от моря и засосан болотистым озером-лагуной Вали-ди-Комаккьо, в которую превратилась система глубоких судоходных озер. «Спина теперь деревушка,— писал Страбон,— а некогда — известный греческий город (во времена Энея там уже жили греческие поселенцы.— А. С.). В о всяком случае сокровищницу спинитов показывают в Дельфах. Впрочем, история также говорит

об их господстве на море. Кроме того, утверждают, что город был расположен на море, теперь же он находится внутри страны и отстоит от моря приблизительно на 90 стадиев». Остатки Спины обнаружили рыбаки, когда в их сети попали великолепные краснофигурные вазы, а в 1952 году профессор Нерио Альфиери из Феррары произвел в этих местах аэрофото съемку и начал раскопки. (Не ждет ли эта участь и Венецию?)

Этрусские пираты были полными хозяевами северной Адриатики. Случай, упомянутый Диодором, — о захвате Тимолоном пиратской эскадры тирренца Постумия, опустошавшей сицилийские берега и насчитывавшей двенадцать триер, — был редчайшей удачей. Их ближайшие конкуренты действовали далеко к югу — в районе «шпоры Итальянского сапога», где в древности жили фронтаны (современные области Аbruцци и Молизе). Их опорными пунктами здесь были Бука и особенно Ортона. Пиратские традиции сохранились в этих местах до времен Августа. Страбон писал об Ортоне: «Это город на утесах, обитаемый пиратами, жилища которых сколочены из корабельных обломков; во всех прочих отношениях это, как говорят, звероподобные люди».

В Тирренском море важнейшим городом этрусков был Популоний, расположенный на высоком крутом мысе и имевший хорошо оборудованную корабельную стоянку в небольшой гавани (позднее там у подножья горы построили две верфи). Страбон особо отмечает, что «из всех старинных тирренских городов только один этот город расположен на самом море», и тут же указывает вполне правдоподобную причину: «...Основатели городов или совершенно избегали моря, или же выставляли впереди укрепления со стороны моря, чтобы эти города не оказались (как незащищенные) легкой добычей для нападения с моря». Этот обычай был широко распространен в древнем мире. Фукидид упоминает, что между городами и водой оставлялся промежуток от трех до десяти километров — в зависимости от характера местности, позволяющей жителям отрезать пиратов от моря: более глубокое проникновение на сушу могло кончиться для разбойников столь же печально, как для Одиссея в Египте. Теперь береговая линия в районе Пизы и Пьомбино иная, чем была в древности, вследствие поднятия берега. Популоний располагался

на мысе с таким узким перешейком, что защита его со стороны суши не представляла особых трудностей. Это был почти остров. Аналогичные мысы были заняты этрусками почти по всему побережью и превращены в неприступные крепости, служившие также пиратскими базами.

Вот с этим-то народом и заключили союз пунийцы. С помощью этрусков карфагенский правитель и полководец Магон в 550—530 годах до н. э. захватил остров Ивису, основал серию колоний на Сардинии и в западной Сицилии, покончил с фокейскими пиратами у Корсики. Этруски не случайно соединили свои силы с пунийцами в бою при Алалии: узкий пролив между Корсикой и Эльбой издавна рассматривался ими как собственность, ибо он вводил этрусков в самый центр богатейшей торговли, проходившей через этот и затем через Мессинский проливы. После морского боя у корсиканского побережья правитель этрусков Тефарий Валиана воздвиг в Агилле, переименованной позднее в Кере, в ее порту Пирга (в тридцати километрах к северу от устья Тибра), храм Астарты. Мощеная дорога вела от него к Кере. Храм был украшен рельефами с изображениями на темы греческой, этрусской и финикийской мифологии. Позднее культ Астарты слился с культом этрусской Уни. Кере незаметно превращался в колонию Карфагена, оставаясь религиозным центром Этрурии. Вскоре здесь строится еще один храм, посвященный Левкотею, возлюбленной Аполлона. Греческая нимфа становится этрусской богиней. В 384 году до н. э. сиракузский тиран Дионисий Старший предпринял специальную экспедицию для уничтожения этих храмов. В 1964 году археологи нашли в их руинах тайник с золотыми табличками, покрытыми текстами на финикийском и этрусском языках...

Этрурия еще могущественна, но уже вполне реальной силой в западном Средиземноморье становится Рим. Немалую роль в его возвышении сыграли сами этруски: они занимали римский трон начиная с Тарквиния Лукия Приска (Древнего). Но фундамент все же римляне заложили самостоятельно. Впервые они обратили свои взоры к морю при царе Анке Маркий (638—616 годы до н. э.). Основатели Рима учли опыт этрусков и заложили город вдали от моря: построенный на побережье, он мог стать легкой добычей пиратов. По мере роста Рима росли и его торговые связи. Хотя

город стоял на берегу судоходной реки, ее глубина не позволяла принимать тяжело нагруженные купеческие корабли. Для этого требовалась хорошая гавань, ворота города. Ее построил Анк Маркий в устье Тибра и назвал Остия — «устье, вход». Гавань эта не имела причалов. Корабли становились на рейде, и специальные гребные суда перевозили с них товары на берег. Это было удобно во многих отношениях, в частности служило профилактической мерой против внезапного нападения пиратов. Более ценные грузы доставлялись в благоустроенную и хорошо охраняемую гавань Путеол и отсюда по суше переправлялись в Рим.

Аналогично был устроен другой римский город — Анций — на одноименном скалистом мысе высотой двадцать три метра и примерно в сорока пяти километрах южнее. Страбон полагает, что Анций был городом латинов, существовавшим еще до прибытия Энея, и сообщает, что раньше у его жителей «были корабли и они вместе с тиренцами занимались морским разбоем, хотя и находились уже под властью римлян».

В 509 году до н. э. римляне изгоняют царей и провозглашают республику. Первый шаг первых римских консулов Лукия Юния Брута и Лукия Тарквиния Коллатина (родственника Тарквиния Гордого) — заключение договора с Карфагеном. Римским «длинным» кораблям воспрещается заплывать далее Прекрасного мыса, «разве к тому они будут вынуждены бурей или неприятелями. Если кто-нибудь занесен будет против желания, ему не дозволяется ни покупать что-либо, ни брать сверх того, что требуется для починки судна или для жертвы. В пятидневный срок он обязан удалиться». Аналогичное требование выдвигалось применительно к Сардинии и Северной Африке. Карфагеняне же обязывались воздерживаться от причинения вреда Лацию. Пограничным районом стала Сицилия: ее западная часть принадлежала Карфагену, в восточной селились греки.

Средиземное море стало «Нашим морем» для греков, карфагенян, римлян. Более или менее стабильно сформировались границы приморских государств, и новые нации, неведомые Гомеру, вели в них свое хозяйство, неизвестное Гесиоду. Не был исключением из общего правила и Дальний Запад. Сферы влияния в западных водах определились надолго. Они будут еще не раз уточняться посредством договоров и при деятельном уча-

стии пиратских эскадр — вездесущих и неуловимых. Но ничего сколько-нибудь выдающегося здесь не произойдет вплоть до I века до н. э., а о том, что происходило в западном Средиземноморье в промежуточный период, дает представление предшествующий рассказ. Говоря словами Гомера,

...Весьма неразумно и скучно
Снова рассказывать то, что уж мы рассказали однажды.

Стасим третий

МЕЛЬКАРТ

«Сделай себе ковчег из дерева гофер; отделения сделай в ковчеге, и осмоли его смолою внутри и снаружи. И сделай его так: длина ковчега триста локтей, ширина его пятьдесят локтей, а высота его тридцать локтей. И сделай отверстие в ковчеге, и в локоть сведи его вверху, и дверь в ковчег сделай сбоку его; устрой в нем нижнее, второе и третье жилье». Так, если верить Библии, выглядело самое первое в мире судно, сконструированное всевышним и построенное праведником Ноем для спасения самого себя со всем своим семейством, а также «всякой плоти по паре» от ужасов всемирного потопа. Размеры его впечатляющи: сто тридцать два метра длины — почти втрое больше, чем в «солнечных ладьях» египетских фараонов; ширина двадцать два метра (это ширина улицы Зодчего Росси в Ленинграде) и высота свыше тринадцати метров — едва ли Аякс решился бы спрыгнуть с борта такой высоты (но и эта высота маловата: если бы конструктор знал о существовании жирафы, он сделал бы междупалубные расстояния не 4,4 метра, а по крайней мере вдвое больше).

Стало уже общим местом указывать на заимствование некоторых библейских сказаний, в том числе и о потопах, у месопотамцев. Но приведенные строки свидетельствуют еще и о дальних морских путешествиях древнейших жителей Двуречья шумеров. Дерево гофер, из коего Ной строил свой ковчег, это кедр, растущий на Бахрейнских островах. Бахрейнский архипелаг считался у шумеров Страной Блаженных (Дильмун), где, между прочим, обитал Зиусудра — «шумерский Ной»,

прообраз вавилонского Утнапиштира и библейского праведника. Шумеры, и не только они, знали две местности, где можно было получить кедр,— склоны Ливанских гор и Бахрейнские острова, причем явно отдавали предпочтение последним, как «святым местам». Но почему «гофер»?

Известно, что часть северо-восточного побережья Африки — Эритрея с прилегающим архипелагом Дахлак — называлась «страной Афер» (здесь возможна этимологическая связь со словом «Африка»), а ее жители — аферами, или афарами (народность данакиль). Не это ли Офир Соломона, Пунт древних египтян? Здесь была одна из самых крупных в древности перевалочных баз для товаров, привозимых со всех концов света. Другим таким международным рынком были Бахрейнские острова, расположенные точно так же относительно Аравии, как Дахлак — относительно Африки. Известно также, что древние предпочитали строить корабли из кедра: на это есть много прямых указаний в Библии и других литературных памятниках Востока. Кедр назывался в Шумере *egep* и почитался священным, деревом жизни, причем некоторые его разновидности могли иметь собственные названия, как имел особое имя в Греции священный черный тополь. В Африке кедра мало — преимущественно в горах Атласа, на другом конце континента. А он наверняка был нужен: наивно было бы думать, что жители Пунта (или Офира), морской страны, сидели на своих сокровищах и дожидались, когда кто-нибудь за ними явится из-за моря. Аферы нуждались в кедре, чтобы строить корабли для связи со своими островными владениями и для торговли. Излишки они перепродавали в Египет и Иудею. Торговлю кедром в северо-восточной Африке можно уподобить торговле водой в пустыне.

Это поняли месопотамцы. Плаванья вдоль берегов не представляли трудности, и бахрейнский кедр стал привычным товаром на берегах Красного моря. Привычным и ходким. Быть может, в тех местах эта порода кедра стала называться «деревом афер»: ведь тем, кто покупал его у посредников-аферов, не было никакого дела до того, какая земля взрастила эти прекрасные деревья. Об этом помнили только жители Двуречья, строившие из кедра свои корабли. Это лишний раз говорит о том, что библейская легенда о потопе основывается на шумеро-вавилонском эпосе и, может

быть, Ной — это усеченное и искаженное имя Ут-на-пиштим, так же как «афер» превратился в «гофер» и Офир. Иудеи, бравшие кедровый лес под боком, в Ливане, со временем настолько добросовестно забыли об этих этимологических метаморфозах, что Библия, вопреки обыкновению, не дает никаких пояснений к «дереву гофер», делая вид, что оно и без того хорошо известно. Кедр фигурирует в библейских текстах как самостоятельное растение. Корабли Соломона ходили в Офир и привозили оттуда нубийское золото, красное и черное дерево, доставленное из Центральной Африки, индийские или южноафриканские самоцветы, редкостные благовония Сокотры...

То, что экспедиции в Офир Соломон снаряжал совместно с тирянами, уже само по себе говорит о том, что иудеи были плохими моряками. Подобно Гомеровым кормчим, они знали лишь четыре основных румба — «четыре ветра небесных», а праведник Иов еще в IV веке до н. э. упоминает только три созвездия — Ас (Медведица), Кесиль (Орион) и Хим (Плеяды). «Можешь ли ты связать узел Хима и разрешить узлы Кесиль? — вопрошает его всевышний. — Можешь ли выводить созвездия в свое время и вести Ас с ее детьми? Знаешь ли ты уставы неба, можешь ли установить господство его на земле?». Ответ, конечно, предполагается отрицательный. Даже автор Книги Притчей Соломон, эталон древнеиудейской премудрости, беспомощно разводит руками, едва речь заходит о мореходстве: «Три вещи непостижимы для меня и четырех я не понимаю: пути орла на небе, пути змея на скале, пути корабля среди моря и пути мужчины к девице».

Все это дает основание усомниться в том, что описание Ноева ковчега может дать хотя бы приблизительное представление о чисто древнеиудейских кораблях. Скорее, это трехпалубное судно «списано» с реальной греческой триеры, из чего, кстати, следует, что Книга Бытия не могла быть создана ранее VIII века до н. э., когда появились эти корабли. Гораздо большего доверия заслуживают намеки Библии, позволяющие сделать вывод о том, что иудейские корабли строили финикийцы из Тира.

Пророк Иезекииль подробно и со знанием дела описывает тирские корабли, приоткрывая попутно завесу над международными связями Тира, чьи пределы были «в сердце морей». Для палуб и, по-видимому, для кор-

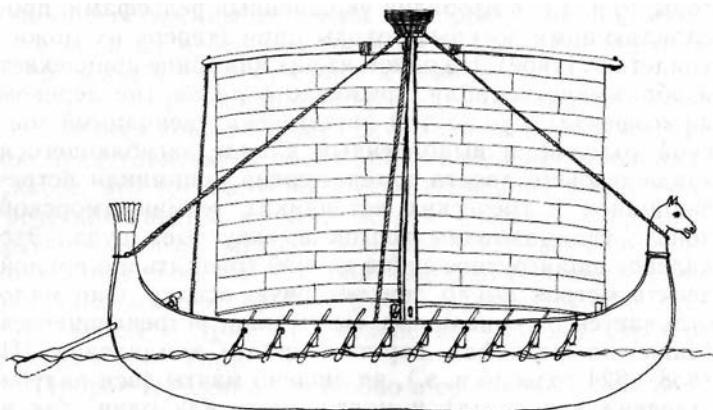
пуса тиряне использовали кипарис из Сенира, или Сенаара, то есть Шумера. Мачты изготавливали из ливанского кедра, весла — из «дубов васанских», произраставших в Батанее, или Басане,— районе Палестины. Скамьи для гребцов (ими были жители Сидона и Арвада) выстругивали из кипрского бука и отделывали слоновой костью. Для парусов доставлялись узорчатые полотна из Египта, они же служили флагом в дополнение к вывешивавшимся по бортам щитам и шлемам. Строили эти корабли мастера из Библа, снискавшие всеобщее признание, а войско для них комплектовалось из персидских, ливийских и лидийских наемников, тогда как военачальники для сухопутного тирского войска приглашались из Арвада, имевшего большой опыт в обороне островных крепостей, а ударные отряды для охраны города — из Фракии, славившейся своими лучниками, горцами с Гемского хребта. Только управление этими кораблями тиряне не доверяли никому, ревниво охраняя секреты морского ремесла. «Свои знатоки были у тебя, Тир; они были у тебя кормчи», — почтительно замечает пророк.

Быть может, здесь описаны те самые «библские корабли», составлявшие гордость египетского флота, какие строил еще Снофру, получая их в разобранном виде из Ливана.

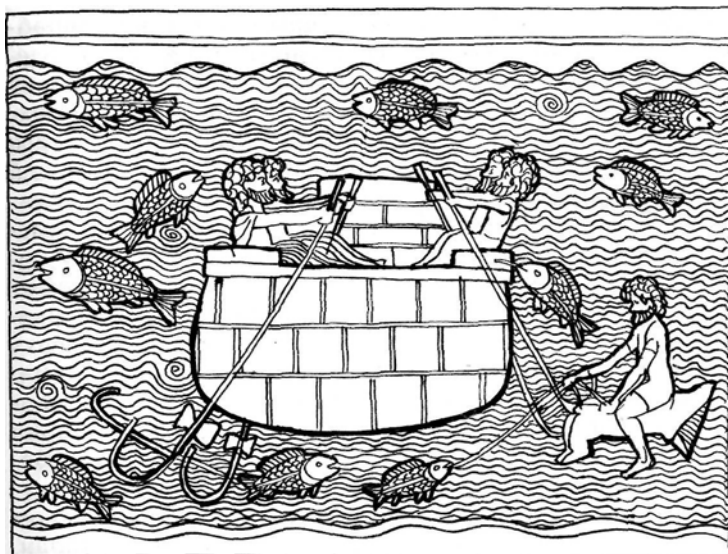
При раскопках ассирийского города Дур-Шаррукин, расположенного в полусотне километров севернее Мосула, был обнаружен дворец Саргона II (721—705 годы до н. э.), в изобилии украшенный рельефами, прославляющими военные походы царя (теперь их можно увидеть в Лувре). На одном из них внимание привлекает изображение корабля, груженного лесом (не деревом ли «гофер»?). Его крутой форштевень, увенчанный конской головой, и выполненный в виде загибающегося кзади рыбьего хвоста ахтерштевень напомнили встречающийся в греческих источниках термин «морской конь»: так называли торговые «круглые» суда. Это килевое шпангоутное судно длиной тридцать и шириной десять метров имело двухметровую осадку. Оно мало отличается от описанного выше типа, встречающегося также на рельефах ворот дворца Салманасара III (858—824 годы до н. э.), но лишено мачты (вся палуба отведена для груза) и могло иметь как один, так и два ряда весел. Наверное, оно сошло с верфей Ниневии, где брали за образец халдейские суда, но стили-

зовали их под финикийские, в отличие от Тил-Барсиба, выпускавшего подлинно финикийские типы. Обшивка финикийских судов, как и египетских, делалась не внакрой, а гладью, встык. Этот способ восприняли потом греки, а примерно в 1440 году его применил бретонский мастер Жюльен при строительстве каракк: по типу такой обшивки, получившей голландское название кравеель, эти каракки стали называться каравеллами. Об устойчивости этого вида судов, свидетельствующей о совершенстве конструкции, можно судить по рельефам ассирийских царей от Салманасара III до Синахериба, создававшимся на протяжении почти двух веков.

Качественно иными были военные корабли Финикии, лучше всего известные по рельефам из дворца Синахериба (704—681 годы до н. э.), сына Саргона, использовавшего финикийско-греческий флот в войне с Эламом. Обладая всеми достоинствами египетских военных кораблей, они имеют совершенно иную конструкцию, перенятую позднее греками и римлянами. Прежде всего, на них можно обнаружить по крайней мере две палубы, и это решительно опровергает утверждение греческого писателя V века до н. э. Дамаста о том, что такие суда изобрели эретрийцы. Основным двигателем, как и на раннекритских судах, были весла, позволявшие маневрировать и передвигаться в любом направлении независимо от погоды и течения. Низкие борта компен-

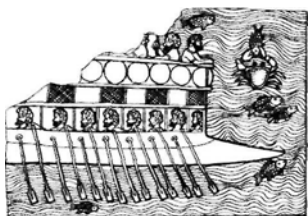


Финикийское торговое судно VIII века до н. э. Барельеф дворца Саргона II



Ассирийское «круглое» судно VIII века до н. э. Рельеф из Нимруда

сируются высоким фальшбортом, почти полностью укрывающим гребцов. Гребцы сидят на двух уровнях: нижние не видны совершенно, их весла движутся в широких продольных прорезях фальшборта; гребцы верхнего ряда работают традиционно — поверх фальшборта, используя обычные крепления для весел. В сущности такой корабль — прообраз греческой диеры и римской биремы, которую те и другие чаще называли дикротом. Его можно, например, увидеть на рельефе с римской виллы Альбани, а рельефы колонны Траяна показывают, что каждым веслом дикрота управлял один гребец. Над верхним рядом гребцов финикияне устроили боевую палубу, обнесенную сплошным ограждением наподобие ящика с развешанными на нем плетеными щитами (в них застревали неприятельские стрелы). Такие щиты — паррарумы — использовали и греки, возможно, заимствовав их вместе с конструкцией корабля: «ящик», в котором плывал Персей, напоминает финикийский корабль. Над этим ограждением, как бы продолжая его, шло еще одно, ограниченное сверху толстым канатом, обмотанным вокруг изогнутого ахтерштевня; на нем воины вывешивали свои круглые щиты, как столетия спустя это делали викинги.



Финикийско-ассирийская военная диера VIII века до н. э. Рельеф из Ниневии

Управление таким кораблем представляло определенные трудности: рулевой находился на уровне верхнего ряда гребцов, а штаги одинарной мачты, имеющей единственный рей, закреплялись на боевой палубе. Следовательно, одна часть команды отделялась палубой от другой. Командир и матросы находились наверху вместе с воинами, рулевой — внизу вместе с гребцами. Обойти это неудобство можно было единственным способом — прорезать в палубе люк, чтобы слова команд были одинаково хорошо слышны всему экипажу. Вероятно, финикийцы так и сделали.

Но самым главным, революционным новшеством финикийских военных кораблей был мощный таран, заимствованный, по всей видимости, у критян. Вместо привычного форштевня носовая часть оканчивалась сплошной вертикальной стенкой, проходящей от внешнего (открытого) киля до верхнего ограждения боевой палубы. Стенка для прочности обнесена поверху гипозомой — толстым канатом, привязанным к изогнутому наподобие оконечности лука ахтерштевню. Под стенкой киль вынесен вперед и заострен. Эту идею финикийцы тоже заимствовали от критян. Можно предположить, что выступающая часть киля была составная, ибо тараны ломались, и что внутри она была залита свинцом, а снаружи обита медью, как это делали потом греки.

Такие плавучие крепости могли удовлетворить самого взыскательного пирата, а если они были еще и быстроходны, то именно они могли внушать ужас купцам и правителям городов на протяжении веков. Недостаток сведений не позволяет уверенно назвать этот тип судна пиратским. Но забота о пропитании и о собственной безопасности неизбежно должна была вынудить пиратских конструкторов обзавестись если не точно такими, то подобными кораблями и, быть может, попытаться совместить их мощь с быстроходностью и маневренностью египетских посыльных судов.

Типы судов этой эпохи известны еще менее, чем египетские времен Эхнатона. Если там мы можем раз-

делить их хотя бы по функциям, то здесь нам неизвестно ничего, кроме «круглых» торговых и «длинных» военных. Много лет ведутся споры, можно ли считать конструктивными типами упоминаемые в Библии киттимские (кипрские) и фарсисские корабли. Однако сам факт, что оба эти названия употребляются в сходном контексте, отвергает такое предположение и приводит к выводу, что за ними скрывается всего лишь «порт приписки» или постройки корабля. При этом если Киттим известен совершенно точно, то под Фарсисом понимают чаще всего Тартесс или южнотурецкий порт Тарсус.

Здесь много неясного. Современные исследователи, безоговорочно отождествляющие Фарсис с Тартессом, обычно деликатно обходят вопросы, каким образом «корабли Фарсиса», если это Испания, приходили регулярно в Красное море, почему финикийяне, основавшие к тому времени Гадес и североафриканские колонии, строили флот для торговли с Фарсисом не в Тире или Утике, а в том же Красном море, и сколько павлинов, обезьян и слонов можно выловить на Пиренейском полуострове. (Справедливости ради следует упомянуть, что в 1936 году разновидность павлинов была обнаружена в бассейне реки Конго, а порода бесхвостых макаков водилась на Пиренейском полуострове.)

В Книге пророка Ионы, написанной в VIII веке до н. э., говорится, что когда Бог послал Иону возвестить погрязшим во грехах ниневийцам их скорую гибель, пророк решил скрыться с глаз подальше, дабы избежать этого малоприятного поручения (вестника несчастья могли и убить). Он «пришел в Иоппию и нашел корабль, отправлявшийся в Фарсис, отдал плату за провоз и вошел в него, чтобы плыть с ними в Фарсис...». Казалось бы, все ясно. Но дальнейшие события вызывают недоумение: чтобы умиловить бурю, корабельщики по жребию приносят человеческую жертву — выбрасывают за борт Иону, и его тут же проглатывает кит. Иоппия — это Яффа, но киты в Средиземном море никогда не водились. Эта несуразность замечена давно. Все стало бы логичным, если перенести действие в Индийский океан, подразумевая под Фарсисом южную Индию или Цейлон. Эта местность лучше всего подходит для роли Фарсиса: только там водятся павлины и слоны, а священная обезьяна Хануман по сей день считается символом Цейлона — «Острова Обезьян». «Прежде, — вспоминает Страбон, — по крайней мере едва 20 кораб-

лей осмеливалось пересечь Аравийский залив, чтобы выйти за пределы пролива...». Позднее, по-видимому, финикияне раскрыли секрет муссона, и фарсисский корабль больше не приходил в Эцион-Гебер. Финикияне помогли Соломону построить флот, дали ему опытных моряков, и с этих пор «корабли царя ходили в Фарсис с слугами Хирама, и в три года раз возвращались корабли из Фарсиса, и привозили золото и серебро, слоновую кость и обезьян и павлинов».

Тогда проясняется и история Ионы. Вернее всего, автор Книги пророка Ионы, убежденный в тождестве Фарсиса с уже разведанным к тому времени финикиянами Тартессом, изменил в месопотамском мифе место отплытия Ионы: вместо какого-нибудь южноморского порта он указал Иоппу, справедливо рассудив, что в Тартесс можно добраться только по Средиземному морю. В пользу перемещения Фарсиса на восток может свидетельствовать также одно место в Книге пророка Иезекииля, где он упоминает в одном ряду Саву, Дедан и Фарсис. Другой пророк — Иеремия сообщает, что «разбитое в листы серебро привезено из Фарсиса, золото из Уфаза (Офир? — А. С.)»,

Но эти высказывания не вяжутся с другими. Пророк второй половины VIII века до н. э. Исаяя в своем плаче о Тире, предвосхитившем плач Иезекииля, призывает тирян переселиться в Фарсис: «Рыдайте, корабли фарсисские! Ибо твердыня ваша разорена». Тир вполне мог быть «твердыней» Тарсуса, и тиряне могли туда переселиться. Но то, что целый народ способен перекочевать с одного края Ойкумены на другой, — маловероятно: ведь и карфагеняне, и фокеяне прибыли в свои новые Палестины лишь на нескольких кораблях... В другом месте Исаяя говорит, что Иерусалим «ждут острова и впереди их корабли фарсисские, чтобы перевезти сынов твоих (иерусалимлян.— А. С.) издалека и с ними серебро их и золото их...».

Однако в Тартессе никогда не добывали золото... После Страшного Суда всевышний намерен послать вестников «в Фарсис, в Пулу и Луду, к натягивающим лук, в Тубалу и Явану, на дальние острова...». И здесь мы видим страны эгейского бассейна, ограниченные страной «натягивающих лук» — Критом, многие века оспаривавшим у Фракии славу родины самых метких лучников. Что же касается Пулу, то это либо страна пулусати (Ликия и Палестина), либо, что вернее, Ва-

вилон: современник Исайи ассирийский царь Тиглатпаласар III в 729 году до н. э. воцарился в захваченном им Вавилоне под именем Пулу. Поэтому географически здесь под Фарсисом скорее всего понимается Тарсус. Фраза же Иезекииля о том, что «фарсисские корабли были твоими (Тира.— А. С.) караванами в твоей торговле, и ты сделался богатым и весьма славным среди морей», может свидетельствовать в пользу как Тарсуса, так и Индии, куда регулярно хаживал флот Хирама.

Тартесс, Тарсус, Индия... Кто из них присылал «корабли фарсисские»? Могли ли они плавать и в Средиземном море, и в Красном, когда еще не было Суэцкого канала, а последние сведения о Нильско-Красноморском канале относятся к царствованию Рамсеса III? Могли ли они привозить в одно и то же время золото, которого нет на Пиренейском полуострове, павлинов, никогда не водившихся в Малой Азии, и олово, едва знакомое индийцам?

Могли. Если Библия именует Тиглатпаласара Феглафелласаром, Шешонка Сусакимом, Асархаддона Асарданом, она вполне могла называть фарсисскими корабли, построенные в Барсобе, то есть барсибские. И тогда Фарсис оказывается синонимом Вавилона. Эти корабли могли выходить в Красное море с вавилонских верфей, их могли строить вавилонские корабельщики и в любом портовом городе Средиземноморья — Тире, Тарсусе, Сидоне: с середины VIII века до н. э. Финикия, Сирия и Вавилон объединились в рамках единой Ассирийской державы и оставались в них примерно полтора столетия. Тогда обретает смысл и информация о том, что у Соломона на Красном море был «фарсисский корабль с кораблем Хирамовым». Тогда понятен и широкий ассортимент грузов этих кораблей: Месопотамия издревле вела обширную посредническую торговлю в южных морях. Тогда не должна удивлять и встреча Ионы с китом.

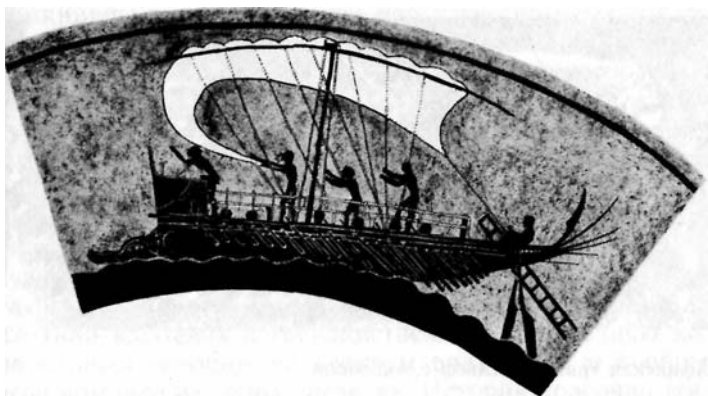
«Фарсисские корабли», по-видимому, были наиболее совершенным типом финикийских торговых и транспортных судов, строившихся по заказу и использовавшихся в течение полутора столетий в Средиземном море и Индийском океане. В 689 году до н. э. Вавилон был разрушен Синаххерибом, лет десять спустя отстроен Асархаддоном, а 23 ноября 626 года до н. э. на его троне воцарился халдей Набопаласар, правивший двадцать

два года. Ему удалось отвоевать независимость Вавилонии и стать первым царем Нововавилонского царства. И с этого же времени «фарсисские» корабли, постоянно упоминаемые 3-й Книгой Царств, 2-й Книгой Паралипоменон и пророками VIII—VII веков до н. э., исчезают со страниц Библии. Вероятно, барсибские корабли уступают место ниневийским — «круглым».

Претерпели изменения и греческие пенителы морей. Здесь мы находим гораздо большее разнообразие типов, выдающих их происхождение. От критян греки, как и финикияне, заимствовали таран, от ахейцев — высокую закругленную корму и прямой нос. (Иногда слово таран связывают с названием греческого города Таранта, или Тарента, в Южной Италии, но это созвучие чисто русское.) Полную палубу финикийских кораблей они видоизменили так, чтобы она не мешала гребцам, но позволяла в случае необходимости быстро передвигаться в продольной плоскости судна: для этого они соединили носовую и кормовую полупалубы переходным мостиком, придававшим дополнительную прочность конструкции, оставлявшим околорботные пространства свободными (как на современных танкерах) и позволявшим устанавливать на нем метательные орудия и работать эписбатам — воинам. По существу это была боевая палуба, греки называли ее катастромой; ее римский вариант — констратум навис, или констратум пуппис — изображен на барельефе гробницы Мунация Планка в Помпеях. Только грузовые суда с острова Фасос имели полную палубу.

Таран требовал виртуозного управления кораблем, а следовательно, хорошо вышколенных гребцов, чья роль на военных кораблях возросла неизмеримо. Вероятно, к этому времени можно отнести зарождение первых «мореходных школ», где гребцы обучались всем тонкостям своего ремесла и приобретали быстроту реакции на слова самых неожиданных команд.

Военный корабль — это не только маневренность, но и скорость. То и другое дают весла. Значит, чем их больше, тем лучше. Но длину корабля нельзя увеличивать до бесконечности: это влечет за собой изменение всей конструкции. Финикияне нашли выход, разместив гребцов в два яруса в шахматном порядке. Двухрядные корабли служили верой и правдой много веков, в лон-



Греческая парусная диера VI века до н. э. Рисунок с этрусской вазы

донском Британском музее хранится фрагмент греческого сосуда, датируемый примерно 540 годом до н. э., с изображением такой диеры (это изображение интересно тем, что нос корабля оканчивается тараном, выполненным в виде тщательно изготовленной... крокодильей морды; возможно, это египетский корабль).

Однако новая расстановка сил и ни на минуту не утихающая борьба за талассократию настоятельно подталкивали на поиски новых решений. Следующий шаг сделали греки: изменив шахматный порядок расположения рядов весел на диагональный относительно корпуса, они изобрели триеру — корабль с тремя рядами весел. (По крайней мере, так принято считать: если забыть о странном стоскамейном корабле троянцев и о трехпалубном Ноевом ковчеге.) Ее изобретателем традиционно считается корабельный мастер Аминокл из Коринфа, живший на рубеже VIII—VII веков до н. э. Конструкцию и способ постройки триер коринфяне хранили в глубокой тайне, и когда в 704 году до н. э. такими кораблями захотели обзавестись самосцы, союзники Халкиды и Коринфа в Лелантской войне, то коринфяне отправили к ним Аминокла, и он построил самосцам четыре триеры. Аминоклу приписывают и еще одно важное изобретение: ременные петли для весел он заменил прочными деревянными колками — предвестниками уключин, жестче фиксировавшими весло и увеличивавшими точность и силу гребка (греки называли их «ключами»). Таран, завершение киля, был дополнен надводным тараном — окованной медью заостренной



Афинская триера. Рельеф с Акрополя

балкой, лишавшей вражеский корабль подвижности, ломавшей его весла (хорошее представление о ней дали бы бушприты современных парусников, если поставить их горизонтально).

По фрагменту барельефа V века до н. э. с афинского Акрополя (это единственное сохранившееся изображение триеры, не считая сильно стилизованного рельефа римской колонны Траяна) и обнаруженным в Пирее докам установили ее размеры: до тридцати восьми метров в длину, до восьми в ширину и осадка один метр. Высота надводного борта не превышала двух с половиной метров.

На афинском рельефе виден лишь один ряд гребцов. Это гребцы верхнего ряда — траниты, во время боя нередко сменявшие весла на луки и копья. Они работают как бы под «крышей». Эта крыша — видоизмененная боевая палуба, катастрома. Теперь она делалась в виде сплошного прочного навеса, поддерживаемого пиллерсами. Она не только защищала гребцов, но и позволяла устанавливать на ней боевые башни и орудия и давала больше свободы воинам. Ее чаще теперь называли стегой — навесом, крышей, убежищем (это слово восприняли и римляне, употребляя его наряду с собственным «табулатом» — дощатым настилом). Ниже транитов размещались зевгиты, а еще ниже — таламиты, набиравшиеся, как иногда полагают, из рабов.

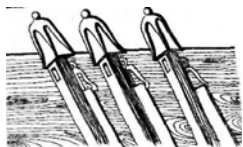
Относительно рабов-гребцов существуют, однако, большие сомнения, ибо нет ничего проще, чем удрать во время береговой стоянки и тем лишить корабль скорости. На такой риск едва ли пошли бы триерархи —

командиры триер, тем более что известно немало случаев, когда в сходных обстоятельствах с кораблей убежали слуги-рабы, сопровождавшие своих господ. По свидетельству Фукидида, коринфяне набирали «за плату матросов из самого Пелопоннеса и из остальной Эллады», афиняне комплектовали экипажи из полноправных граждан низших сословий, причем гребцами часто были эписбаты — морские пехотинцы, непременно включавшиеся в состав команд и получавшие одинаковую плату с матросами — по одной драхме в день. Плата эта была явно недостаточной, поэтому «триерархи платили вдобавок к государственному жалованью корабельным гребцам на верхнем ряду весел и вообще всей команде из своих средств». Историк красочно живописует, как некоторые состоятельные граждане сажали вместо себя за весла купленных на стоянках рабов («и это послужило причиной падения боеспособности флота»), как исчезали на тех же стоянках матросы, уходившие за хворостом или припасами, как дезертировали наемники при малейшем колебании весов Фортуны, делая выбор между жизнью и жалованьем. То, что команда получала жалованье не полностью, оставляя львиную часть его в залог командиру судна до возвращения в порт, не спасало положения... Поэтому вероятнее, что в нижнем ярусе сидели феты — представители низшего сословия, очень редко метеки — натурализовавшиеся иноземцы, не имевшие гражданских прав, и лишь в исключительных случаях рабы. Как правило, на афинских кораблях команды состояли из жителей союзных городов, и только офицерский состав целиком комплектовался из полноправных афинских граждан.

На триере каждый гребец имел отдельную скамью, причем скамьи верхнего ряда были длиннее прочих. Можно сказать, что длина скамьи находилась в прямой зависимости от длины весла и определялась степенью тяжести работы, а следовательно, и заработка. Соответственно на триере были «весла транитов» и «уключины транитов», зевгитов и таламитов. Среди зевгитов различались еще месонеи («средние»), сидевшие в средней части борта: их весла были короче, чем у транитов, но длиннее, чем у остальных зевгитов. Хотя транитам приходилось вращать самые длинные и тяжелые весла, силы им придавал целебный морской воздух, тогда как гребцы нижнего ряда задыхались в духоте трюма и ра-



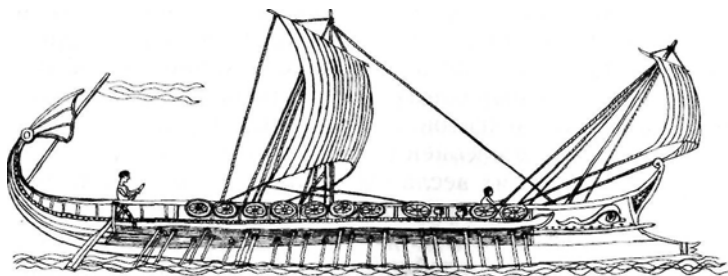
Отверстия для весел.
Миниатюра Кодекса
Вергилия



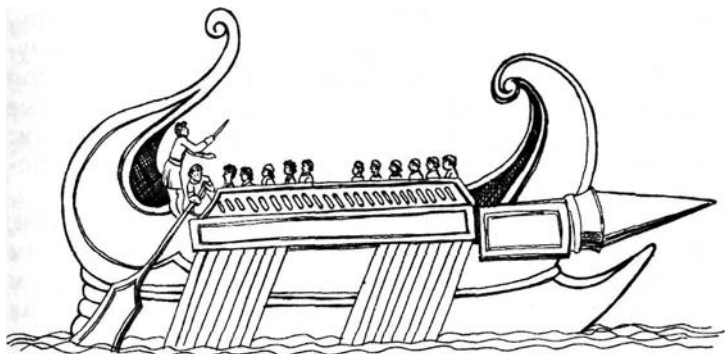
Рукояти весел. Ба-
рельеф с Виллы Аль-
бани

ботали вслепую, повинуюсь лишь флейте авлета, задающей темп.

Весла верхнего ряда направлялись только колками, остальные продевались сквозь прямоугольные или круглые отверстия в борту (скалмы), защищенные от попадания воды в корпус особыми кожаными манжетами — своеобразными невозвратными клапанами, предохранявшими также весла от трения. Эти манжеты довольно детально изображены на барельефе с римской виллы Альбани. Изнутри под каждым рядом скалмов из обшивки выступал широкий деревянный брус наподобие кофель-планки, и на нем напротив каждого скалма тоже были колышки для весел, создававшие опору для гребка и исключавшие смещение весла в процессе гребли. Все весла прикреплялись к борту зевглами — ременными петлями, обеспечивающими свободу маневра, но удерживающими весло, брошенное гребцом (например, убитым). Эти петли, замененные впоследствии на рулевом весле деревянными поперечинами, уже известными Геродоту, дали название зевгитам. Все гребцы подкладывали на свои скамьи специальную подушку, ибо им приходилось часто привставать и после гребка с силой бросать себя на скамью. В сущности, эти подушки были усовершенствованным вариантом кожаных плавок египетских гребцов.



Триера в походе



Гемииолия. Изображение на медали

Как и критские корабли, триера могла иметь до трех мачт, но обычно имела одну основную в районе мидельшпангоута и одну вспомогательную, укрепленную под углом шестьдесят градусов в носовой части и предназначенную для небольшого квадратного паруса — долона, или гистиона. Паруса использовались редко — как правило, при длительных переходах. А поскольку триера была боевым кораблем и выходила с боевым заданием в море ненадолго, то такелаж и рангоут обычно оставляли на берегу, чтобы они не занимали места и не мешали экипажу. Кроме ста семидесяти гребцов на триере было до полусотни (чаще всего десять — пятнадцать человек) эписватов и десятка полтора матросов.

Этот тип был малорентабельным в бою: полсотни воинов обслуживались двумястами моряками. Первыми это заметили пираты. Их конструкторы вместо того, чтобы добавить к финикийскому двухрядному судну еще один ряд гребцов, сократили наполовину верхний ряд. Так в Средиземном море появилась широкая полутора-рядная гемииолия. На одной медали эпохи императорского Рима хорошо видно, что средняя часть гемииолии — без гребцов (они сидят только в носу и корме), а палуба оставлена свободной. По некоторым свидетельствам, на этом легком суденышке кроме весел использовали паруса, значительно увеличивавшие скорость; для этого на носовой полупалубе, по-видимому, устанавливалась съемная наклонная мачта.

Первыми оценили грозные преимущества этих судов родосцы и создали более быстрходный вариант трие-

ры — двухсполовинойрядную триемиолию («триеругемиолию»), но широкого распространения она не получила и использовалась, вероятно, только для конвоя торговых эскадр и преследования пиратов. Были и иные типы пиратских судов, известные только по названиям: лэстрис, эвагодий, эпактрида, быстроходный эпактрокелет.

Чисто парусных судов древние народы не знали, и греки не были в этом смысле исключением. Основным двигателем и у них были весла. Гребные суда в целом (как класс) назывались эннерами, Гомер называет их эперетмами, Цицерон — эпикопами. Одномачтовые с двойным двигателем назывались гистиокопами, трехмачтовые или трехпарусные — триарменами. Специальными классами считались торговые, грузовые, продовольственные, вспомогательные, сторожевые, священные (или культовые), военные суда. Отдельное место занимают иностранные типы: египетские бар-ит, кипрские керкуры и прочие. Иногда тип корабля определялся не количеством рядов гребцов, а общим количеством весел: тринадцать (трискайдекера), двадцать (эйкосора), тридцать (триаконтера, триаконтазюга, триаконтакопа), пятьдесят (пентеконтера). Все эти однорядные корабли (монеры) были торговыми судами, а в военное время вспомогательными — посыльными, разведывательными, транспортными. Они хорошо известны по изображениям на аттических вазах VI века до н. э. и по иллюстрациям в рукописном Кодексе Вергилия, датируемом 1741 годом и хранящемся в Ватикане.

Впрочем, пентеконтеру можно теперь называть однорядной лишь с оговоркой: судостроительная революция не обошла своим вниманием этот самый распространенный тип судна. Максимальную длину монеры оценивают в сорок пять метров. Чтобы уменьшить ее размеры, сделать менее уязвимой мишенью для вражеских таранов, морские конструкторы изобрели новый тип корпуса, взяв за основу все те же двухрядные финикийские суда. Раньше гребцы, сидевшие каждый на своей скамье, выступавшей из бортов вовнутрь полого корпуса, гребли, упираясь ногами в специальную скамейку, расположенную на полметра ниже и впереди, — трену. Конструкторы удлиннили эту трену и посадили на нее гребца, до того сидевшего впереди на такой же скамье. Гребцы сидели теперь зигзагообразно и гребли, не мешая друг другу: верхние — через планширь, ниж-

ние — через скалмы. Длина пентеконтеры после такой операции сократилась на треть, а все остальные ее характеристики улучшились. Есть мнение, что пентеконтера могла иметь до трех мачт, как и триера, и была достаточно быстходной.

Этот тип судна получил распространение на всех флотах. На пентеконтере путешествовали аргонавты, Менелай, Одиссей. На пентеконтере финикийцы обошли вокруг Африки по поручению фараона Нехо (610—595 годы до н. э.), стремившегося к господству над морем и с этой целью построившего при помощи греков верфи и внушительный флот. Может быть, поэтому Геродот приписывал Нехо, а не Сенусерту III, и первую попытку сооружения Нильско-Красноморского канала. На пентеконтерах путешествовал в Атлантике массалиот Эвтимен: примерно в 530 году до н. э. он прошел на юг, возможно до мыса Зеленого, и на север до Британии. На пентеконтерах плавали по следам Эвтимена карфагеняне Ганнон вдоль западного побережья Африки и Гимилькон — вдоль атлантического побережья Иберии к Британии (оба — приблизительно в 525 году до н. э.).

Ганнон был первым, о ком достоверно известно, что он составил перипл своего путешествия — отчет с указанием ориентиров и привязок, с описанием местностей и морских течений. Возможно, идею периплов подсказали египтяне, записывавшие свои путевые наблюдения в судовые «журналы». Эти периплы были лоциями древних народов и хранились в секрете теми, кто хотел обезопасить себя от конкурентов. Они ценились гораздо выше карт.

Первая известная карта (точнее — план) родилась в Египте во времена Сети I. Это план золотых рудников в Нубийской пустыне. В VI веке до н. э. вавилоняне попытались суммировать и осмыслить свои географические познания и с этой целью составили карту известного им мира. На ней нанесены Вавилон, Армения, Ассирия, Евфрат — всего десять объектов. Этот чертеж более чем примитивен и для практических целей совершенно непригоден. Возможно, немногим лучше была карта, составленная примерно в то же время Анаксимандром. Диоген Лаэртский пишет, что Анаксимандр «первый изобрел гномон, указывающий солнцестояния и равноденствия... а также соорудил солнечные часы. Он первый нарисовал очертания земли и моря и, кроме

того, соорудил небесный глобус». Первый — по мнению греков. Нет никаких сомнений, что подобные карты хранили египетские жрецы в своих тайниках. Вряд ли Сенусерт III взялся бы прокладывать наугад канал от Нила до Красного моря: для этого нужно четко представлять местность. Более шести веков спустя работы по его восстановлению проделали Нехо и затем Дарий. За эти шестьсот лет канал был так занесен илом и песком, что даже найти его было делом нелегким, и едва ли Нехо сумел бы это сделать, не располагая картами времен Сети. Геродот сообщает, что «длиной этот канал в четыре дня пути и был выкопан такой ширины, что две триеры могли плыть рядом. Вода в него проведена из Нила немного выше города Бубастиса. Затем канал проходит мимо аравийского порта Патума и впадает в Красное море». Хотя Нехо не закончил строительство, убежденный жрецами, что «царь строит канал только на пользу варварам», но и то, что было сделано, едва ли было осуществимо без составления новых подробных карт и расчетов.

Карты нужны были и морякам, особенно тем, кто вальсировал на своих суденышках в немыслимых лабиринтах островов Эгеиды, полагаясь на милость богов. Карты нужны были тем, кто вел колонистов к неизвестным землям (вполне вероятно, что ими располагал Дельфийский храм), и тем, кто делал первые робкие попытки писать историю. Чрезмерно увлекшиеся этой идеей ученые из ФРГ даже выдвинули гипотезу, что картой пользовался Гомер при создании «Одиссеи», «ибо он очень подробно описал различные районы Средиземного моря». Увы, они совершенно упустили из виду, что Гомер был слеп. Скорее можно допустить, что моряки читали ему периплы или просто делились своими наблюдениями. Ясно одно: если даже карты и были в храмах, ими, по крайней мере до Анаксимандра, могли пользоваться лишь оракулы. Тысячи неизвестных кормчих должны были полагаться только на свое чутье и опыт, и прошло немало лет, прежде чем они усомнились в том, что «пуп земли» находится в Дельфийском храме и что круглую, как тарелка, сушу обтекает река Океан.

Плавательный сезон в Эгейском море был короток, и от него стремились взять все что можно. Начинался он не раньше апреля и заканчивался в середине октября. В эти «надежные» месяцы от восхода до захода солнца

с фракийских гор дуют ровные постоянные ветры; греки называют их этесиями, а турки — мелтем. Ночью этесии становятся порывистыми и опасными, часто сопровождаются ливнями, и это, быть может, послужило одной из причин того, что греки избегали ночных плаваний. Иногда море бурно при этесиях и днем, при безоблачном небе и ярком солнце. В таких случаях ветер ослабевает к ночи, и тогда призывали на помощь не только богов, но и все свои познания в астрономии.

Чаще всего мореходство ограничивалось бассейном Эгейского моря. Быстрое течение, усиливаемое северными ветрами, нередко закрывало для греков Геллеспонт. На западе лежал мыс Малеи, снискавший мрачную известность с незапамятных времен. Чтобы обойти это препятствие, купцы предпочитали другой путь — через Истм, где очень рано был устроен постоянный волок — Диолк. Корабли ставили на катки и перетаскивали из одного моря в другое. Это обеспечивало безопасность мореплавателям и сказочные барыши коринфянам. «Подобно тому как Сицилийский пролив был в древности неблагоприятным для плавания, — вспоминает Страбон, — так же были неблагоприятны и открытые моря, особенно море за Малеями, из-за противных ветров, и отсюда поговорка: „Малеи обогнув, позабудь об обратном пути“. Во всяком случае и тем и другим купцам — из Италии и из Азии — было приятно, избегнув плавания к Малеям, выгрузить здесь (в Коринфе. — А. С.) свои товары. А пошлины на вывоз товаров из Пелопоннеса сухим путем и на ввоз туда выпадали на долю тех, кто держал ключи Истма». В случае крайней опасности морским богам приносили умиловительные жертвы: за борт выбрасывали людей, как это произошло с Ионой.

По сравнению с героической эпохой судоходство стало более упорядоченным благодаря зарождению системы навигационных знаний. Веками наблюдая за морем и небом, люди подмечали некоторые закономерности, проверяли, уточняли и умножали свои наблюдения, делали выводы. Судоходство стало сезонным, то есть появилось то, что мы теперь называем навигацией. Первую систему таких знаний дает Гесиод — как иногда полагают, младший современник Гомера, крестьянин из Беотии.

Навигация обычно открывалась в конце лета, через пятьдесят дней после солнцеворота, и заканчивалась с

наступлением зимы, когда после продолжительных ливней начинает дуть южный ветер, нагоняющий высокую волну. С декабрьским ветром возвращались домой те, кто рискнул выйти в море с июля по сентябрь. Эти три месяца считались мореходными, но опасными: сильный и ровный северный ветер позволял плыть только на юг и препятствовал обратному пути, а следовательно, мог сделать морехода беспомощной жертвой стихии или пиратов. Другое подходящее время для плавания наступало весной, с февраля по май, когда Аполлон усмирит волны и «первые листья на кончиках веток смоковниц станут равны по длине отпечатку вороньего следа», но оно было более опасным из-за неустойчивой погоды. После того как в ноябре Плеяды сменял на небе Орион, в Эгеиде задували яростные ветры всех направлений и навигация прекращалась до восхода Плеяд в феврале. Корабли вытаскивали на берег, обкладывали со всех сторон камнями, дабы их не повредил ветер, вытаскивали из днищ пробки, чтобы корпуса не сгнили от скопившейся воды, относили в дома снасти и паруса и подвешивали корабельные рули над дымом очагов. Устойчивая, наиболее безопасная и оживленная навигация продолжалась не более двух месяцев, с середины сентября до середины ноября.

Возможно, аналогичная система навигационных знаний была и у этрусков, но следы ее затерялись в потоке времени. Об этрусских кораблях тоже нет никаких сведений, но можно попытаться набросать обобщенный портрет их галеры, руководствуясь немногочисленными и бессистемными обмолвками гомеровского «Гимна к Дионису» и Овидия.

Это были килевые быстроходные эйкосоры с полной палубой, бороздившие воды во всех направлениях. Предполагают, что этрусская конструкция двухмачтового корабля была воспринята греками. Их мачты несли по три паруса, расположенных один над другим, а гнутый форштень круто возвышался над низким раскрашенным бортом, позволяющим в случае высадки на берег обойтись без трапа. Работа с верхними парусами требовала не только хорошей выучки, но также кошачьей ловкости и отваги, ибо ванты с выбленками еще изобретены не были и морякам приходилось довольствоваться простыми канатами. Не знали этруски

и флейты, так гребцам подавался голосом. Весла двигались в уключинах, хотя неизвестно, что они собой представляли. Хранящийся в Тарквинии фрагмент цветной настенной живописи из этрусской гробницы Наве, датированный примерно 450 годом до н. э., дает представление о торговых судах тирренов. Это двухмачтовые парусники с очень глубокой осадкой и обширным трюмом. Рей грот-мачты мог передвигаться в вертикальной плоскости, на фок-мачте он был закреплен по ее верхней оконечности в виде буквы «Т». Оба рея упруго выгнуты наподобие египетских. Прямоугольные паруса управляются посредством сложной системы снастей. Судно имеет обычную пару рулевых весел, а его борта обнесены сплошными релингами. Кормовой релинг, вероятно, был съемным и служил трапом, а возможно и вантами: он выступает далеко за корму. Судно имело полную палубу, приподнятую в носу и корме относительно средней части. Как и у греков, на корме этрусских судов был алтарь, а на носу выставлялся впередсмотрящий. На таких кораблях этрусские пираты ходили сбывать свой живой товар не только на Кипр, в Египет или другие места Средиземноморья, славящиеся рынками рабов, но даже куда-то на крайний Север — «к гиперборейцам» (вероятно, в Скифию или Британию). Плыть они могли круглосуточно. Этрусский кормчий похваляется устами Овидия:

Я научился корабль поворачивать, киль загибая
Правой рукой; Оленской Козы дождевое созвездье,
Аркта, Тайгеты, Гиад в небесах различать научился.
Ветров жилища узнал и пристани, годные суднам.

Что здесь в действительности принадлежит этрускам, а что нет — на это ответить невозможно. С уверенностью можно говорить лишь о приведенном четверостишии: оно характеризует знания римских кормчих эпохи Августа, но никак не этрусов. Это видно по названиям созвездий: Оленской Козой, или просто Козочкой, римляне называли Капеллу — звезду в созвездии Возничего, чей восход весной совпадал с началом периода дождей; в мае восходили Плеяды с их звездой Тайгетой и Гиады, тоже несущие дожди (теперь эти звездные скопления «приписаны» к созвездию Тельца); Аркт — Большая Медведица — была известна еще Одиссею наряду с Плеядами.

Каждый народ делил звездные россыпи по-своему. Египтяне усматривали в их расположении контуры зай-

ца или антилопы, греки заселили небо героями своих мифов и передали это членение (вместе с мифами) римлянам, оставившим его в наследство всем народам Европы. Вряд ли кто-нибудь станет сомневаться, что этруски видели в звездном небе совсем иные контуры.

По-видимому, они лучше других современных им народов знали и «уставы неба» (по-гречески — астрономия). Это было связано прежде всего с искусством проципания, в частности с гаданием по молниям. По свидетельству Цицерона, этруски делили небосвод не только на четыре части (библейские «четыре ветра небесных»), но и те, в свою очередь, — еще на столько же.

Это число наводит на размышления: именно из шестнадцати румбов состояла греко-римская «роза ветров» в период эллинизма. Только ли гадание по молниям привело этрусков к такой геометрии? Ведь имея в своем распоряжении шестнадцать румбов, узнавая их по такому же числу созвездий и связывая с направлениями определенных ветров, любой моряк может считать море своим домом.

Этрусков по справедливости можно назвать одной из самых великих морских наций древности. Греческое их обозначение — тиррены — дало имя большому морю к западу от Апеннинского полуострова. Их великолепный город Адрия стал эпонимом другого моря — к востоку от Италии. Их латинское название — туски — звучит сегодня в названии итальянской провинции Тосканы, бывшей Этрурии. Под именем турша египетские писцы включили их в перечень «народов моря», целой серией ураганов обрушивавшихся с севера на страну фараонов. Римляне считали варварами всех, кто не разговаривал на латинском языке (в том числе и греков) — и признали этрусков своими учителями, прежде всего в религии и в науке мореходства. Больше того — этрусками были первые римские цари, а император Клавдий отдал почтительную дань этому народу, сочинив пространную историю этрусков, к несчастью не пережившую гибели Рима. И вот, странное дело, при таком высоком и несомненном авторитете тусков мы не знаем о них практически ничего. Только редкие обмолвки, рассеянные там и сям в трудах античных авторов, — вот и все наши сведения. Станный, непонятный, непостижимый заговор молчания начиная с времени правления «апокалиптического чудовища» Нерона, приемного сына Клавдия!

Якорь — символ надежды — был атрибутом морского бога этрусков, Нетуна. Но, видно, надеждам этого народа не суждено было сбыться. Не помогла им и доведенная до наивысшего совершенства мантика — искусство гадания и прорицания, которому отдал дань восхищения Цицерон, да и не только он.

Вероятно, не только с мантикой было связано и то, что этруски, как и египтяне и греки, считали несчастливым западное направление. Возможно, это представление сыграло немаловажную роль в успешной колонизации Запада карфагенянами, лишенными подобных предрассудков. Оно же способствовало и относительной изоляции Запада. Если в более древнюю эпоху карфагеняне «заселили» западные воды измышленными ими чудовищами, то в V веке до н. э. жители восточного Средиземноморья вполне полагались на авторитетное свидетельство Фукидида, окрестившего своих соотечественников, осевших в южной Италии и Сицилии, разбойниками. Однако у карфагенян, римлян, этрусков и западных греков были ничуть не меньшие основания назвать точно так же обитателей Эгейского моря. Просто у них еще не было своего Фукидида.





**ВРЕМЯ И МЕСТО ДЕЙСТВИЯ:
VI—II ВЕКА ДО Н.Э., ЦЕНТРАЛЬНАЯ И
ВОСТОЧНАЯ ЧАСТИ СРЕДИЗЕМНОГО МОРЯ**

На заднем плане сцены — фронтон Дельфийского храма, на нем надпись: «Познай самого себя — и ты познаешь богов и Вселенную».



римерно в 425 году до н. э. неизвестный афинянин, современник Сократа, попытался определить, что же это такое — быть властителем морей. Властитель морей не только сам хороший моряк, но и его рабы — превосходные гребцы, а подчас и опытные кормчие. Если подданные сухопутной державы могут сражаться соединенными силами, то властители морских держав (как правило, островных) полагаются лишь на самих себя. «Затем властителям моря можно делать то, что только иногда удается властителям суши, — опустошать землю более сильных...». Они могут плавать сколь угодно далеко и торговать с любыми народами: «таким образом всякие вкусные вещи, какие только есть в Сицилии, в Италии, на Кипре, в Египте, в Лидии, есть в Понте, в Пелопоннесе или где-нибудь в другом месте, — все это собралось в одном месте благодаря владычеству над морем». Быть властителем морей — это значит получать строевой лес из Македонии, Италии, Киликии или Кипра; лучшие в мире вина, благовония и финики — из Сирии; скот и молочные продукты — из Италии и Сицилии; железо — из Малой Азии, Кипра или Эвбеи; медь — с

Кипра, Эвбеи или Этрурии; лен, ковры и подушки — из Колхиды, Карфагена, Египта или Финикии; воск — из Фракии или Тавриды; зерно — из Тавриды, Египта или Сицилии. Властители морей — это монополисты в транзитной торговле, диктующие, что и куда должны везти чужеземные корабли. Наконец, «у всякого материка есть или выступивший вперед берег, или лежащий впереди остров, или какая-нибудь узкая полоса, так что те, которые владеют на море, могут, становясь там на якорь, вредить жителям материка».

Властители морей были не столько купцами, сколько пиратами, но в первую очередь они были моряками. Эгейское море было для них отличным тренажером: частые острова, узкие извилистые проливы диктовали кораблям их путь. Нигде не было такого постоянства трасс, как в Эгеиде. Они начинались и кончались там, где к воде подходили караванные тропы. Профессиональный пират знал, что никто из плывущих с запада на восток или обратно не может миновать Киферы, а плывущий из Греции на Кипр, в Сирию, Финикию или Египет обязательно побывает на Родосе. Знал он и то, что в проливе между Родосом и Карпафом с июня по сентябрь дуют непрерывные этесии, заставляющие мореплавателя держаться малоазийского берега под прикрытием мысов. Там были свои, местные особенности. Едва ли кому-нибудь нравилось, например, когда течение, чинно шествующее на запад со скоростью один-два узла, внезапно, без всяких видимых причин устремлялось со скоростью три узла к юго-востоку, а несколько часов спустя возвращалось к минимальной цифре. Это случается и сегодня у мыса Гелидонья.

Малоприятные сюрпризы поджидали и у союзной Родосу Фаселиды, где была основная стоянка на пути из Родоса в Киликию, защищенная от пиратов. Здесь путь между горами и морем очень узок и открыт лишь при северном ветре; зимою, когда задували сильные южные ветры, море подступало вплотную к крутым скалам, и даже идущие близко к берегу корабли не могли искать на нем защиты от пиратов, постоянно патрулировавших эти воды. Пирату было известно, что с Хиоса, Наксоса или Лесбоса — самого северного рынка черноморских и малоазийских рабов, первого в Эгеиде в VI веке до н. э., — море просматривается до Эвбеи, а от Геллеспонта можно увидеть Афон. Пират прекрасно был осведомлен обо всем этом и еще о многом другом: о ветрах и

расстояниях, береговых ориентирах и звездных маяках, о том, что Пилос — лучшая гавань Пелопоннеса, а Метона — самая оживленная, что Фалерон и Элевсин — лучшие рейды Аттики и что аркадийцы в своих сношениях с западом пользуются гаванью Килленой, а с востоком — Эгиной.

И эвпатриды удачи с легендарных времен широко применяли свои познания на практике. Время было благосклонно к этой древнейшей профессии. Во второй половине VI века до н. э. схлынул вал Великой колонизации, и в городах-государствах Эгейского моря стали возникать тирании. Тиранами были те, кто захватил власть обманом или хитростью, если даже время их правления называли потом «золотым веком». Греки не вкладывали в это слово привычного для нас смысла. Фукидид, например, полагал, что тирании возникли как средство борьбы за талассократию и были направлены против пиратства. С тираниями связана новая глава истории «трехглавой» профессии.

Еще в 657 году до н. э. власть в Коринфе, имевшем жизненно важное значение для связей Запада с Востоком, захватил Кипсел и установил в нем свою тиранию. Главные торговые пути, идущие от Малой Азии к Италии, вдоволь попетляв в лабиринтах Спорад и Киклад, встречались у берегов Пелопоннеса. Юг этого полуострова увенчивал страшный мыс Малая. Купцы сворачивали к северу и через Саронический залив подходили к Истмийскому перешейку. Дальше суда или перетаскивали волоком в Ионическое море, или, чаще, купцы здесь разгружались, перевозили товары через перешеек и грузили на другие корабли, дежурившие по ту сторону Истма. Затем товары доставляли к Коркире — главному складочному месту в этих водах — и развозили по назначению: на север вдоль берегов Иллирии или на запад к Италии и затем вокруг Сицилии. Коринф быстро богател на пошлинах, на перевозках по суше и воде, на посреднической торговле.

Кипселу, немало успевшему сделать для Коринфа за тридцать лет своего правления, наследовал его сын Периандр. Он властвовал сорок два года и еще при жизни был включен греками в семерку мудрейших. Главное, что прославило его имя, — это реконструкция шестикилометрового волока Диолка через перешеек. Раньше этот волок был Катковым, и на местности с высшей точкой семьдесят девять метров им могли пользоваться

только небольшие и не слишком нагруженные суда. Со временем Диолк был почти заброшен: хотя суда устанавливали на полозья или ролики, но все же кили постепенно стачивались песком. И вот при Периандре вместо старого каткового волока Истм украсился ослепительно сверкающей мраморной лентой, соединившей оба моря и резко увеличившей пропускную способность. Мраморный Диолк появился после того, как Периандр решил прорыть канал через перешеек, но отказался от этой затеи, когда его убедили, что соединение двух морей чревато затоплением всего Пелопоннеса. Русло полувырытого канала было выложено плитами, а в обоих морях построены коринфские гавани, и в каждой из них, как и раньше, дежурили флоты.

Однако место было столь удобно, что первоначальная идея Периандра продолжала носиться в воздухе и имела свое продолжение. Попытки прорыть канал предпринимали Деметрий Полиоркет, Гай Юлий Цезарь. Император Клавдий даже посылал туда военачальника, чтобы сделать подготовительные обмеры. Эту работу продолжил в 68 году Нерон, его приемный сын и наследник. Он собственноручно трижды ударил золотой лопатой о землю и вынес на плечах первую корзину земли. На самые трудные каменистые участки землекопами поставили выпущенных из тюрем заключенных, на более легкие — преторианцев и его личную гвардию. Однако примерно через две недели работы были приостановлены, так как Нерону напомнили, как еще при Деметрии Полиоркете египетские геометры вычислили, что уровни Эгейского и Ионического морей неодинаковы, и канал может привести к затоплению островов Саламина и Эгины, а также большей части Пелопоннеса. Нерон воспользовался этим как предлогом, чтобы прекратить работы и отозвать воинов (так как в это время вспыхнуло восстание Виндекса), а его смерть в том же году положила конец осуществлению проекта. Мечта Периандра сбылась только в 1881—1893 годах, когда почти точно по трассе Диолка был прорыт ныне действующий бесшлюзовый Коринфский канал...

В Ионическом море коринфяне и их союзники халкидяне еще до прихода к власти Кипсела захватили древнейшее пиратское гнездо — Коркиру, ставшую их главным опорным пунктом для плаваний в Адриатику и к Италии. Но удаленность острова от метрополии толкнула коркирян к шагу, какой за полтора века лет до

этого сделал Карфаген. Они обзавелись собственным флотом и... в 665 году до н. э. обрели желанную самостоятельность. Это было первое боевое крещение триер, участвовавших в битве с обеих сторон. Периандру удалось вторично овладеть Коркирой, и Коринф стал господином вод по обе стороны перешейка.

Установив в ионических водах охрану своих торговых путей, коринфяне, однако, при случае не прочь были и сами выйти на большую дорогу моря. Геродот передает рассказ о музыканте, певце и хореге Арионе, долгое время подвизавшемся при дворе Периандра, а потом отправившемся на поиски счастья и богатства в Италию и Сицилию. Дольше всего он прожил в калабрийском Таренте, где была транзитная база товаров, следовавших из Иллирии к югу и обратно вплоть до Истрии. Сюда привозили драгоценные «слезы Севера»: «янтарные пути» заканчивались у нынешних Триеста и Сплита, затем этот груз доставлялся на островок Электриду (янтарь по-гречески — электрон) в дельте По, служивший перевалочным пунктом между Италией, Грецией и Иллирией,— наподобие того, как Бахрейнские острова выполняли такую же роль по отношению к Африке, Аравии, Индии и Месопотамии. Разбогатеv, Арион отбыл из Тарента на коринфском корабле, «так как никому не доверял больше коринфян». Однако корабельщики, соблазнившись его богатством, ограбили певца и предложили ему покончить с собой. Арион бросился в море, но его подхватил на спину дельфин и доставил к южной оконечности Пелопоннеса, а оттуда певец добрался до Коринфа, где поведал Периандру о своих злоключениях. Мудрый тиран наказал разбойников, и все кончилось благополучно.

После смерти Периандра звезда Коринфа на короткое время померкла: ее затмила слава Афин, чей эффектный выход на морскую арену связан с именем тирана Писистрата (560—527 годы до н. э.), также фигурирующего в некоторых списках семи греческих мудрецов. Писистрат сочетал в себе дальновидность Миноса и мудрость Приама. Он обратил внимание афинян лишь на три пункта, но эти пункты были ключевыми для Эгейского моря.

Построив флот, он для начала захватил каналоподобный пролив Эврип между Эвбеей и Пелопоннесом, обеспечив этим при помощи наемных судов бесперебойную переброску товаров между Афинами и их владе-

ниями в Македонии. Легенды связывают Эврип сключениями Эдипа, и в них мы находим упоминание о первой в истории женщине-пирате. Ее звали Сфинкс. В хрестоматийном варианте легенды Сфинкс задает путникам загадку и тех, кто не может решить ее, безжалостно убивает; когда Эдип находит решение, Сфинкс бросается со скалы и гибнет.

Но есть иной вариант мифа, его приводит Павсаний. Сфинкс имела войско и флот и с ними разбойничала на морях. Своей резиденцией она сделала неприступную гору близ города Анфедон, где море усеяно скалами. Вероятно, это окрестности Ливанатеса на берегу бухты Аталанди. Эдипу и его войску, приведенному из Коринфа, пришлось потрудиться в поте лица, чтобы избавить местных жителей от этого чудовища и обеспечить морякам относительно свободное плавание проливом. Эврип, по свидетельству Мелы, «отличается стремительным течением: семь раз в день и столько же раз ночью здесь чередуются приливы и отливы, сила которых так велика, что превосходит силу ветра и останавливает корабли, идущие на всех парусах», но это был, несмотря на все свои причуды, один из важнейших торговых путей.

Затем Писистрат подчинил Наксос — самый большой остров Киклад, центральную стоянку кораблей, плывущих с севера на юг и с запада на восток, снискав тем самым расположение дельфийских жрецов, благословивших его и на завоевание Делоса, дабы восстановить там поруганный культ Аполлона.

Наконец, он захватил и укрепил ключевую базу троянцев Сигей, отдав ее во владение своему сыну Гегесистрату, благодаря чему в изобилии обеспечил Афины понтийской пшеницей и караванными товарами Востока.

Писистрат овладел Наксосом при содействии местного уроженца — полководца Лигдамида, и тиран афинский сделал его в благодарность тираном наксосским. За десять лет до смерти Писистрата Лигдамид, возможно, по его поручению, помог стать тираном владельцу мастерской бронзовых изделий Поликрату, давнишнему приятелю Писистрата, — сыну благочестивого Эака, исправно отдававшего в храм Геры десятую часть своей пиратской добычи.

Поликрат был третьим после Миноса и Приама, кто создал пиратское государство в Эгейском море. Начал

он традиционно: с убийства старшего брата и изгнания младшего. Вторым его шагом было заключение договора о дружбе с фараоном Амасисом. Какова была эта дружба, можно только догадываться, ибо Геродот пишет, что «Поликрат разорял без разбора земли друзей и врагов» и захватил много островов и материковых городов благодаря своему флоту, насчитывавшему сотню пентеконтер, и войску из тысячи наемных ионийских, карийских и лидийских стрелков.

При Поликрате, свидетельствует «отец истории», на Самосе были построены три достойных упоминания сооружения: сквозной тоннель в горе с водопроводным каналом под ним, возведенная вокруг гавани морская дамба и новый храм Геры. Этот храм стал соперником Дельфийского в части собирания всевозможной научной информации. В нем, между прочим, хранился котел, поддерживаемый тремя атлантами, — дар Колея в память о первом плавании самосцев в Тартесс, а точнее — десятая часть его торговой прибыли, причитавшаяся богам.

Звезда Поликрата быстро набирала блеск. После разгрома лесбоского флота, явившегося на помощь осажденному Милету, и взятия этого города — первого среди равных в посреднической торговле у западных берегов Малой Азии — самосские корабли крейсировали от дружественного Египта до дружественного Сигея, грабя всех без разбора в опьянении своей безнаказанностью и во имя Аполлона (лира — атрибут этого божества — была вырезана на знаменитом смарагдовом перстне Поликрата). Поликрат был убежден, говорит Геродот, что лучше «заслужить благодарность друга, возвратив ему захваченные земли, чем вообще ничего не отнимать у него». Это стало принципом его внешней политики. Самос лежал на одной из самых оживленных и богатых торговых трасс, дающих постоянный и поистине сказочный доход, и Поликрата можно считать изобретателем разбойничьего бизнеса, получившего у американцев название «рэкет»: тот, кто исправно вносил дань и присылал дары, мог рассчитывать на его защиту и даже считаться «другом» и «союзником», тот же, кто медлил расставаться с частью добра, зачастую терял все.

Поликрат управлял своим разбойничьим государством из роскошно обставленного, полного сокровищ и разных диковин замка, выстроенного на Астипалейском

плато и превращенного скорее в крепость, чем в резиденцию. С высоты неприступных бастионов бывший лавочник любовался своим флотом, всегда стоявшим наготове в округлой гавани у подножия этой крепости, защищенной искусственными циклопическими дамбами, сооруженными на сорокаметровой глубине. Он первым из самосцев различал сигналы, подаваемые кораблями, возвращавшимися «с дела», а самые быстроходные корабли, постоянно дежурившие в том месте гавани, куда вел из замка потайной ход, готовы были унести его в случае опасности, куда он прикажет. В этом замке услаждал его слух своими стихами Анакреонт, долго живший при дворе самосского тирана — возможно, ради его легендарно богатой библиотеки.

Союзник Поликрата Счастливого Амасис был завистлив к его славе. Он выжидал. Казалось, это так просто — стать морским владыкой, гостеприимцем Усира. Всего-то навсего нужен лес для кораблей, металл для оружия, гавани для флота, люди для корабельных скамей... В один прекрасный день Амасис вспомнил, что все это есть на Кипре, под боком. Вдохновленный славными деяниями своего предшественника Априя, разбившего финикийско-кипрский флот, Амасис вторгся на Медный остров, покорил его и стал западным соседом Финикии и южным — Ионии. Опасным соседом. Но он выбрал неудачный момент: как раз в это время Кира сменил на персидском троне Камбис. Умный политик, он заключил первым делом союз с Финикией, и... Амасис оказался в ловушке, блокированный на острове финикийским, эолийским, ионийским и даже кипрским флотом. Вдобавок ко всему ему изменил искуснейший военачальник Фенес — последняя и единственная его надежда, а Поликратова эскадра из сорока триер почему-то оказалась в составе флота Камбиса, угрожавшего берегам Вечного Египта. Было отчего схватиться за голову!

Боги отомстили за него: они отвернулись от Поликрата. Карьера тирана угасла так же внезапно, как и вспыхнула. В эскадре, посланной им в Египет, взбунтовались наемники, и корабли повернули назад с полпути. Узнав об этом, Поликрат вышел им навстречу с частью верного ему флота, но был разбит. Окрыленные удачей мятежники ворвались на Самос, отдавливая Поликрату пятки, и тиран сделал, вероятно, единственно возможное в его положении: он загнал в трюм большого кораб-

ля всех женщин и детей и заявил, что они будут сожжены, если мятежники не удалятся. Этот ультиматум лишь ненадолго оттянул финальную сцену. Самосцы весьма кстати вспомнили, что совсем недавно Поликрат жестоко оскорбил спартанцев, перехватив посланный Амасисом дар — уникальный льняной панцирь, богато разукрашенный, а год спустя в его руки попала чаша для смешения вина с водой, отправленная спартанцами лидийскому царю Крезу. Мятежные корабли вернулись с подмогой из Спарты, и толпы жаждущих мести осадили замок тирана. Однако крепость выстояла, и восставшие, удрученные неудачей, переключились на грабеж Самоса и соседних островов.

Никто не знает, где ждет его конец. Поликрат, еще не подозревая о том, что его государство смертельно ранено, лихорадочно искал союзников и денег. Он все еще верил в свою звезду. В этот-то момент к нему явился сардский сатрап Орет. Персы, успевшие подчинить к этому времени Финикию, как раз подумывали о создании собственного флота, дабы не зависеть от не очень-то надежных иноземных моряков. Ядром нового флота становятся корабли Финикии и Кипра. Но у персов связаны руки, им мешает Поликрат. Тогда-то Камбис и подослал к нему Орета. Хорошо осведомленный о гангстерских наклонностях тирана, персидский вельможа униженно попросил защитить свои сокровища и пообещал ему за это часть их. Поликрат моментально клюнул на эту наживку. Ни советы прорицателей, ни уговоры друзей, ни отчаянные мольбы дочери — ничто не могло остановить его. Корабль принес его в Магнесию, и жители этого карийского города наконец-то насладились зрелищем казни своего злейшего врага: он был распят, словно раб. Новый правитель разоренного персами Самоса — возвращенный из изгнания брат Поликрата со странным именем Силосонт (Укрыватель награбленного) стал верным союзником своих спасителей — персов.

Но конец самосского тирана вовсе не означал конца пиратства. Напротив, если Поликрат превратил эту профессию в монополию и сохранял известный пиетет по отношению к своим данникам, то теперь, как в худшие времена, на разбойничий промысел выходил всякий, кто был в состоянии снарядить корабль или завладеть им. На звание властителей морей претендуют теперь эгинцы и колофонцы, хиосцы и афиняне...

Афины, расположенные в самом центре греческого мира, на перекрестье его важнейших торговых путей, за короткий срок превратились в купеческую Мекку. В гаванях этого города — Фалероне, а позднее — в Пирее, ставшем международным портом, можно было встретить корабли всех известных тогда народов, услышать самую диковинную речь, купить самые редкостные товары.

Порт Пирей включал в себя три гавани — Кантар (Жук), Зея и Мунихия. Его строительство началось в V веке до н. э. на полуострове, оборудованном единой системой обороны и соединявшимся с Афинами восьмикилометровым коридором — Длинными стенами. Эстионея, мол Пирея, хорошо защищал вход в гавань, отмеченный двумя сторожевыми башнями. По обеим сторонам гавани были устроены причалы, у каждого могло швартоваться одно судно. Главной достопримечательностью Пирея был прямоугольный Арсенал размером сто двадцать пять на семнадцать метров, где хранились корабельные принадлежности, рангоут, такелаж и все необходимое для ремонта. Пирейскую гавань как бы обнимали стены пристани Мунихии. Афинские гавани имели верфи, доки, мастерские, стапели и крытые стоянки триер, вмещавшие около 330 года до н. э. триста семьдесят два корабля: девяносто четыре в Кантаре, сто девяносто шесть в Зее и восемьдесят два в Мунихии. Позднее их число возросло до четырехсот. Военная гавань была защищена охраняемыми стенами, навесами и тентами, скрывающими корабли от посторонних взоров. Ее осмотр или проникновение внутрь без разрешения карались смертью, это было в порядке вещей во всех военных гаванях древности.

Главным предметом афинского экспорта было зерно, и афиняне еще со времени Писистрата заботились о том, чтобы ни один корабль с этим жизненно важным грузом не миновал афинских причалов. Для этого в торговые гавани избирались по жребию десять портовых попечителей. «Им вменяется в обязанность,— пишет Аристотель,— наблюдать за торговыми пристанями, и из приходящего в торговую пристань хлеба они должны заставлять торговцев две трети доставлять в город». Те, кому эти порядки были не по нраву, могли проплыть чуть дальше к западу и вести торговые операции в так называемой «Плутовской гавани» — общеизвестном притоне контрабандистов, находя-

шемся вне афинской юрисдикции (ныне — Капелопулу, с тем же значением).

Главные артерии тянулись из Египта — через Крит и Киклады, из Сидона — через Кипр и Родос, из Милета — через Киклады, из Византия — через Геллеспонт, Лемнос и Хиос, из Италии и Сицилии — через Коринф. Это были те самые пути, по которым совсем еще недавно шла Великая греческая колонизация. Теперь движение стало двусторонним. Греки снимали первый урожай от посеянных ими всходов. Процветали банкиры, менялы и судовладельцы. Процветали мощенники всех мастей и оттенков, а благодаря им — судебные ораторы и наемные свидетели. С ноября по апрель, когда не было навигации, бесперебойно заседали суды, разбираясь в юридических хитросплетениях, оживленно обсуждаемых потом во всех харчевнях.

И на всех этих путях, за каждым островом, в любой бухте или лагуне, у всякой извилины побережья купцов поджидали пираты — изобретательные, отчаянные и злобные. Некоторые из них занимают высокие должности при дворах великих царей и действуют с их ведома и согласия.

Дарий посылает сатрапа Каппадокии Ариарамна к берегам Скифии, чтобы захватить рабов; дело поставлено на широкую ногу: сатрап отплывает на тридцати пентеконтерах.

Сиракузский тиран Гиерон, владыка Тирренского моря, под предлогом борьбы с пиратством высылает одну за другой четыре экспедиции к берегам Этрурии и Корсики, превращает их в безлюдные пустыни и попутно захватывает остров Ильву.

Философ-скептик Бион попадает в плен к пиратам, но, вероятно, откупается (сведений об этом нет).

Печальнее окончилась морская прогулка в Эгину философа-киника Диогена: он был захвачен пиратской шайкой Скирпала, увезен на Крит и продан там в рабство коринфянину Ксениаду.

Философы относились к подобным мелочам философски, они рождали софизмы. Скептик Пиррон изрек: «Киликийцы находят удовольствие в разбое, эллины — нет»; и еще: «Пират — ничуть не более дурной человек, чем лжец». Вывод очевиден: киликийцы — дурные люди.

Пираты об этом не знают. Их заботы — сугубо земные. Становится известной пиратской базой остров Ла-

да, прикрывающий милетскую гавань. Жители Памфилии, замечает Страбон, «первые воспользовались своими гаванями как опорными пунктами для морского разбоя; причем они или сами занимались пиратством, или же предоставляли пиратам свои гавани для сбыта добычи и в качестве якорных стоянок. Во всяком случае в памфилийском городе Сиде были устроены корабельные верфи для киликийцев, которые продавали там пленников с аукциона, хотя и признавали их свободными». Киликийские эвпатриды удачи облюбовали город Корик. «Как говорят,— продолжает Страбон,— все побережье около Корика являлось притоном пиратов, так называемых корикейцев, которые придумали новый способ нападения на мореходов: рассеявшись по гаваням, пираты подходили к высадившимся там купцам и подслушивали разговоры о том, с каким товаром и куда те плывут; затем, собравшись вместе, они нападали и грабили вышедших в море купцов. Вот почему всякого, кто суется не в свое дело и пытается подслушивать секретные разговоры в стороне, называем корикейцем...». Такой способ гарантировал, что на захваченном судне окажутся не саркофаги или медные слитки, а кое-что поинтереснее.

Пиратство осуждалось и преследовалось. Пиратство регламентировалось и охранялось законами. Выше уже упоминался закон Солона, уравнивавший в правах моряка, торговца и пирата: все они были в конечном счете «мужами, промышляющими морем». Грабить соседей или совершать пиратские рейды не считалось дурным тоном и позднее. При заключении торгового фрахта его участники не забывали упомянуть в договоре возможные убытки вследствие захвата груза пиратами или выплаты им денег в качестве откупа. Только эти убытки да еще выбрасывание груза за борт в случае аварии не требовали возмещения. Морской разбой был таким же неизбежным и неустранимым злом, как рифы, противные ветры или коварные течения. Но если ветер можно переждать, а течение преодолеть, то нападение пирата было всегда непредсказуемо. И такая возможность постоянно учитывалась и даже планировалась, как сегодня, например, планируются потери «на бой» для стеклотары, «на усушку» для фруктов или «на утруску» для сыпучих грузов.

Так продолжалось от «золотого века» Писистрата до «золотого века» Перикла (444—429 годы до н. э.),

когда эгейские купцы получили непродолжительную передышку. Метод Перикла был остроумен и прост. «Морское дело — это искусство,— приводит Фукидид его слова,— как и всякое другое, и ему нельзя предаваться от случая к случаю, и даже — более того — наряду с ним не должно заниматься ничем другим, а посвящать ему все силы». За словом последовало дело. Ежегодно в море высылались шестьдесят триер, и на них в течение восьми месяцев (такова была теперь длительность навигации) проходили обучение за плату афинские граждане, предварительно вышколенные на береговом макете, имитирующем гребные скамьи (так поступали и римляне).

Этим убивали сразу трех зайцев: в Афинах никогда не было недостатка в обученных моряках, праздная чернь (выражение Плутарха) получала средства к существованию, а пираты гораздо реже осмеливались появляться в афинских водах. Чуть позднее афинскому флоту удалось загнать морские шайки в их убежища и стать полновластным хозяином вод. «...Из обеих частей земной поверхности, доступных людям,— говорит Перикл афинянам, намекая на собственные заслуги,— суши и моря — над одной вы господствуете всецело, и не только там, где теперь плавают ваши корабли; вы можете, если только пожелаете, властвовать где угодно. И никто, ни один царь, ни один народ не могут ныне воспрепятствовать вам выйти в море с вашим мощным флотом».

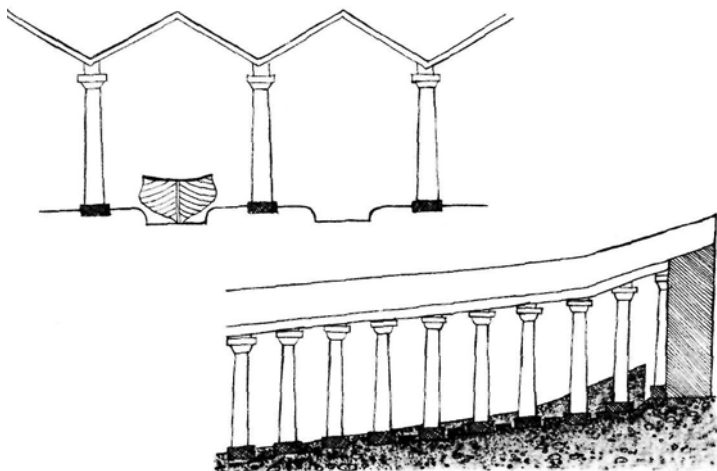
Возглавляемый Афинами Морской союз насчитывал до двухсот государств. Афины, Делос, Крит, Хиос, Византии сделали крупнейшими международными рынками рабов, и лидером среди них был Хиос, разжиревший на посреднической торговле с Востоком и первый пустивший в оборот рабов из варварских стран; его олигархи имели их больше, чем кто бы то ни было в греческом мире. Добывать рабов-неварваров стало труднее, ибо был принят закон, карающий смертью уличенных андраподистов. В Пирей и Фалерон хлынули потоки иноземных товаров. Афины стали монополистом в торговле хлебом, доставляемым с Понта, Эвбеи, Родоса и из Египта. Все корабли с зерном должны были швартоваться в Пирее, и лишь когда афиняне решали, что сами они хлебом обеспечены, кормчим разрешалось увозить остатки груза куда они пожелают. Все важнейшие торговые пути в пределах Эгейского

моря жестко контролировались афинским флотом, насчитывавшим ко времени Пелопоннесской войны триста триера, тогда как, например, Коркира имела их сто двадцать, Хиос — шестьдесят, Мегара — сорок.

Начало морскому могуществу Афин положил Фемистокл, убедивший сограждан во время войны с персами уделить первоочередное внимание флоту, причем не пентеконтерам, а гораздо более совершенным триерам. «Деревянные стены» (борта кораблей) должны были спасти Афины и сделать их властителем морей.

Раньше Аттика разделялась на сорок восемь навгарий (округов), обязанных постоянно содержать в полной боевой готовности по одному кораблю. При Фемистокле флот создавался централизованно: забота о нем была возложена на высший правительственный орган Афин — Совет Пятисот. Аристотель сообщает, что «Совет следит и за построенными триерами, за оснасткой их и за корабельными парками (эллинги, где хранились вытасненные из воды корабли.— А. С.), строит новые триеры или тетреры, в зависимости от того, какой из этих двух видов решит построить народ, дает им оснастку и строит парки. А строителей для кораблей выбирает народ поднятием рук. Если Совет не передаст этого в готовом виде новому составу Совета, он не может получить полагающуюся награду (золотой венок.— А. С.), так как ее получают при следующем составе Совета. Для постройки триеры он избирает из своей среды десять человек в качестве строителей триера». Народ решал и кому быть флотоводцем: так в 441 году до н. э. он оказался благосклонен к... философу Мелиссе, возглавившему флот восставшего Самоса и разбившему афинскую эскадру, которой командовал... поэт Софокл! Строители кораблей, избравшиеся из наиболее богатых граждан, назывались триерархами, их миссия — триерархия — заключалась в том, чтобы корабль мог в любой момент выйти в море. Как они будут это выполнять — никого не интересовало. Вся оснастка, ремонт, экипировка относились на их счет, это считалось очень почетным, хотя всякий гражданин, как правило, стремился уклониться от этой чести. Со времени Фемистокла каждый состав Совета оставлял после себя два десятка новых кораблей.

Жителю нашего века, не историку, мало что говорит слово «триера». Но оно много говорило древнему гре-



Зимняя стоянка афинских кораблей. Реконструкция

ку. Для него существовали триеры афинские и коринфские, карфагенские и финикийские, самосские и милетские. Все они различались конструкцией и боевыми качествами, как различаются современные крейсера или авианосцы — русские, английские, японские. Поэтому строительство боевых кораблей засекречивалось, а их конструктивные особенности тщательно оберегались от чужого глаза. Все помнили мудрый пример коринфян, не допустивших на свои верфи даже союзников, а выславших к ним Аминокла. Можно не сомневаться в том, что и он не допускал на место строительства никакие комиссии, а вручал уже готовый товар, подобно тому как художник сдергивает занавес лишь с готовой картины.

Так поступали все, и афиняне не были исключением: их верфи постоянно охраняли пятьсот стражников, а причалы с кораблями прикрывались от солнца, дождя и нескромных взоров навесами. Зимой корабли хранились в закрытых ангарах, представлявших собой крытое двускатной крышей помещение с ровно повышающимся каналом. Крыша покоилась на двух параллельных рядах колонн. Корабли входили в канал, под их киль подкладывались пропитанные маслом катки, свободно закрепленные поперек канала, а борта опирались на базы колонн. Затем корабль подтягивали на катках (вероятно, связанных с таями) к тому

месту, где дно канала выходило к поверхности воды, и вытаскивали на сушу. Разница между начальным и конечным уровнями дна канала доходила до четырех метров. Такой док обнаружен во время раскопок в акарнанском порту Эниадах, его размеры 9 X 2,3 метра. Доступ в эти помещения имел ограниченный круг лиц. Вероятно, запрет на разглашение тайны существовал и для писателей, и историков, потому что ни один из них не дает сколько-нибудь детального описания конструкций, предоставляя богатую пищу для воображения исследователям грядущих поколений.

Результат дальновидной политики Фемистокла не замедлил сказаться. По свидетельству Геродота, возможно преувеличенному, флоту персов, насчитывавшему тысячу двести семь триер и до трех тысяч «30-весельных, 50-весельных кораблей, легких судов и длинных грузовых судов для перевозки лошадей», противостояли двести семьдесят одна триера и девять пентеконтер Афин и их союзников. Победили греки — благодаря своей хорошей выучке и таланту флотоводца. Персы получили наглядный урок морской стратегии: множество их кораблей погибло во время бури по неопытности кормчих, а в сражении при Саламине в 449 году до н. э. большую панику создали финикияне — отличные моряки, чьим ремеслом, однако, была торговля, но не военное дело. Так Афины стали первостепенной морской державой.

Они перестали ею быть в 414 году до н. э., когда потеряли под Сиракузами двести пятнадцать своих триер. Лишенные военной поддержки афинские торговые суда оказались прикованными к своим гаваням: на западе их перехватывали коринфские триеры (Коринф имел их девяносто в метрополии и тридцать восемь — в колониях, это были корабли экстра-класса), на востоке — спартанские. От Афин отпали Эвбея и Фасос, спартанцы заняли черноморские проливы и укрепились в Византии и Калхедоне. Однако требование Спарты официально отказаться от власти над морем афиняне отклонили. Они еще на что-то надеялись...

Надежды их рухнули окончательно в 405 году до н. э., когда у Геллеспонта спаслись бегством лишь девять афинских триер из ста восьмидесяти. Это даже нельзя назвать битвой, при упоминании об этой трагикомедии сквозь слезы проскальзывает смех. Спартанцы воспользовались общей для всех традицией вы-

таскивать корабли на берег, дождались удобного момента, когда афиняне ушли в ближайшие селения за продовольствием (об этом дали знать разведчики, просигналив повернутыми к солнцу щитами), и захватили афинский флот, не потеряв ни единого человека. Девятью уцелевшими афинскими триерами командовал талантливый флотоводец Конон, своим спасением он был обязан выучке команд и дисциплине. В этой «битве» с обеих сторон участвовали пираты, и, возможно, их беспечности афиняне обязаны своим позором не меньше, чем спартанцы — своим триумфом. Весть об этой «выдающейся победе» принес в Спарту милетский пират Теопомп. Афинский флотоводец Филокл и четыре тысячи пленников были казнены, и трупы их были оставлены без погребения в знак величайшего презрения. Отныне афинянам разрешалось иметь только двенадцать кораблей для береговой обороны.

В 394 году до н. э. афиняне все же отомстили спартанцам, хотя и чужими руками: персидский флот разбил у Книда спартанскую эскадру; персами командовал афинский стратег Конон.

После окончания войн разбой вспыхивает с новой силой: на большие дороги моря выходят не только оказавшиеся не у дел пираты, но и оставшиеся без работы моряки государственных флотов. Все они словно стремятся наверстать упущенное. Ученик Сократа Алкивиад, по свидетельству судебного оратора Лисия, «проиграл в кости все, что у него было, и, избрав себе опорным пунктом Белый берег, топил в море своих друзей (сограждан.— А. С.)». Грабежом занимались в Херсонесе Фракийском афиняне, посланные туда во главе с Диопифом для наведения порядка. Этим же промыслом злоупотреблял по соседству спартанский эфор Анталкид. «То корабли наши в Понте погибли, то они захвачены спартанцами при выходе из Геллеспонта, то гавани находятся в блокаде...» — жалуется Лисий. Военные конвои, снаряжаемые на деньги торгово-морских воротил, отчаянно боровшихся за свои прибыли, мало помогали купцам: слишком многочисленны были пиратские флотилии. Кроме того, во всех государствах процветал закон, разрешающий налагать арест на груз или корабль купца, с чьим государством нельзя было договориться иным путем. Покидая гостеприимную гавань на пути в Понт, на обратном пути купец рисковал лишиться всего в этой же гавани.

Охрану торговых путей берет на себя Родос. Не остров Родос, а одноименный город, построенный Гипподамом, только что закончившим реконструкцию Пирея. «Город родосцев,— пишет Страбон,— лежит на восточной оконечности острова Родос; в отношении гаваней, дорог, стен и прочих сооружений он настолько выгодно отличается от прочих городов, что я не могу назвать другого приблизительно равного или тем более несколько лучше его. Удивительно также... то заботливое внимание, которое они уделяют... флоту, благодаря которому они долгое время господствовали на море, уничтожили пиратство и стали друзьями римлян и всех царей, приверженцев римлян и греков. (...) Что касается якорных стоянок, то некоторые из них были скрыты и вообще недоступны народу; и всякому, кто их осматривал или проникал внутрь, было установлено наказание смертью. Здесь, как в Массалии и Кизике, все, что имеет отношение к архитекторам (судостроителям.— *А. С.*), изготовлению военных орудий и складов и прочего, служит предметом особой заботы и даже в большей степени, чем где бы то ни было». Свои карийские владения Родос превратил в цепь неприступных крепостей, а собственные гавани обезопасил, создав на противоположном малоазийском берегу, в Лориме, сильную военную гавань с арсеналами и доками.

Родос вел обширную посредническую торговлю и был одной из самых крупных перевалочных баз для товаров, развозимых во всех направлениях. Его двухпроцентная пошлина на ввоз и вывоз зерна, оливкового масла и других товаров давала ежегодную прибыль порядка миллиона драхм. Установленная им монополия на собственное вино заставляла родосских корабельщиков искать все новые и новые рынки сбыта, и они доходили до Крыма на севере и Испании на западе. Афинские банкиры и финикийские купцы были частыми гостями на его площадях, на его рынках пурпур тирских тканей отражался в сидонском стекле, золото египетской и крымской пшеницы затмевало груды золота на столах менял, а индийский жемчуг соперничал красотой с изделиями из слоновой кости. Здесь можно было купить и продать все, что только способен был измыслить самый изощренный ум.

Родосу было что охранять, И было — от кого. Пиратские шайки рождались и лопались как пузыри на

воде во время грозы, и эта страшная гроза бушевала на всех морях от Мессаны до Византия. Греки едва успевали запоминать новые имена, но запомнив, уже не могли забыть их до конца своих дней.

В 362—361 годах до н. э. эскадра мессенца Александра из Фер опустошила Киклады, захватила остров Пепареф в Северных Спорадах и ворвалась в Пирей, где добычей пиратов стали столы с грудками золота и серебра, брошенные бежавшими в панике менялами. Другой пират, Сострат, примерно в это же время захватил принадлежавший афинянам Галоннес. Остров (а заодно и Пепареф) отбил Филипп II Македонский и, не зная, что с ним делать, предложил афинянам в подарок, дабы заручиться их расположением. В афинском народном собрании начинается затянувшаяся полемика, следует ли принимать Галоннес как дар или же требовать его как свою собственность. Раздраженный Филипп пишет афинянам: «Значит, если вы утверждаете, что сами передали его Сострату, то этим самым признаете, что посылаете туда разбойников; если же он владел им без вашего разрешения, тогда что же ужасного для вас в том, что я отнял этот остров у него и сделал это место безопасным для проезжающих?».

Филипп сумел создать не очень большой (сто шестьдесят триер), но достаточно хорошо оснащенный флот, базировавшийся в Амфиполе, однако и ему было не под силу обуздать пиратскую вольницу. Вскоре этот флот почти весь погиб в битве у Византия, где ему противостояли объединенные морские силы Афин (построивших новый флот из трехсот пятидесяти триер при попустительстве Филиппа), Родоса и Хиоса. Тем не менее после разгрома Греции Филипп созвал в Коринфе в 337 году до н. э. общегреческий конгресс, и на нем в числе других важнейших политических вопросов было рассмотрено и декларировано предложение о свободе мореплавания и повсеместной борьбе с пиратством, ставшее отныне законом.

Закон этот остался на бумаге. Походы Александра, его долгое отсутствие, безраздельная власть алчных наместников и командиров, гарнизонов во всех областях и городах необъятной державы, борьба партий — все это стало хорошим катализатором распространения пиратской угрозы. Еще быстрее пошел этот процесс двумя годами позже — после неожиданной смерти

Александра в Вавилоне и распада его империи. Борьба за власть между его крупнейшими военачальниками — диадохами, переросшая в гражданскую войну, стала питательной средой, в которой с непостижимой быстротой распространялся смертоносный вирус пиратства. Даже самые мирные морские торговцы по необходимости поправляляли свои дела разбоем. Потерять все — или ухватить хоть что-то. Выбора здесь зачастую не было.

В конце концов империя была поделена. В 311 году до н. э. в ее азиатской части образовалось государство, созданное полководцем Селевком. В 306 году до н. э. македонский трон занял диадох Антигон. Год спустя Птолемей короновался царем Египта. Наконец, в 283 году до н. э. возникло Пергамское царство, где царем стал грек Филетер, начальник гарнизона Пергама.

В 332—331 годах до н. э., еще при жизни Александра, в юго-восточной части Средиземноморья произошло событие, надолго предопределившее судьбы всех, кто кормился морем: по совету знатока этих мест Гомера, явившегося македонскому государю во сне, в устье Нила, близ острова Фарос, была основана Александрия. Город строился сразу по единому плану, разработанному архитектором Динохаром, взявшим за основу систему Гипподама. Александрия была задумана как морская крепость, способная содержать флот, достаточный для того, чтобы обеспечить городу не только безопасность, но и господство на море.

Большой флот требовал хорошей гавани — одновременно морской и речной. Динохар вместе с Александром Македонским разработал ее проект, но завершено строительство было только при Птолемеи II. Если вообразить себе Кронштадт, соединенный дамбой длиной в тысячу триста метров с городом Ломоносовом, можно получить неплохое представление об этом сооружении. Динохар задумал соединить Фарос дамбой-мостом Гептастадием с материком и укрепить всю эту часть города. В городе дамба, примыкая к природной бухте в районе Брухейона, образовывала отличную стоянку для кораблей, а сильно укрепленный остров превращался в мощный форпост на случай внезапного нападения. Эта дамба не касалась суши, с бере-

гами материка и острова ее соединяли мосты, парящие высоко в небе на мраморных колоннах. Под ними могли свободно проходить любые суда. Западнее и восточнее были сооружены еще две дамбы, параллельные главной и тоже не касавшиеся суши. Гептастадий образывал две гавани — искусственную Эвност, связанную каналом протяженностью в два с половиной километра с внутренним Мареотидским озером, и естественную Большую с частным портом Птолемея. Здесь мостов не было. Узкие проходы между их оконечностями и Фаросом в случае опасности перекрывались массивными цепями (как это делали карфагеняне), обеспечивая гарантию против всяких неожиданностей. «Те корабли, которые по неосторожности или от бурь меняли свой курс и попадали сюда, делались добычей жителей Фароса, которые грабили их точно пираты, — пишет Цезарь и добавляет: — Но против воли тех, кто занимает Фарос, ни один корабль не может войти в гавань вследствие узости прохода». В юго-восточной части Эвноста, в устье Мареотидского канала, располагалась военная (тоже искусственная) квадратная гавань с верфями — Кибот.

Очень может быть, что идею этого проекта Динохар заимствовал у сицилийцев: точно такая же каменная дамба еще в VI веке до н. э. соединяла побережье Сиракуз с близлежащим островом Ортигия, имевшим две гавани. В малой гавани — Лаккии — помещались шестьдесят триер, они могли входить в нее только поодиночке через запирающиеся ворота. В 413 году до н. э. дно сиракузских гаваней было утыкано острыми сваями, на которых погибла большая часть афинского флота: это был один из способов защиты, такие «частоколы» упоминает, например, Фукидид. Но нельзя исключать и того, что образцом для Динохара послужил Милет с его островом Ладдой, тем более что строителем милетской гавани был Гипподам.

В восточной части Фароса на скале была воздвигнута крепость, ее стодвадцатиметровая башня служила маяком. Первый ярус был сложен из шлифованного известняка, длина стороны квадратного основания составляла тридцать с половиной метров. В этом ярусе постоянно находилась охрана и размещались запасы продовольствия и цистерны с питьевой водой на случай осады. Винтовая внутренняя лестница вела в восьми-

гранный второй ярус, посвященный восьми ветрам. Ярус был облицован мрамором, а на его углах стояли скульптуры. Много выдумки вложили александрийские инженеры в эти статуи: одна из них отбивала часы суток (куранты), другая подавала сигналы при появлении вражеских кораблей, третья (вращающаяся) всегда указывала рукой на солнце. Над этим ярусом возвышался еще один, окруженный гранитными колоннами, — фонарь-купол, увенчанный семиметровой позолоченной статуей Посейдона с лицом Александра. Сложная система зеркал обеспечивала видимость света маяка на расстоянии до сорока километров. Возможно, это проект Архимеда, как и еще один: арабский путешественник Насир-и-Хосров, видевший в XI веке этот маяк еще целехоньким, сообщает, что на нем была установлена огромная линза из зеркально отполированного металла, способная так фокусировать солнечные лучи, что поджигала неприятельские корабли. О подобном устройстве сообщали и античные, гораздо более ранние источники, повествующие об обороне Сиракуз.

На маяке было выбито имя Птолемея, но когда отвалилась штукатурка, на открывшейся мраморной плите оказалась другая надпись: «Сострат, сын Декстифона из Книды, посвятил богам-спасителям на благо мореплавателям». Каждый мог понимать текст в меру своего разумения: богами-спасителями называли Диоскуров, но богами официально называли и Птолемея, а тронное имя Спаситель (Сотер) носил основатель их династии, получив его от родосцев.

Это сооружение, причисленное к «чудесам света», стало эмблемой Александрии и долго служило образцом для римлян. Маяк воспевали многие поэты, в том числе такие знаменитости, как сицилиец Посидипп. Император Адриан вычеканил его на одной из своих монет.

Александрия не сразу превратилась в главный порт Средиземного моря: создание описанных сооружений и флота требовало времени и средств. Но в борьбу за море она включилась с первых дней своего существования. Начальные ее шаги в этом направлении облегчались наличием македонской талассократии. После смерти Александра, когда диадохи занимались дворцовыми интригами и вербовкой армий, Птолемей продолжал наращивать морские силы: дальновидный политик, он понимал, что судьба морской державы должна ре-

шаться на море. Его правота стала очевидной несколько лет спустя, когда первенство на море оспаривали Афины и Македония. Но дебют Египта на морской арене оказался неудачным: Птолемей неверно оценил соотношение сил и явно преждевременно заявил о своих притязаниях.

К этому времени афинский флот насчитывал до двухсот сорока боевых кораблей — тетрер и триер и был равен македонскому, построенному на верфях Финикии по сицилийскому образцу. Равновесие сил подталкивало на поиски союзников. Ими могли быть только пираты: государи во все времена не гнушались их услугами, когда под ними начинали тлеть троны. В 306 году до н. э. Антигониды восстановили пошатнувшееся было македонское господство на море: Деметрий I в морской битве у кипрского города Саламина разгромил флот будущего властителя Египта и захватил ряд стратегически важных гаваней в Греции, Малой Азии и Финикии. В этой баталии мерились силами триста шестьдесят или триста семьдесят кораблей. Год спустя Деметрий, сделав ставку на пиратов, безуспешно попытался взять штурмом союзный Египту Родос (за это он получил прозвище Полиоркет — «Осаждающий города»), и с этого времени его стали преследовать неудачи.

Подобно Александру, он пытался вести борьбу с пиратством, но так же безуспешно. После его поражения в 285 году до н. э. властителем моря стал наконец Птолемей I. С флотом, сданным ему флотоводцем Деметрия Филоклом, он подчинил Киклады, Тир и родной город Филокла Сидон, превратил Милет, Самос и восточнокритский город Итан в свои военно-морские цитадели и провозгласил себя главой Островной лиги, созданной Родосом для борьбы с пиратством и включавшей почти все острова и некоторые города у западного побережья Малой Азии от Геллеспонта до Ликии.

Едва ли Птолемя можно было поздравить с таким приобретением. Это был пиратский берег в полном смысле слова.

По-прежнему кишел пиратами Херсонес Фракийский, а когда афиняне попытались очистить его, разбойники заручились помощью Харидема. Этот человек сперва командовал пиратским судном и числился среди врагов афинян. Позднее, сколотив капитал, он бросил эту хлопотную профессию, собрал отряд наемников и поступил на службу к своему недавнему врагу — афи-

нянину Ификрату, но охотно откликнулся на просьбы старых друзей вроде упомянутой и не задумываясь обращив меч против своих нанимателей. Быть может, он успокаивал свою совесть тем, что и афинские его коллеги вели себя ничуть не лучше, — например, Харес, не ставший тираном Митилены лишь благодаря вмешательству Александра. Чем кончилась карьера Харидема, мы не знаем. Возможно, ее финал не слишком отличается от судьбы метимского тирана Аристоника: он, сообщает Арриан, «вошел в хиосскую гавань на пяти пиратских суденышках, не зная, что гавань уже находится в руках македонцев... Всех пиратов тут же изрубили в куски...».

Надпись, обнаруженная в руинах Эгиале на кикладском острове Аморгос и датируемая рубежом III и II веков до н. э., рассказывает: «Пираты пришли в нашу страну ночью и похитили молодых девушек и женщин и других людей, рабынь и свободнорожденных, числом до 30 или больше. Они отвязали суда в нашей гавани и, захватив судно Доризя (возможно и другое прочтение: дорийское, т о есть спартанское судно. — А. С.), увезли на нем своих пленников и добычу». Чтобы предотвратить насилия или продажу пленников в рабство, двое из них, братья Гегесипп и Антипапп, сыновья богатого горожанина Хегесистрата, убедили главаря пиратов Соклеида отпустить всех свободных и некоторых вольноотпущенников и рабов для сбора выкупа, предложив в залог самих себя. Пираты сорвали на этом деле недурной куш.

Однако нельзя сказать, что Соклеиду очень уж повезло. Надпись с Наксоса, например, говорит о двухстах восьмидесяти захваченных пленниках, и подобными историями в ту эпоху никого нельзя было удивить. Кустарные методы Одиссея ушли в прошлое, дело было поставлено на промышленную основу. И на законную. Платон осуждал андраподистов: он был однажды сам продан в рабство и выкуплен с большими хлопотами. Зато его ученик Аристотель без тени сомнения полагал, что «охотиться должно как на диких животных, так и на тех людей, которые, будучи от природы предназначены к подчинению, не желают подчиняться. Такого рода война по природе своей справедлива». Результаты не замедлили сказаться.

В 255 году до н. э. Македония ненадолго вернула господство на море: преемник Деметрия Антигон II Го-

нат построил в Коринфе новые корабли, одержал с помощью Родоса победу над флотом Птолемея II у Коса и Андроса и стал диктатором Островной лиги. Но уже через три года он утратил это преимущество, и его пиратские союзники стали служить новому господину так же ревностно, как служили прежнему. В 249 году до н. э. Птолемей вновь обрел талассократию в Эгейском море, оставив македонянам лишь Киклады.

Никто из этих царей и полководцев, обладателей пышных титулов и золотых тронов, несметных богатств и внушительных флотов, не мог обойтись в своих притязаниях на мировое господство без помощи тех, на кого в передышках между баталиями они устраивали форменную охоту и кого в лучшем случае считали грязью под ногами. Никто не мог отличить наемника от пирата. Они презирали их — и без тени сомнения принимали их помощь. Эту политику много лет спустя афористично сформулировал римский император Веспасиан: «Деньги не пахнут». Пиратские эскадры были в составе флота Ксеркса, когда он шел на Элладу. До восьми тысяч пиратов присоединилось к Деметрию в его борьбе с диадохом Кассандрой в 302 году до н. э., а двумя годами раньше они помогали ему штурмовать Родос. Команды трех беспалубных кораблей «архипирата» Тимокла, состоявшего на службе у Деметрия, прослыли лучшими в его флоте.

Македонский писатель II века Полиен упоминает, что Антигон Гонат сумел взять в плен Кассандра, лишь пустив в ход пиратскую эскадру этолийца Амения, и что гарнизон Деметрия в Эфесе состоял в значительной мере из пиратов во главе с Андроном — таким же кондотьером, как Харидем, продавшим Деметрия стратегу Лисимаха Лику и тем предопределившим исход операции. Пиратскую флотилию завербовал и Птолемей II для участия в Эгейской войне, и есть мнение, что одна из ее наиболее посещаемых стоянок была на Крите. С помощью этой же эскадры сын Кратера (военачальника Александра Македонского) и Филы (матери Гоната) Александр утвердил себя во владении Коринфом и приобрел Халкиду. Этолийцы целыми толпами крейсировали по Эгейскому морю, беззастенчиво грабя соседей, а в 220 году до н. э. их предводители Скопас и Доримах с молчаливой санкции своего правительства обогнули Пелопоннес и совершили налет на берега Коринфского залива, обобрав по пути Мессению.

В 189 году до н.э. римский консул Гней Манлий Вулсон серией непрерывных набегов держал в постоянном страхе фригийцев и занимался шантажом и вымогательством у греческих городов Ликии и Памфилии. И в это же время спартанский тиран Набис, как можно заключить из слов Полибия, самолично участвовал в рейдах критских пиратов на манер Одиссея.

Подобным примерам нет числа, но хотя морской разбой и распустился пышным цветом, до ягод было еще далеко. «Золотой век» пиратства был впереди.

В то время как в эгейских портах купцы трудолюбиво подсчитывали убытки, причиненные пиратами, не менее важные события происходили на западе. Как Деметрий долго властвовал восточными водами, так господином центральной части Средиземного моря был тиран Агафокл Сиракузский, а запад контролировали карфагеняне. Но в 265 году до н. э. появился еще один претендент на звание властелина морей: Рим завершил подчинение Итальянского полуострова.

Сицилийцы в основном крутились вокруг своих берегов, грабя подряд всех проезжих. Другое дело — Карфаген. К III веку до н. э. его расцвет и величие достигли кульминации. Он господствовал во всем западном Средиземноморье. По новым договорам с Римом, заключенным в 348 и 279 годах до н. э., карфагеняне не заплывают в Тирренское море, а римляне — западнее Сардинии. Корсика и Сицилия остаются спорными территориями. Немного времени спустя ею осталась только Корсика. Агафокл приглашает карфагенян в восточную Сицилию, надеясь с их помощью подавить восстание черни. Восстание подавлено. Но у пунийцев есть одна черта, общая с римлянами, — они не любят делать половину дела. Талантливый полководец Гамилькар Барка (Молния) завоевал всю Сицилию, кроме Сиракуз и Мессаны, и укрепил позиции Карфагена в Испании. Из сицилийской крепости Лилибея Гамилькар в 269 году до н. э. совершил поход в южную Италию и разорил греческие города Гераклею и Метапонт. Но на обратном пути у Мессаны его уже ждали римляне. Это было первое военное знакомство Карфагена с Римом. Здесь Гамилькар узнал, что такое поражение.

Возвышение Рима причиняло беспокойство не только Карфагену. Опасность нависла и над Сицилией. В

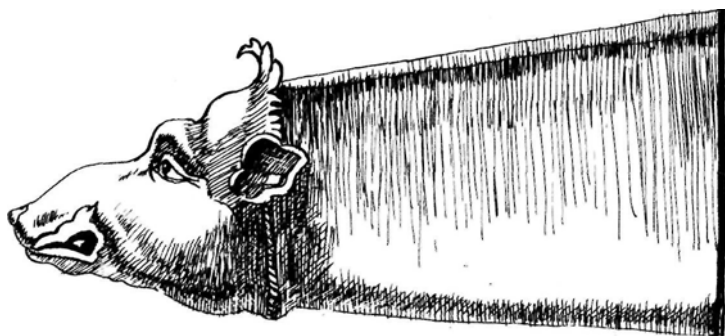
265 году до н. э. тираном Сиракуз становится Гиерон II, он заключает с Карфагеном военный союз. Год спустя союзники были разбиты двумя легионами римского консула Аппия Клавдия Каудекса. Частые мелкие стычки, следовавшие за этим, осады городов, грабежи и пожары не могли не привести к большой войне. Она началась в этом же году и получила название Пунической.

Римские когорты, тесня карфагенских наемников, быстро добились успехов в Сицилии и даже перетянули на свою сторону Гиерона, едва не лишившегося армии в стычке с римлянами. (По сообщению Полибия, тиран, оценив обстановку, оставался их союзником и во время второй войны.) В 262 году до н. э. римляне осадили Агригент, славный своим храмом Зевса. Скульптуры его фронтонов — гигантомахия на восточном и гибель Трои на западном — ожили в самом городе.

Но римлянам приходилось выполнять работу Сизифа: карфагеняне, имевшие хороший флот, неустанно перебрасывали в принадлежавшую им западную Сицилию свежие силы и даже стали появляться в Италии. У Рима флота не было: он уничтожил все свои триремы в 311 году до н. э. собственными руками, после одновременной гибели многих кораблей с людьми во время шторма, и горько теперь сожалел об этом. С тех пор в течение двух десятилетий римские воды патрулировали лишь две эскадры по десять трирем каждая: это была обычная численность римских эскадр. Но когда уверовавшие в свою морскую мощь сыны Ромула атаковали однажды греческий флот Тарента, они получили столь чувствительный шелчок, что вытащили и эти свои корабли на сушу и оставили их гнить на катках, а для охраны морских дорог мобилизовали южноиталийских греков, которых они называли союзниками.

Пираты — это, конечно, досадно. Но сейчас не до них. Речь идет о жизни Римского государства.

Римляне быстро исправили свою оплошность после того, как в их руки попала севшая на мель карфагенская пентера. По ее образцу при помощи южноиталийских греков и на их верфях они за два месяца строят сто двадцать точно таких же кораблей, проходят краткосрочные мореходные курсы и тактику морского боя у подвластных им этрусков и уже через три месяца, на четвертом году войны, консул Гай Дуилий, имея на десять кораблей меньше, чем пунийцы, выигрывает морское сражение при Милах.



Таран в виде головы вепря, найденный на дне генуэзской гавани

В Риме воздвигается высокая мраморная колонна Ростра, утыканная тридцать одним форштевнем захваченных кораблей (она была потом перенесена в Капитолий). Этот обычай, древний и повсеместный, упоминал еще Геродот: после победы над самосцами «эгинцы отрубили носы с изображениями вепря и посвятили в храм Афины на Эгине». Эти носы, бронзовые или железные, римляне называли рострами или, реже, латинизированным греческим словом «эмбол» (клюв), а изображение вепря — не что иное, как окованная металлом балка, выступавшая из носовой части над килем, выполнявшаяся в виде клыков вепря, звериной головы или острого птичьего клюва и игравшая роль тарана. Один такой таран был поднят со дна генуэзской гавани, где в VI веке до н.э. разыгралось морское сражение с карфагенянами, возглавляемыми Магоном. Во время Пуни-



Ростры с таранами. Изображения на медалях

ческих воин ростр стало несколько, их устанавливали не только над килем, но и вровень с ним, как показано на одной римской медали того времени. А два столетия спустя на монете эпохи Августа показан еще и третий таран, подводный.

Иногда вместо трех таранов устанавливали один, имевший вид трезубца. Двойной или тройной удар был сущим бедствием, особенно если пробоина приходилась ниже ватерлинии... Вот эти-то ростры первым делом и отпиливали победители. Эта своеобразная «казнь» кораблей преследовала двойную цель: уничтожение неприятельского флота и прославление победителя.

Еще в 338 году до н. э. после успешного окончания 2-й Латинской войны римляне отправили часть захваченных кораблей на свои верфи, часть сожгли, а их носами украсили сооруженную на форуме Романум большую парадную трибуну, с которой отныне ораторы должны были обращаться к римскому народу. Эта трибуна и место, где она стояла, получили название Ростра, и ее часто путают с мраморной Рострой эпохи Пунических войн. На колонне Дуилия написано: «...Он совершил, первый из римских консулов, великие дела на море на кораблях. Он первый приготовил и вооружил морские войска и корабли, и с помощью этих кораблей он победил в бою весь карфагенский флот и величайшее пунийское войско... и он захватил корабли с экипажем, одну септерему (гептеру. — *A . C .*) , и квинкверем (пентер. — *A . C .*) и трирем 30, и 13 он потопил... Он первый раздавал народу морскую добычу и первый вел в триумфальном шествии свободнорожденных карфагенян».

Рим стал морской державой. Весной 256 года до н. э. консул Марк Атилий Регул с флотом в триста тридцать кораблей упрочил достижение Дуилия, пустив на дно шестнадцать и захватив сто четырнадцать судов — почти треть карфагенского флота — у мыса Экном, а еще через пятнадцать лет проконсул Гай Лутаций Катул с двумястами кораблями, построенными на пожертвования римских крезов, воспользовавшись опозданием карфагенской эскадры, снова разгромил пунийский флот у Эгатских островов, потопив полсотни и захватив семьдесят кораблей. В одном из этих сражений, по свидетельству Павсания, на стороне римлян участвовали пять аттических триер. Карфаген навсегда утратил господство в Средиземном море. В этом же году Гамилькар и Катул подписали мирный договор, означавший

конец двадцатитрехлетней войны и поражение Карфагена. Просторы Средиземного моря бороздили двести новых римских квинкверем, полностью контролируя прибрежную полосу. Пунийцы уплатили Риму огромную контрибуцию и очистили всю Сицилию, ставшую римской провинцией. Ради спасения своей репутации карфагенское правительство всю ответственность за поражение возложило на наемного спартанского полководца Ксантиппа и специальным указом поручило его судьбу Мелькарту: Ксантиппа посадили на едва державшийся на плаву корабль и отослали на родину. Его дальнейшая судьба неизвестна...

Битва гигантов до известной степени сдерживала пиратские нашествия на побережья: эвпатриды удачи никогда не могли быть вполне уверены, что даже в каком-нибудь захолустье, не говоря уже о городах, они не натолкнутся на римский или карфагенский гарнизон. Кроме того, Италия, вконец разоренная войной, едва ли могла дать им что-либо заманчивое. Даже профессия андраподиста потеряла свой смысл, ибо мужчины сражались в римских легионах, а женщины всегда были начеку. Поэтому они предпочитали наниматься на службу к тем или другим и улучшать свое благосостояние менее опасным, легальным путем.

Еще туже им пришлось после окончания войны, когда по Тирренскому морю разгуливал римский военный флот, а само это море стало Римским озером: с 238 года до н. э. Рим стал хозяином Сардинии и Корсики, Пираты западных вод занимались теперь в основном прибрежным промыслом, ставшим неизмеримо опаснее. Зато торговые пути, напротив, обрели относительный покой — кроме тех, что проходили в непосредственной близости от берегов Испании, где Гамилькар продолжал свои завоевания, и Балеарских островов. Поэтому у римлян было время, чтобы взглянуть на восток, где долечивал раны старый враг, едва не смахнувший с полуострова город Ромула.

На востоке, омываемое водами Ионического моря, лежало Эпирское царство. После смерти Пирра I (шурин Деметрия Полиоркета и зятя Агафокла), дважды нанесшего римлянам сокрушительные поражения, но в конце концов едва унесшего ноги из Италии, здесь многое переменилось. Несколько лет власть делили внуки

Пирра, но в один прекрасный день эпироты остались без монарха и даже постановили учредить у себя республику. В последовавших политических неурядицах они были вынуждены искать поддержку у своего северного соседа — иллирийского царя Агрона.

Иллирия в это время мало напоминала ту дикую местность, где пираты на маленьких лодках нападали на проходящие корабли. Агрон, талантливый военачальник, создал внушительную империю, растянувшуюся вдоль Адриатического побережья от Эпира до Истрии, включая почти все острова. К морскому разбою, распустившемуся здесь как никогда раньше, можно добавить частые похищения береговых жителей, выходящих к иллирийским ладьям, прибывающим для сбыта награбленного. Пиратство стало в этих водах точной наукой. Оно-то и привлекло сюда взоры не только эпиротов, но и римских сенаторов.

В 230 году до н. э., после того как Агрон погиб в битве с греками, его безутешная вдова, царица-регентша Тевта, выслала в море эскадру из сотни судов с пятью тысячами человек, наказав им нападать на всех, кто попадется. Подразумевались, конечно, греки и их союзники. Этой эскадрой, отправившейся из Скодры, командовал Скердилед — возможно, брат Агрона. Обеспокоенные новой политикой Иллирии, римляне отправили к Тевте послов — братьев Гая и Лукия Корунканиев. На их мягкие увещевания царица возразила, что не в обычае иллирийских царей вмешиваться в дела своих подданных на море, а когда Лукий от имени римлян предложил ей обучить иллирийцев искусству торговли, Тевта, признав, что это «заманчиво, но едва ли своевременно», велела убить назойливых послов на обратном пути. Если Тевту можно уподобить Елизавете Английской, то ее деверь, бесспорно, достоин сравнения с сэром Фрэнсисом Дрейком. Это были двойники, разделенные веками. Когда Скердиледу наскучили погони за удирающими на всех парусах купчишками, он увидел более достойную цель: его люди захватили столицу Эпира, изобильный Феник. Древние летописцы редко сообщают подробности подобных налетов, но нетрудно вообразить, что творилось в Фенике, если даже несмотря на немедленный отзыв флота Тевтой эпироты «добровольно» уступили Иллирии всю Атинтанию — плодородную область в низовьях Аоя, а приведенные в ужас акарнанцы, их южные соседи, осознав, что «же-

лание царицы грабить эллинские города теперь удвоилось», столь же «добровольно» отдались под власть Иллирии, не дожидаясь появления ее головорезов у стен своих городов. Иллирийцы стали властелинами всего побережья между Фланатским и Коринфским заливами.

Оставался еще один форпост в Ионическом море, возбуждавший аппетит властителей морских держав, — Коркира. В 229 году до н. э. Тевта выслала к острову своих «королевских пиратов». Коркиряне, не имевшие достаточно сил для обороны, обратились за помощью к этолийцам и ахейцам. Однако этолийские корабли, только что получившие выход в Пагасейский залив, рыскали по морям в поисках удачи, стремясь как можно скорее наверстать упущенное, а ахейский флот, ослабленный потерей нескольких кораблей, захваченных в Коринфе Антигоном Гонатом, был с легкостью разгромлен иллирийцами. Люди Тевты оккупировали остров, укрепились в его столице — одноименном городе и осадили Эпидамн.

Но иллирийцы не успели насладиться прелестями обладания одним из главнейших морских путей между Востоком и Западом. Постоянные набеги их судов на Италию в течение последних двух лет заставили римлян отнестись к сложившейся ситуации со всей серьезностью. Какое-то время они еще терпели участвовавшие после взятия Феника наскоки иллирийцев на итальянских купцов, но последовавший за этими блошиными укусами захват стратегически важной Коркиры сулил куда более пагубные последствия. Римский флот из двухсот кораблей с двадцатью тысячами пехотинцев и двумястами всадниками на них подошел к острову и... получил город Коркиру со всем ее населением в подарок от начальника ее гарнизона Деметрия Фаросского, то ли из страха перед римлянами, то ли по какой-то другой причине изменившего Тевте. Это было первое появление римлян на Балканах, и оно оказалось обставлено весьма эффектно.

Не задерживаясь долее на Коркире, римляне поспешили к матерiku, освободили Эпидамн, заняли остров Иссу и захватили большое количество иллирийских прибрежных городов, ставших впоследствии их первоклассными военно-морскими плацдармами, откуда они продвигались на восток. Весной 228 года до н. э. Тевта бежала в свою резиденцию Ризон в Которском заливе.

Вскоре она капитулировала, и некоторое время иллирийские пираты пробавлялись случайными заработками в северной Адриатике, не рискуя заплывать южнее Лисса: здешние воды охранялись теперь римлянами. (Пиратство в северной Адриатике было подавлено полвека спустя при содействии жителей новообразованного города Аквилеи, теперь превратившегося в селение.) Но уже в 220 году до н. э. Деметрий Фаросский совершил пиратский рейд в Киклады, санкционированный македонским двором, и в это же время пятьдесят кораблей Деметрия и сорок — Скердиледа совместно промышляли пиратством у западных берегов Греции, хотя договор с Римом считался еще действующим. Возможно, они воспользовались ослаблением контроля ионических и адриатических вод римлянами, внезапно оказавшимися перед угрозой новой войны.

В 229 году до н. э. завоевания Гамилькара в Испании прервала его гибель. Его начинания продолжил Гасдрубал, приходившийся Гамилькару зятем. Ему удалось не только закрепить завоевания тестя, но и расширить их границы примерно до двух третей всего полуострова. Северные пределы карфагенских владений достигли Ибера, западные — Анаса. Эти границы он укрепил договором с Римом в 226 году до н. э.

Пять лет спустя Гасдрубал погиб от кинжала иберийца, и главнокомандующим стал двадцатипятилетний командир конного корпуса — сын Гамилькара Ганнибал, хорошо помнивший принесенную шестнадцать лет назад совместно с отцом клятву на алтаре Молоха, что они всю жизнь, что бы ни случилось, будут врагами римлян, как завещала их прародительница Элисса.

В этом же году македонский престол занимает шестнадцатилетний внук Антигона Гоната Филипп V, возглавивший Эллинский союз. Уже летом следующего года он вступает в войну с отпавшими от Македонии этолийцами, заручившимися поддержкой Спарты и Элиды, а зимой отправляется в Коринф и заключает союз с Деметрием и Скердиледом в обмен на обещание помочь вернуть Иллирию. Основное условие, какое он им ставит, — обеспечить активное содействие иллирийского флота в его делах (в договоре не было слова «пиратский»!).

Встревоженные быстрым ростом иллирийских морских сил и их разбойничьими действиями в Адриатике,

римляне высылают карательную экспедицию против Деметрия, покусившегося на римскую Иллирию и Киклады. Деметрий бежит в Македонию. Это на руку Скердиледу, возмечтавшему стать хозяином всей Иллирии. Его шансы значительно возросли после гибели Деметрия.

Можно полагать, что римская экспедиция против Деметрия каким-то образом коснулась и Скердиледа, так как летом следующего года он смог отправить в Кефаллению по требованию Филиппа только пятьдесят кораблей, приведя этой жалкой подачкой в ярость македонского царя, рассчитывавшего руками иллирийских пиратов очистить берега Кефаллени от пиратов местных. Вzbешенный неудачной осадой города Пале, Филипп аннулирует договор со Скердиледом. Оба чувствовали себя обманутыми, и оба лили воду на мельницу римлян, только что начавших войну с Карфагеном и с первых ее дней ощутивших полководческий дар Ганнибала.

Год спустя корабли Скердиледа, не любившего оставаться в долгу, атакуют эскадру македонских союзников под командованием Тавриона в гавани Лефкаса, систематически совершают набеги на юг Пелопоннеса (у Малей) и появляются даже в самой Македонии. Скердилед убрался из Македонии лишь с наступлением зимы. В этом году, когда римляне терпят одно поражение за другим от войск Ганнибала и в конце концов объявляют Рим на осадном положении, война на востоке оканчивается Нафпактским миром, и теперь уже Филипп тщетно пытается загнать обратно в бутылку выпущенного им же самим джина. Скердилед неуловим.

Зимой 217/216 годов до н. э. Филипп лихорадочно наращивает морскую мощь и с наступлением навигации посылает флот к Аполлонии Иллирийской. Здесь македонянам становится известно, что из Лилибея на помощь Скердиледу спешит... римская эскадра! Одновременно в Македонию прибывают римские послы с требованием выдать Деметрия. Как выяснилось позднее, то была стандартная римская эскадра, насчитывавшая не более десятка кораблей: накануне поражения при Каннах у римлян был на счету каждый корабль и каждый воин. Но моральный фактор сыграл свою роль; Филипп отступился.

С этого времени Скердилед стал надежным союзником Рима, сделавшего его царем Иллирии, и в 211 году до н. э. он завещал этот союз своему сыну Плеврату,

усердно очищавшему Адриатику от пиратов, которых расплодил его отец.

Люди, имеющие общего врага, быстро находят друг друга и становятся союзниками. Государства — тоже. После битвы при Каннах летом 216 года до н. э. Филипп отправляет афинянина Ксенофана к Ганнибалу с предложением заключить военный союз: таким путем он рассчитывал поправить свои дела в Иллирии. Союз был заключен, и оба царя скрепили его торжественной клятвой, получившей название Ганнибаловой. Рим, оказавшийся перед перспективой войны на два фронта, был повергнут в ужас. Но это было еще не все. В 213 году до н. э. к Карфагену примкнули Сиракузы, и одновременно Ганнибал неожиданно-негаданно приобрел еще одного союзника — сына нумидийского царя Галы Масиниссу: не сумев отбить трон у самозванца Сифакса, Масинисса с остатками верного ему племени массегилов примкнул к Ганнибалу, чтобы поучиться у него военному искусству и вернуть царство.

Однако уже в следующем году военное счастье отвернулось от Ганнибала. Летом страшная эпидемия чумы в Сицилии, по свидетельству Ливия, унесла в могилы тридцать четыре тысячи карфагенян, после чего Сицилию окрестили «Островом костей». Надежды на помощь Филиппа рухнули: посланный им флот (двести кораблей) был почти целиком уничтожен. А еще год спустя римлянам удалось без особого труда взять приступом обессиленные чумой и осадой Сиракузы (при этом погиб механик Архимед, приходившийся Гиерону родичем). Почти одновременно с Сиракузами пала Капуя. Все вчерашние союзники Ганнибала склонили головы перед Римом. 19 октября 202 года до н. э. римляне разгромили карфагенскую армию на ее территории — у города Зама, в ста километрах к югу от Карфагена. Римлянам помог конницей Масинисса, успевший к тому времени усомниться в непобедимости карфагенян. Год спустя был подписан мир. Из столицы большой державы Карфаген фактически превратился в полис. У него больше не было заморских владений, армии, военного флота (кроме двенадцати триер для береговой охраны), боевых слонов. Африканские владения со всем имуществом были подарены Масиниссе. Этот хитрый царек получил так много, что, по словам Страбона, «приучил кочевников к гражданской жизни, сделал их земледельцами и научил военному делу вместо занятия разбоем».

Филиппу удалось выйти из войны без особых потерь. Его союз с Ганнибалом остался на бумаге, а новый флот, построенный в 203—202 годах до н. э. и укомплектованный в основном легкими лембами, пригодился ему самому для завоевания морского владычества в Эгейском и Мраморном морях. Во всяком случае, он сыграл определяющую роль при захвате Фасоса и принес македонянам победу над союзным этолийско-родосско-пергамским флотом в сражении у Милета. Но Филипп не знал еще, что эта победа была случайностью: чуть раньше объединенный флот одолел эскадру Филиппа у Хиоса, и от этого поражения он никогда уже не сумел оправиться.

В конце лета 201 года до н. э. в Рим отправились послы Пергама и Родоса с жалобой на Филиппа, использовавшего флотилии критских пиратов, фактически блокировавших родосскую торговлю. Чаша терпения родосцев переполнилась, когда один из агентов Филиппа как-то чудом проник на родосскую верфь и поджег ее, уничтожив тринадцать триер. Римляне раздумывали. Но полгода спустя, когда Афины объявили войну Македонии, сенаторы сочли момент благоприятным и ультимативно потребовали у Филиппа возврата всех его приобретений и прекращения войны. Высокомерная позиция Антигона привела его к полному разгрому на море.

Единственно реальной силой в восточном Средиземноморье стал Родос, и он не замедлил этим воспользоваться, создав под своей эгидой новую Островную лигу, чтобы очистить воды от разбойников. Одной из превентивных мер в этом направлении был приказ родосского наварха Эпикрата о запрете собирать эскадры в гавани Делоса для пиратских рейдов. Еще раньше, в 250 году до н. э., постановление о неприкосновенности Делоса приняли этолийцы.

Но время было упущено, благодаря постоянным политическим дрызгам на всех морях вспыхнула настоящая эпидемия пиратства.

В Адриатике была создана огромная разбойничья конфедерация со столицей в Ризоне, еще помнившем щедрые раздачи Тевты. Иллирийские пираты даже ввязались было в римско-македонские войны на стороне сына и преемника Филиппа — Персея, но в битве при Пидне почти весь их флот оказался уничтоженным и пленным.

Почувствовав слабость южных соседей, на морскую арену выступили пираты Далматии, превратившие в кровавую пустыню все междуречье Неретвы и Цетины и вынудившие римлян четырежды высылать против них карательные экспедиции — в 156, 155, 135 и 119 годах до н. э. Предпоследняя экспедиция заставила пиратов ретироваться в глубь страны, в бесплодные горные долины. Но со временем они вернулись. Изгнать их вновь оказалось задачей нешуточной: их базы были сделаны так добротнo, что эти штурмы стоили римлянам немало крови, но впоследствии римские гарнизоны не раз поминали строителей добрым словом.

По обе стороны Корсики и к северу от нее, под самым носом у римлян, бесчинствовали лигурийские пираты, совершенно парализовавшие торговлю между Италией и долиной Роны и опустошившие побережье от Апеннинских Альп до Стойхадских островов, где массалийские гарнизоны несколько веков отважно сдерживали пиратский натиск на запад. Однако ко II веку до н. э. набеги лигуров стали до того невыносимыми, что массалиоты вынуждены были обратиться за поддержкой к союзному с ними Риму, не меньше их заинтересованному в безопасности своих северных и западных провинций. Так продолжалось до 123 года до н. э., когда консул Квинт Метелл обеспечил массалиотам тыл, захватив Балеарские острова и очистив их от пиратов. Этому событию придавали такое значение, что Метелл получил добавку к имени — «Балеарик».

В северной Эгеиде, пишет Страбон, орудовали «племена, обитающие вокруг горы Гема и у его подошвы вплоть до Понта: кораллы, бессы, некоторая часть медов и данфелетов. Все эти народности чрезвычайно склонны к разбойничеству, но бессов, которые занимают большую часть горы Гема, называют разбойниками даже сами разбойники».

Небезопасны были плавания в Кикладах и Спорадах. Жители малоазийского побережья, изучив опыт карфагенян, устанавливали сигнальные вышки, изобретенные Ганнибалом для быстрого оповещения о набегах пиратов на берега Африки и Испании, а также для указания пути мореходам. Эти вышки в какой-то мере исключали по-прежнему практиковавшуюся подачу ложных сигнальных огней. Плиний упоминает, что «зажженные на них в шестом часу дня (в полдень.— А. С.) сигнальные огни видны бывают часто, как известно, в

третью ночную стражу (за полночь.— А. С.) на крайних башнях этой линии»¹. Но огни помогали мало. Этолийские пираты терроризировали воды вокруг Пелопоннеса. Они были вездесущи, их банды насчитывали не одну сотню человек. Венцом их деятельности был поход к Кифере, где они захватили корабль Филиппа V, привели его в Этолию и продали вместе со всем экипажем. Этолийские атаманы Букрис, Эврипид, Доримах, Скопас, Дикеарх успешно совмещали пиратские набеги со службой македонскому царю: сегодня они по его поручению на двадцати кораблях в союзе с критскими пиратами блокируют торговлю Родоса, завтра похищают его собственный корабль или, скажем, двести восемьдесят наксосцев для продажи в рабство. И Филипп имел долю в их прибылях и даже сам занимался сбытом награбленного. Война, торговля и пиратство...

В южной части моря талассократию Родоса оспаривали критяне, образовавшие на своем острове настоящее пиратское государство, прообраз того, какое столетия спустя учредили английские джентльмены удачи на Ямайке. Нехватку людей для широко спланированных операций они возмещали за счет непроданных пленников: им даровали свободу и даже землю, а за это они должны были участвовать в пиратских рейдах без права захвата людей и без доли в добыче.

Однако в своих отношениях с Критом Родос выбрал не лучшую политику. В начале II века до н. э. он заключил договор с жителями Гиерапитны о совместной борьбе с пиратами и лишении их убежищ. Этот договор дал неожиданные результаты: гиерапитнийцы истолковали его статьи столь же широко, как египетские пастухи-разбойники, и на своих семи кораблях совершенно расстроили морскую торговлю (естественно, больше всего это ударило по Родосу). В конце концов союзники стали воюющими сторонами.

И снова на устах у всех Ганнибал. Назревают важные события. Вновь история Востока пишется на Западе.

В 196 году до н. э. Ганнибал возвращается в Карфаген из Гадрумета, куда он бежал после битвы при Заме, и становится суфетом. Стремясь наладить нормальную жизнь республики, он первым делом объявляет войну коррупции, полностью обновив состав правительства. И

¹ День считался от восхода солнца до заката, ночь — от заката до восхода.

тогда карфагенские олигархи, не придумав ничего лучшего, обратились с жалобой на него... в римский сенат! Римляне отнеслись к жалобе чутко. Они потребовали в заложники триста аристократов, все имеющееся оружие и весь торговый флот — в противном случае они ни за что не ручались. Но в конце концов оба сената нашли общий язык. Опасаясь, что этот полководец, покоривший в Италии четыре сотни городов, быстро соберется с силами и опять станет угрожать Риму, римские сенаторы в 195 году до н. э. согласились удовольствоваться выдачей одного лишь Ганнибала. Ганнибал покидает город и отправляется в Коркиру, а оттуда дальше на восток. На родине Элиссы — в Тире он встречается с селевкидским царем Антиохом и становится его советником. В 192 году до н. э. Антиох объявляет Риму войну, и Ганнибал играет в ней не последнюю роль.

Исход этой войны решился на море. Летом 191 года до н. э. у Мионнеса на западном берегу Малой Азии сошлись флот Антиоха, насчитывавший семьдесят триер и сто тридцать легких судов под командованием родосского изгнанника Поликсенида, и полторы сотни римских квинкверем. Силы были слишком неравны, и Поликсенид не принял бой. К следующему году он располагал уже двумя флотами: один, из девяноста кораблей, был собран в Эфесе, другой, из пятидесяти, вел из Финикии Ганнибал. Была вторая половина лета, дули северо-западные этесии, эскадра Ганнибала продвигалась с черепашьей скоростью...

Трудно предположить, как выглядела бы вся дальнейшая история Средиземноморья, если бы эскадры Поликсенида и Ганнибала соединились, Этого не произошло благодаря оперативным мерам, предпринятым Родосом. На этот раз, впрочем, победителями были бы в любом случае родосцы: Поликсенид или его противник Эвдам,— и оба они шли в бой под традиционным лозунгом установления равновесия сил и свободы мореплавания.

Эвдам мобилизовал на островах — членах Лиги — все их морские ресурсы и с тридцатью двумя тетрерами и четырьмя триерами выступил на перехват Ганнибала. Он настиг его у города Сиде. Ганнибал потерял в этом сражении десять кораблей (один из них попал в плен) и еще десятка два были серьезно покалечены таранной атакой. Вскоре Эвдам одержал победу и над Поликсенидом.

После завершения войны, в 188 году до н. э., римский сенат включает в условия Апамейского договора два основных пункта: запрещение Антиоху иметь флот, кроме традиционного десятка кораблей для береговой охраны (но и они не допускались в воды западнее Сарпедонского мыса), и «выдачу Ганнибала карфагенянина». Если каждый родосец стоил корабля, то этот пуниец стоил флота! «Изгнанный из Африки Ганнибал по всему свету ищет врага римского народа», — пишет римский историк Публий Анней Флор. Полководец бежит в Армению (Арташес I обязан ему основанием Арташата на Араксе). На Крит. Потом в Вифинию, где помогает царю Прусию в войне с Пергамом. Но и здесь наступает его рука Рима. После пяти лет скитаний в Передней Азии шестидесятирехлетний Ганнибал покончил счеты с жизнью в столице Вифинии Никее, приняв яд. Его похоронили на чужбине — в Либиссе, недалеко от Византия.

Римляне уже не могут остановиться. Карфаген мешает им жить. Сенаторы прибегают к казуистике: они обещали сохранить Карфагенское государство — они его сохраняют. Государство — но не город, о городе речи не было. Участник Второй Пунической войны сенатор Катон все свои выступления с маниакальным упорством заканчивает одной и той же фразой: «Впрочем, я считаю, что Карфаген должен быть разрушен». Капля точит камень, речи Катона точили сенат, сенат точил зубы на Карфаген.

В 149 году до н. э. римская армия переправилась через Сицилию в Утику. Карфагеняне, сытые войнами по горло, запросили мира, они были готовы на любые условия. Они выполнили даже ультиматум римлян сдать все оружие. Но когда те выдвинули новое требование: оставить город (намереваясь его разрушить) и впредь селиться не ближе чем в двадцати семи километрах от моря, пунийцы приняли бой. Они любили свой Карфаген. Римская армия осадила город. Семь крупнейших вассалов Карфагена, и среди них Гадрумет, Утика и Гиппон-Диаррит, приняли сторону римлян. (Впоследствии им был дарован статут вольных городов, а Утика стала столицей провинции Африка.) Обескровленный Карфаген оказался лицом к лицу с сильнейшим государством мира.

Вся история Третьей Пунической войны — это история двухлетней осады одного города. По свидетельству Страбона, осажденные карфагеняне ежедневно изготав-

ливали сто сорок щитов, пятьсот копии и тысячу стрел для катапульт (волосы для канатов катапульт отдали служанки). За два месяца они построили сто двадцать палубных кораблей и, так как устье Котона охранялось римлянами, неожиданно вывели их в море, прокопав другое устье. Но все было напрасно. Тщетно пунийцы приносили в жертву Белу и Молоху своих детей, тщетно восстанавливали разрушаемые римлянами стены. Судьба африканского Вавилона была предрешена. Осада его последней крепости — храма Эшмуна длилась шесть суток. Карфагеняне погибли непообежденными.

Зарево пожаров бушевало семнадцать дней. Карфаген был разрушен до основания, а территорию, на которой он стоял, трижды пропахали плугом. В борозды римляне сыпали соль, чтобы никогда эта земля не дала никаких всходов. Пятьдесят тысяч пунийцев были проданы в рабство.

Так потомки Приама закончили тысячелетний спор с потомками Хирама и Агамемнона.

Когда в 1948 году Жак Ив Кусто и Анри Паудебар попытались разыскать под водой карфагенский порт, руководствуясь аэрофотоснимками военных летчиков, их постигла неудача. Город Элиссы исчез бесследно.

Рим стал властелином всего Средиземноморья.

Стасим четвертый

ПОСЕЙДОН

В войнах, где призом служило звание властителя морей, росли и совершенствовались флоты претендентов. В значительной мере Поликрат был обязан своими успехами самосским кораблестроителям. Не все их изобретения уцелели в реке времени, но некоторые нам известны. Плутарх упоминает самену (samaina) — «корабль с обрубленным носом в форме свиного рыла, пузатый и глубокосидящий. Такой корабль быстроходен и поднимает большие грузы. Назван он был так потому, что впервые появился в Самосе, где такие корабли строил тиран Поликрат». Этот тип судна описывал и Фукидид: «Сиракузяне ввели на своих кораблях некоторые боевые приспособления, с помощью которых они смогли, как показал опыт... получить перевес над врагами... Они укоротили носовые части кораблей и этим

сделали их более крепкими (хотя потеряли в скорости.— А. С.). Кроме того, на носах кораблей они поставили толстые брусья-тараны, от которых провели внутри и снаружи к бокам кораблей подпорки (каждая около 6 локтей в длину). Именно такое приспособление было и у коринфян... Сиракузяне надеялись таким образом получить преимущество над афинскими кораблями, построенными иначе, с более тонкой носовой частью, рассчитанными на атаку неприятельских кораблей не спереди, а сбоку». Свидетельство Фукидида относится ко времени Пелопоннесских войн, и это порождает некоторые сомнения в том, что первым вышел в море на самонах Поликрат. Но сам факт их появления в период борьбы за талассократию бесспорен: с реконструкции флота начинали все, кто всерьез стремился к власти над морем.

С именем Фемистокла связано не простое увеличение численности афинского военного флота, но в первую очередь изменение конструкции кораблей, а следовательно, и тактики морского боя. Понимая, что обычная трехрядная галера исчерпала свои возможности, Фемистокл занялся поисками нового решения, имея в виду увеличение скорости и маневренности при сохранении существующих габаритов. Иными словами, он задумал усовершенствовать триеру так, как незадолго до этого была усовершенствована пентеконтера.

Решение подсказали пираты. По крайней мере, мы вправе это предположить, ибо изобретение, привлечшее внимание Фемистокла, было сделано как раз во время правления Поликрата и с быстротой молнии распространилось в Финикии, Египте и Ионическом море (значит, центр находился в Эгейском море). Это изобретение было гениально по своей простоте: вдоль каждого борта на уровне планширя с внешней стороны была устроена «выносная гребля», как называл ее Фукидид. Ее прямой аналог — хорошо известный нам аутригер, выносной брус с уключинами. У греков он отстоял от борта примерно на метр.

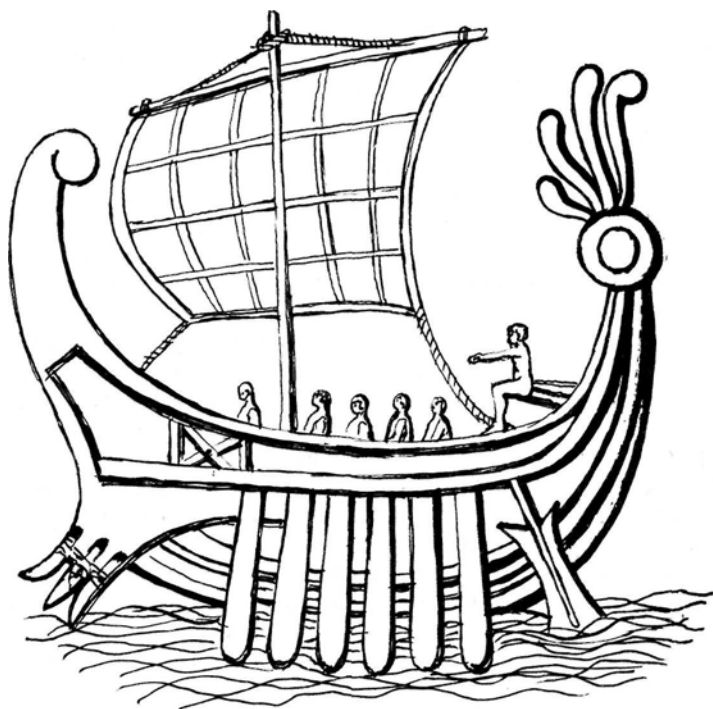
Внедрить это новшество было, однако, не так-то просто. Конструкция старой триеры была достаточно совершенной, и вторжение в нее нового узла могло оказаться весьма болезненным. В связи с этим заслуживает внимания предположение о возможном существовании уже в те времена стандартизации в области судостроения: поскольку весла нижнего ряда нахо-

дились едва в полуметре от ватерлинии, то кожаные манжеты для них должны были подгоняться до полной герметизации и могли поставляться вместе с веслами. Если это так, то стандартизация могла распространиться и на другие узлы, например на мачту — киль или весло — аутригер. Может быть, этим в значительной мере объясняются загадочные факты невероятно быстрого строительства кораблей, упоминаемые многими авторами: строить по два боевых корабля в день, как это делали римляне и карфагеняне, было бы немислимо без сплошной стандартизации и узкой специализации, даже если согнать на эти работы все свободное население. Когда греки в 340 году до н. э. попытались использовать сто восемьдесят своих парусников в качестве охранного крейсирующего заслона Боспора против македонского флота, возможно, их постигла неудача именно потому, что парусных судов стандартизация не коснулась и вышедшие из строя их узлы были незаменимыми, а это вело к выходу из боя всего корабля. Не было выработано и единого типа парусников. Дело пошло лучше, когда эта задача была перепоручена триерам.

Стандартным было и количество гребцов: на каждом борту сидели по двадцать семь таламитов и зевгитов и тридцати одному траниту. Увеличить количество гребцов нижнего и среднего рядов при неизменной длине корабля было невозможно, так как корпус сужался у штевней; траниты же занимали еще и полупалубы в носу и корме.

Добавление аутригеров позволило уменьшить размеры триеры, сохранив ее боеспособность и повысив маневренность и скорость. Таламиты занимали прежнее положение, но зевгиты теперь переместились на место транитов и гребли через планширь, а траниты возвышались над планширем на специальных скамьях и направляли весла через колки, укрепленные в аутригере. Длина весел всех трех рядов была примерно одинакова и составляла около 4,4 метра, а в носу и корме — около четырех. Комплект весел состоял из ста семидесяти основных и тридцати (обоих размеров) запасных. Корабли стали ниже и увертливее, менее заметными на воде.

Рангоут остался прежним, но такелаж усложнился. Парус теперь можно было не убирать вместе с реем, а подтягивать к нему посредством восемнадцати ги-



Шкоты. Изображение на монете Лепида

товых, и моряки получили некоторую свободу маневра при регулировании площади парусности в зависимости от капризов ветра. Фалы, два шкота и два браса завершали комплект бегучего такелажа. Мачта поднималась и опускалась посредством двойного форштага, служившего и ее креплением, и эта операция значительно облегчалась благодаря специальному вороту в районе степса. Еще два тяжелых троса (а для транспортных судов—четыре) укреплялись параллельно аутригерам, давая им дополнительную прочность и предохраняя от поломок при столкновении судов бортами. Это видоизмененный канат финикийских военных кораблей, ограждавший их боевую палубу. Греки называли эти канаты гипозомами, римляне — торментами. Их основное назначение было оберегать корпус во время штормовой погоды. В арсеналах всегда имелось достаточное количество гипозом, и их могло взять с собой в море любое судно на случай крайней необхо-

димости. Если аутригеры можно уподобить привальным брускам, то гипозомы, бесспорно, играли роль кранцев. Сходную функцию выполняла митра — толстый канат, связывавший борта судна в поперечном направлении в районе мидель-шпангоута. Им также пользовались в случае непогоды, и греки называли митру «гипозомой для триеры».

Командиром триеры был триерарх или уполномоченное им лицо, выступавшее от его имени. Чаще, впрочем, его величали навархом, хотя под этим словом понимали командира как отдельного корабля, так и входящего в состав эскадры, а афиняне называли так командующего спартанским флотом. Римляне наряду с этим пользовались терминами «магистр» и «префект флота». Триерарх разбирался во всех нюансах плавания корабля, командовал рулевым, матросами и гребцами и находился обычно в палатке или каюте на корме, как это изображено в ватиканском Кодексе Вергилия. На торговых судах он соответствовал нашему капитану, ему целиком доверяли корабль и груз, но торговые операции он совершал только в соответствии с данными ему инструкциями.

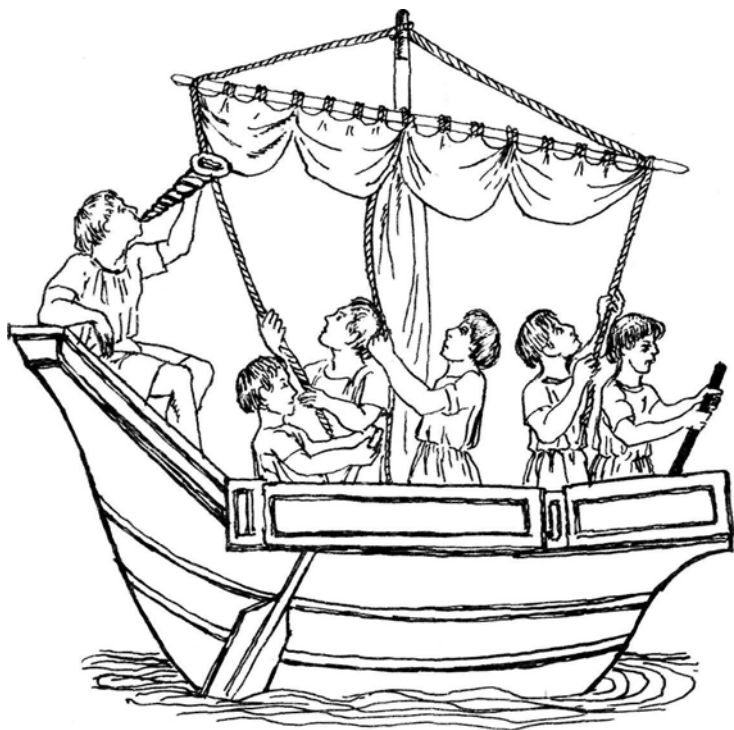
Вторым человеком был кибернет, у римлян — губернатор. Это был не просто кормчий, а специалист с правами старшего помощника. Постоянно находясь на корме, он руководил гребцами и всеми парусными работами.

О прибытии судна в порт или об его убытии возвещал горнист, тоже сидевший на корме и изо всей силы трубивший в рог или раковину. Трудно сказать, была ли это особая должность на торговых судах. Скорее, эту несложную обязанность брал на себя кормчий: только он один виден на корме парусника, изображенного на римской терракотовой лампе.

Тем не менее для этого персонажа было отдельное название и у греков (буканет), и у римлян (букинатор), а из слов Фукидида о том, как на воен-



Кормчий античного судна. Барельеф из Пощуоли



Судно прибывает в порт: парус убирается брасами, букинатор дает сигнал прибытия. Рисунок на терракотовой лампе

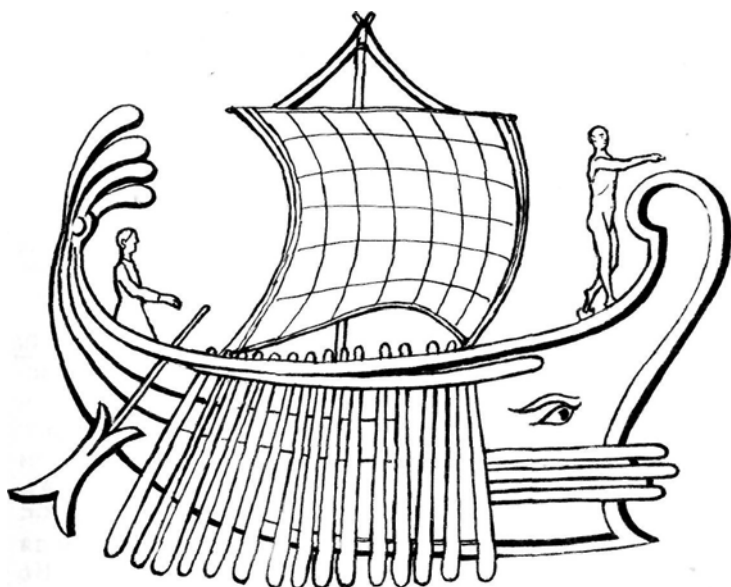
ном корабле «трубач протрубил сигнал молчания», можно заключить, что на боевых кораблях присутствовали специальные горнисты.

Кормчему подчинялся прорет, или проревс,— начальник носа, имевший в своем распоряжении начальника гребцов. Место проревса, как говорит само название этой должности, было на носу (проре). Здесь он наблюдал за морем, делал промеры лотом и знаками указывал курс кибернету. Лот, греческий болис, носил у римлян выразительное название «катапират». Его конец смазывали салом или жиром, чтобы проверить состояние дна (наличие песка, гальки, ракушек),



Букцина. Бронза.

то есть пригодность предполагаемого якорного места. На одном мраморном барельефе (его копия хранится



Проревс на носу судна. Изображение на медали

в Британском музее) лот изображен свисающим с носовой части корабля, В подчинении проревса были все, кто имел отношение к такелажным работам и вообще к оснастке судна.

Вопрос о том, существовал ли на триере начальник кормы или его обязанности совмещал кибернет, дискусионен, но известное из некоторых источников слово прумнай (находящийся на корме, кормовой — от «прумна», корма) может свидетельствовать в пользу существования такой должности, если только это не простое прилагательное. Однако функции предполагаемого начальника кормы не вполне ясны, так как начальник гребцов — келевст («погоняла») — подчинялся только проревсу и через него кибернету.

Келевста чаще всего можно было найти на корме, где он сидел с палкой или молотком (римляне назы-



Античный лот. Деталь мраморного барельефа



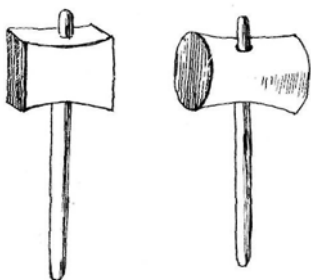
Такая деревянная колотушка для забоя жертвенных животных могла служить и для отбивания такта гребцам на большом тамбурине. Изображение на римском здании времени Септимия Севера

вали его портискулом) в руке, отбивая такт гребли и нередко сопровождая удары ритмической келевской — песней, подхватываемой гребцами. Вместо молотка в его руке мог быть и музыкальный инструмент. Римляне называли келевста гортатором («начинателем работы») или павсарием («прекращающим работу»). Мы бы назвали его главным боцманом. Нередко он расхаживал с плеткой между рядами скамей, подбадривая людей этим испытанным древнейшим способом. Во времена Цицерона на римские корабли приглашали иногда симфониаков — хор странствующих музыкантов, за плату задававших своей музыкой такт гребцам, исполнявшим келевску, а также передававших своими инструментами сигналы и приказания. Вероятно, система звуковых сигналов в античности была весьма сложной, способной до некоторой степени заменить человеческую речь.

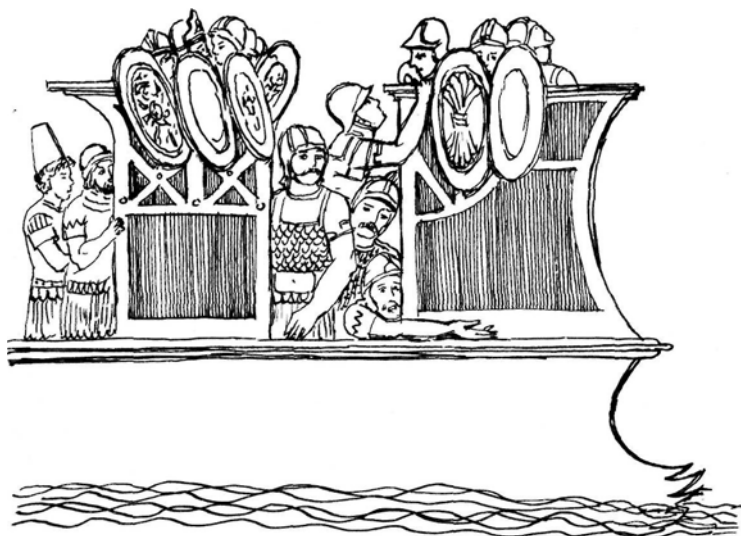
Под началом келевста был пентеконтарх — пятидесятник, начальник пятидесяти гребцов. Возможно, пятидесятников было трое.

Для работы с парусами выставляли примерно по пять человек на носовой и кормовой полупалубах. Все указания они получали через проревса.

Кроме того, на триере были навпег (римский материарий — плотник, деревянных дел мастер), лекарь, авлет (флейтист, поддерживавший темп гребли, заданный келевстом), смазчик кожаных манжет для ве-



Молоток плотника. Изображение на надгробных памятниках ремесленников



Классиарии. Барельеф

сел и иных трущихся частей, калостроф (канатный мастер), перевязчик весел, следивший за состоянием ремней, которыми весла прикреплялись к борту, а также эпибаты (морские пехотинцы), катапультщики и прочий воинский персонал — в зависимости от специализации и вооружения триеры. Римляне называли эпибатов также классиариями и считали эту службу менее почетной, чем сухопутную. В понятие «эпибаты» иногда включали также матросов и гребцов — возможно, это свидетельство того, что гребцам приходилось подчас менять весла на луки, а эпибатам, наоборот, усаживаться на гребные скамьи. Из числа классиариев римляне выделяли классиков, составлявших команду алебардщиков, но в обиходной речи понятия «классиарии», «классик» и «матрос» были синонимичны.

Примерно такая же иерархия была на торговых судах. Разумеется, купцам не нужны были воины или лекари, но при длительных рейсах они не могли обойтись, например, без смазчика или перевязчика весел. Экипаж позднеантичного торгового судна перечисляет лидийский писатель II века Артемидор в своем «Снотолкователе».

Вместо триерарха во главе судна стоит навклер, или эмпор (у римлян — навикуларий, навикулатор), —

судовладелец или его доверенное лицо. Как правило, он же был и купцом, совершавшим рейсы для увеличения доходов и приобретения новых судов. Эмпоры обычно вели оптовую заморскую торговлю. (Этим же словом называли путешественников на снятых ими в наем судах.)

Затем идут кибернет и проревс.

Должности келевста и пентеконтарха совмещал один человек, называвшийся «бортовым», в его же ведении находились пассажиры.

Вероятно, Артемидор упомянул не все должности. В его перечне нет, например, матросов, а на паруснике их должно быть даже больше, чем на триере. В некоторых источниках встречается должность пронавклера — помощника навклера. В эпоху императорского Рима к ним добавились еще карабит (боцман) и параскарит (кок), известные также в Византии да и в Средние века.

Закон определял, что навклер получал две части от прибыли, матросы — по одной, кок — полчасти, остальные — по полторы. Состав экипажа изменялся в зависимости от величины судна, цели и продолжительности плавания. Вполне вероятно, что такие экипажи были на торговых судах и раньше: эти «морские кони» мало изменились конструктивно, лишь при Поликрате его инженеры умудрились, не меняя конструкции и технических характеристик, значительно увеличить емкость трюмов. Но подробности нам, к сожалению, не известны.

Что же касается скорости афинских купеческих кораблей, то она составляла 3,8 узла, ибо, как свидетельствует Фукидид, вокруг Сицилии они обходили за восемь дней. И наверняка возросла их надежность: морская торговля была способом наивыгоднейшего капиталовложения, и заказчик требовал от судостроителя высококвалифицированной работы, а за это, в свою очередь, брал на себя заботу о сохранности кораблей, строительстве доков и верфей, вплоть до разного рода мелочей.

Непрерывные войны и рост военных флотов ставили перед государствами еще одну серьезную проблему: кораблям нужны люди. А найти их было не так-то легко. Посадить за весла рабов — значит отдать себя в их власть. Свободных было мало, но и те, что были, предпочитали держаться подальше от моря.

Сын Ино, Меликерт, и владычица светлая моря,
Ты, Левкофея, от бед верно хранящая нас!
Вы, nereиды и волны, и ты, Посейдон-повелитель,
И фракиец Зефир, ветер кротчайший из всех!
Благоволите ко мне и до гавани милой Пирея
Целым по глади морской перенесите меня,—

с такой молитвой, увековеченной греческим поэтом I века до н. э. Филодемом, обращались к богам те, чьи дела требовали их присутствия на другом берегу моря. Нередко исходом подобных плаваний были воздвигнутые безутешными родственниками кенотафы — пустые символические гробницы, украшенные надписями вроде этой, быть может списанной с натуры греческим поэтом III века до н. э. Каллимахом:

Если бы не было быстрых судов, то теперь не пришлось бы
Нам горевать по тебе, сын Диоклида, Сопол.
Носится где-то твой труп по волнам, а могила пустая,
Мимо которой идем, носит лишь имя твое.

Вывод был очевиден:

Не подвергай себя, смертный, невзгодам скитальческой жизни,
Вечно один на другой переменяя края.
Не подвергайся невзгодам скитанья, хотя бы и пусто
Было жилище твое, скуп на тепло твой очаг,
Скуден был хлеб твой ячменный, мука не из важных, хотя бы
Тесто месилось рукой в камне долбленном, хотя б
К хлебу за трапезой бедной приправой единственной были
Тмин, да порей у тебя, да горьковатая соль.

Это — уже знакомый нам Леонид Тарентский, современник Каллимаха.

Еще больше опасностей на военных кораблях. На худой конец, в случае войны можно пойти в пехоту или конницу — это куда лучше, чем задыхаться в вонючем трюме. Так и поступали те, кто был в состоянии приобрести себе оружие: греческие воины, подобно мушкетерам Людовиков, должны были сами заботиться о своей экипировке. Наконец, кто-то должен оставаться дома: какой же фронт без тыла.

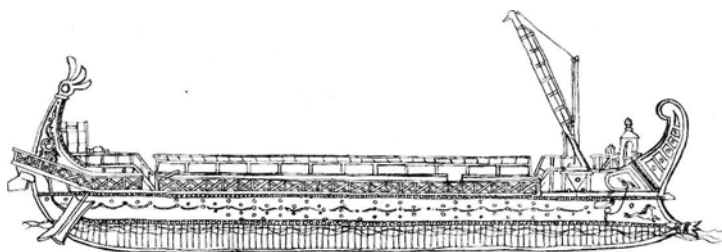
Исходя из древних свидетельств, подсчитано, что в IV веке до н. э. все население Атики составляло от трехсот восьми до трехсот тринадцати тысяч жителей, то есть примерно сто двадцать два человека на квадратный километр. Из них двести шесть тысяч составляли рабы и сто тысяч — иностранцы, не имевшие гражданских прав и обычно не участвовавшие в военных дей-

ствиях. Если Геродот прав и при Саламине сражались сто двадцать семь афинских триер, то для них требовалось минимум двадцать пять тысяч четыреста человек, считая по двести на каждую. Афинский флот в триста триер нуждался в пятьдесят одной тысяче только гребцов, а ведь нужны были еще офицеры, матросы, воины... Где их взять, если все гражданское население Афин составляло едва шестьдесят семь тысяч человек, включая женщин, стариков и детей? И ведь была еще сухопутная армия — основная сила!

Эта проблема осталась бы неразрешимой, если бы греки не вспомнили опыт тиранов — Кипсела и «трех П»: Периандра, Писистрата и Поликрата, нашедших неисчерпаемые людские ресурсы в государствах своих соседей. Наемничество — вот поистине неиссякаемый источник, позволяющий черпать из себя всякому имеющему деньги. Действительно, Геродот упоминает, что моряками на афинских триерах служила какая-то часть платейцев, правда, плохо обученных и неопытных в мореплавании.

Но и наемники не ликвидировали проблему полностью, а лишь уменьшили ее остроту. В военный флот шли люди, знакомые с беспросветной нуждой или окончательно утратившие вкус к жизни. «Война» — это слово всегда звучало музыкой для тех, чье состояние позволяло вступить в армию. Армия — это длительные перерывы между боями, это сытая жизнь за счет грабежа, это возможность разбогатеть или получить государственную должность. Флот — это бесконечная гребля, волдыри на ладонях и морская болезнь, это грубая циновка вместо одежды, это неустойчивый мирок, отделенный от преисподней лишь тонкой обшивкой днища.

И моряки, свои и наемные, часто действовали по принципу: «Помогай себе сам, и боги тебе помогут». Выше уже приводилось высказывание Фукидида на этот счет. Почти столетие спустя Демосфен в одной из речей 360 года до н. э. упоминает жалобу триерарха: «Многие из моей команды ушли с корабля; некоторые убежали в глубь страны, чтобы предложить свои услуги в качестве наемников, другие убежали в военные флоты Фасоса и Маронии, где им не только обещали лучшую плату, но и выдали часть денег авансом... На моих кораблях было пустынное, чем на кораблях других триерархов, так как у меня были лучшие греб-

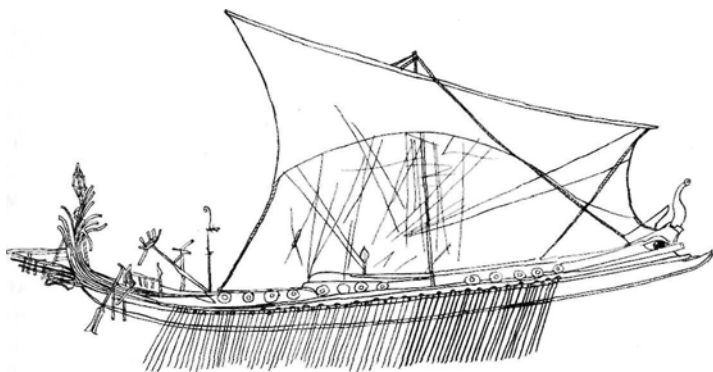


Пентера, она же квинкверема. Реконструкция

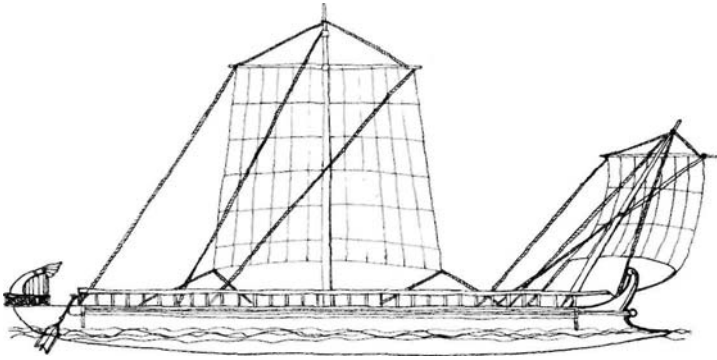
цы... Мои люди, зная, что они искусные гребцы, убежали, чтобы получить работу там, где, по их представлению, они могли получить самую высокую плату».

А как быть, если и наемников взять негде? Например, островитянам? В таком положении оказался на рубеже V и IV веков до н. э. сиракузский тиран Дионисий: он располагал лишь немногочисленными наемниками из сицилийских городов, да и те в условиях непрекращающихся междоусобиц имели широкие возможности выбора сюзерена. Летом 398 года до н. э. Дионисий ультимативно потребовал от Карфагена вернуть свободу греческим городам Сицилии, а после отказа карфагенян начал с ними войну. В этой войне впервые на море появились корабли нового типа — тетеры и пентеры.

Флот Дионисия состоял из трехсот десяти кораблей, в основном триер. Предполагают, что подобно тому как сама триера была изобретена посредством добавления



Пентера. Карфагенский рисунок



Триера II века до н. э. Реконструкция

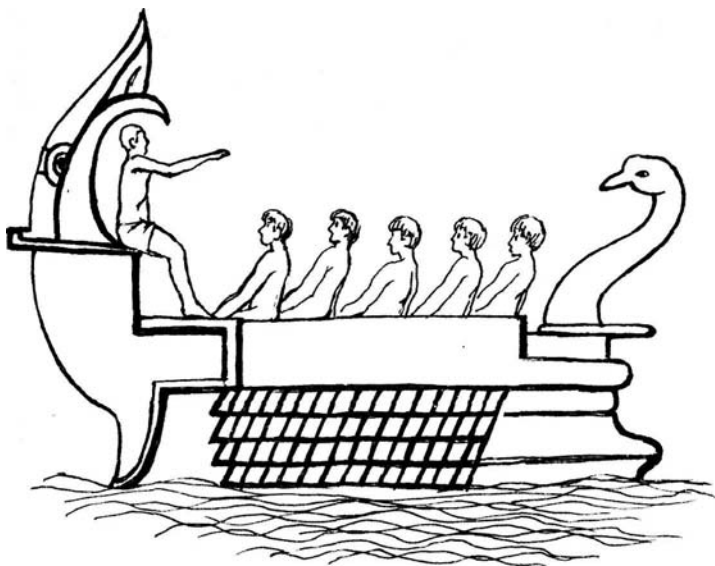
к двухрядной финикийской диере еще одного яруса весел, так и изобретение триеры положило начало быстрому наращиванию «этажей». Если это так, то на морях должны были появиться четырехрядные тетреры, пятирядные пентеры, шестирядные гексеры, семирядные гептеры. (По сообщению Аристотеля, тетреру изобрели карфагеняне, пентеру греческий писатель V века до н. э. Мнесигитон приписывает саламинцам, а гексеру считали кораблем сиракузян. Однако тут нет согласия: например, пентеры и гептеры многие считали изобретением карфагенян.) Действительно, такие типы судов упоминаются древними авторами, так же как и восьмирядные октеры, девятирядные зннеры, десятирядные декеры — вплоть до судов с совершенно фантастическим числом ярусов весел — до сорока. Из них наибольшее применение получили пентеры и отчасти гептеры: только они могли соперничать с триерами в скорости и маневренности. Очевидно, эти типы были оптимальными. Пентеры и гептеры Карфагена, хранившего их конструкцию в строгом секрете, по-видимому были бипрорами, то есть имели одинаково заостренные штевни: они могли, по словам Полибия, двигаться в любом направлении с величайшей легкостью.

Но триера изобретена во всяком случае до 704 года до н. э., тетрера впервые упоминается в IV веке до н. э. Аристотелем, а все остальные типы — Полибием, жившим на рубеже III и II веков до н. э. Возникают по крайней мере три вопроса. Почему греки медлили три столетия с изобретением многоярусных типов, ес-

ли все дело здесь в простой арифметике? Почему все типы начиная с тетреры появились внезапно и почти одновременно? Каким образом и для чего нужно было спускать на воду сорокапалубные корабли, заведомо неспособные ни к маневру, ни к ведению боя?

Ведь чем дальше удален гребец от воды, тем длиннее требуются весла, тем больше заливается свинца в их рукояти, тем тяжелее работа с ними, и в конце концов точка опоры весла удалится от воды настолько, что гребец не сможет достать лопастью воду, а рукоять весла будет достигать противоположного борта, мешая другим гребцам, а то и выступать за *его* пределы...

Долго пользовался популярностью компромиссный, но, увы, слишком «кабинетный» вариант (да и то с многими оговорками) — что в основу многорядных кораблей была заложена пентера, и первые пять рядов весел считались по вертикали начиная от ватерлинии, а дальше подсчитывались скамьи каждого ряда от носа к корме, то есть, например, десятирядный корабль имел пять рядов весел по десяти гребных банок в каждом, так что на каждом борту сидело по полусотне гребцов. В таком случае гексера, следующая сразу за пентерой,

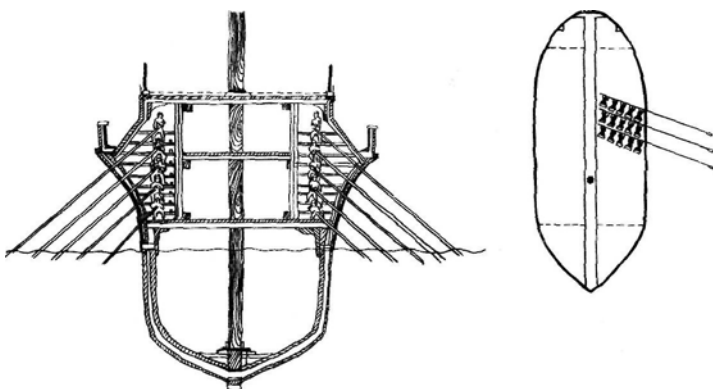


Квадрирема. Изображение на монете

была пятипалубным судном с шестью гребными скамьями в каждом ряду, а гептера — с семью, расположенными диагонально относительно корпуса судна.

Если б! Но ведь мы не знаем ни одного изображения корабля с четырьмя и более ярусами весел, если не принимать во внимание очень схематичный образ четырехъярусного судна на римской монете III века — времени императора Гордиана. А главное — нам неизвестны иные названия гребцов, кроме таламитов, зевгитов и транитов. А это может означать только одно: названия многорядных судов традиционны и не имеют ничего общего с многоярусностью гребных скамей. Разгадку явно нужно искать в конструкции.

Она проста. Инженеры Дионисия, поставленные перед фактом острой нехватки гребцов, объединили преимуществва пентеконтеры и многорядного корабля, посадив за одно весло, более длинное и массивное, четырех гребцов (тетрера), пятерых (пентера) и так далее. Легко понять ход их рассуждений. На обычной маленькой лодке один гребец мог работать двумя веслами — как правило, сидя на поперечной скамье, известной по римскому барельефу. Она ничем не отличается от наших банок, римляне называли ее *jugum*, на таких скамьях сидели и пассажиры. Двухвесельные суда греки называли дикопами или амфериками. Суда покрупнее требовали отдельного гребца на каждое весло, а если он был один, то обычно работал, стоя на корме. На монерах, дикротах и триерах, где каждым



Пентера высоко- и широконогорядная. Реконструкция

веслом управлял один гребец, были, как уже говорилось, оборудованы трены (римские сидилии) — индивидуальные скамьи. После удлинения трены на ней оказалось достаточно места, чтобы посадить еще одного или нескольких гребцов.

Греки так и поступили. Все три великих трагика — Эсхил, Софокл и Эврипид — уже знают термин «селма», обозначающее длинную гребную скамью, в противоположность короткой трене. Это слово, как и его латинский эквивалент «транструм», почти всегда употреблялось во множественном числе и было равнозначно понятию «корабль». Один конец селмы крепился к шпангоутам, а другой поддерживался прочной вертикальной подставкой-ножкой внутри судна, так что между обоими рядами оставался проход — «дорога келевста» у греков, «дорога гортатора» у римлян.

Думается, что служба этих гребцов мало чем отличалась от работы галерных рабов позднего времени. Вот что писал об этом в 1701 году очевидец — Жан Мартейль, сам же и осудивший французских протестантов на галерные работы: «Гребцы сидели на банках по шесть человек на одном весле; одни упирали ноги в низкую скамеечку, другие поднимали и упирали их в переднюю скамью. Они сгибали туловище вперед и вытягивали руки с веслом над спинами впередисидящих, а затем возвращались в прежнее положение. Потом они снова толкали весло вперед, поднимаясь вместе с его рукоятью, зажатой в руках, и окуная другой его конец в море; при этом они бросали себя на скамью, с силой отгибаясь книзу».

Весла прошли ту же эволюцию, что и скамьи. С древнейших времен маленькие гребные весла, рассчитанные на одного, ничем не отличались от современных, разве что формой лопасти. Другое дело — весла для больших кораблей. Их длина достигала теперь шестнадцати-семнадцати метров, а валеk был настолько толст, что человеческая рука не могла охватить его. Рукоять на конце не спасала положения: ведь ею мог работать только один гребец, максимум два. А если их шесть или десять на одной скамье? Длинная тонкая рукоять попросту не выдержала бы нагрузку при гребле столь массивным веслом...

Выход был найден гениально простой. Во-первых, весло сделали составным: та его часть, что была внутри корпуса корабля, соединялась с внешней частью плос-



Гребное весло со сменной рукоятью. Реконструкция

кой вставкой, по своей толщине подходящей для колышка-уключины. Таким образом, любая часть весла могла заменяться по мере износа или в случае поломки. Во-вторых, внутренняя его часть осталась очень толстой, но книзу от этого валька приделывалась параллельно ему круглая планка с контрфорсами (возможно, тоже съемная), удобная для человеческой руки и служившая гребцам рукоятью. Поскольку же весло фиксированно закреплялось плоской вставкой в уключине, эта фальш-рукоять всегда оказывалась в нужном положении. Это изобретение продержалось до XVII века, когда его еще можно было увидеть на средиземноморских галерах.

Как это иногда бывает, случайное изобретение пережило самый случай. Именно эта конструкция, в сочетании со стандартизацией, позволила позднее римлянам и карфагенянам создать целый флот всего лишь за два месяца. Кроме того, если на триере каждый гребец нуждался в длительном обучении, то на корабле, где одно весло вращали несколько человек, достаточно было посадить за каждое из них одного искусного гребца, а остальные должны были выполнять его указания. Таким образом, замена высоконогорядного корабля на широконогорядный устранила и дефицит рабочей силы, и проблему ее обучения, а на случай боя создала даже некоторый резерв воинов из числа гребцов: достаточно было снять хотя бы по одному человеку с каждого весла, чтобы получить внушительный по тем временам отряд. Новые типы быстро получили признание, и уже во времена Аристотеля в 330 году до н. э. в опись имущества афинских верфей были внесены триста девяносто две триеры и восемнадцать тетрер, а еще пять лет спустя афинский флот состоял из трехсот шестидесяти триер, пятидесяти тетрер и семи пентер.

Появление широконогорядных кораблей внесло изменения и в тактику морского боя. Прежде морские сражения ничем не отличались от сухопутных: во время сближения кораблей эпібаты осыпали друг друга стрелами, стремясь вывести из строя как можно больше врагов еще до начала боя, а когда корабли сцеплялись, ломая весла, битва завязывалась на их палубах, и ее



исход зависел лишь от умения владеть мечом или копьем. Теперь, когда корабли сильно различались по высоте, такой прием не всегда можно было применять. Правда, Периклу греки приписывали изобретение абордажных крючьев и корабельных «рук» — выступающих по бортам с обеих сторон форштевня массивных брусьев, конструктивно основанных на принципе клешни, для сцепления с кораблем противника при плотном сближении штевнями (особый вид абордажа). Но все же решающее значение приобретает таранная атака, требовавшая ловкости, маневренности и хорошей выучки команды, ибо промах чаще всего оборачивался поражением.

В 1967 году экспедиция Пенсильванского университета начала подводные раскопки близ Кирении у берегов Кипра, где на тридцатиметровой глубине были обнаружены пять затонувших торговых судов IV века до н. э. Одно из них, с грузом амфор, было поднято на поверхность. Это первое, самое древнее из известных нам судов, чей корпус был обшит свинцовыми листами (для защиты от дровоточцев), хотя появилась такая «антикоррозийная защита» столетием раньше — ее придумал Фемистокл. Другое судно с такой обшивкой, прикрепленной медными гвоздями, принадлежало римской эпохе; оно было поднято с двадцатиметровой глубины в архипелаге Маддалена, в проливе между Сардинией и островом Спарджи, и имело длину тридцать пять метров и ширину около девяти. Вероятно, к IV веку до н. э. следует отнести и первые военные корабли с металлической обшивкой — свинцовой или медной: это была действенная защита от тарана. Столетием раньше, во время Пелопоннесской войны, в Коринфе был изобретен несколько иной способ, сходный с принципом броненосности: борта усиливались толс-

тыми досками. Такие корабли, независимо от их конструкции, назывались катафрактами («защищенными»). Металлическая обшивка стала следующим шагом на этом пути.

Таранный бой приносил успех в том случае, если командир обладал способностью трезво оценить обстановку и выбрать единственно нужный момент для атаки, если кормчий был достаточно опытен, если начальник гребцов умел правильно выбрать скорость, а гребцы — неуклонно поддерживать ее, если в случае промаха вся команда могла перестроиться так, чтобы «полный вперед» мгновенно превратиться в «полный назад» и уйти из пределов досягаемости неприятеля для повторного занятия таранной позиции. Этих «если» было множество, и только их сумма приносила успех.

Нам известны два способа таранной атаки.

Один, изобретенный финикиянами, носил название диекплус («прорыв»): противники выстраивались перед боем в две линии друг перед другом, после чего командир, решившийся на диекплус, внезапно устремлял свой корабль вперед, прорывал линию обороны неприятеля, сметая по пути выставленные весла, прежде чем тот мог принять какие-либо контрмеры, потом делал полный разворот и таранил с тыла. Этот способ был воспринят Афинами, Карфагеном, Родосом и, как предполагают, Египтом после захвата им Финикии. Диекплус был непростым маневром. Фукидид со знанием дела отмечал, что «битва на тесном пространстве невыгодна для небольшой эскадры искусных и быстроходных кораблей в действиях против многочисленного, но неопытного флота. В этих условиях нельзя ни выбрать и держать правильный курс для удара носами кораблей, ни своевременно отступить, чтобы избежать тесноты. Затруднен прорыв боевой линии и последующие маневры для уничтожения вражеских судов, в чем, собственно, и состоит задача быстроходных кораблей». Тут важен был точный расчет. Именно диекплус принес решительную победу Эвдаму в стычке с Ганнибалом у южного побережья Малой Азии.

Другой, более простой способ назывался периплус («обплыл»): вместо лобовой атаки корабли стремились обойти неприятельскую линию и таранить ее с тыла. Это был излюбленный маневр македонян и римлян.

Для защиты от диекплуса корабли могли либо плотно сомкнуть строй (тогда в ход шел периплус), либо

выстроиться в несколько линий или кольцом, как это сделал Фемистокл при Саламине, и тогда вражеский корабль, прорвавший строй, оказывался в ловушке, и в дело вступали быстроходные корабли, дожидавшиеся этого момента внутри кольца. Прорвать строй даже грузовых судов было вообще делом нелегким: с их бортов выдвигались массивные балки с тяжелой свинцовой болванкой на конце, получившей из-за своей формы название «дельфин». Дельфин свободно висел, удерживаемый тросом, пропущенным через систему блоков. А когда трос отпускался, он падал на пытающийся прорвать строй вражеский корабль, пробивая его палубу, ломая весла, калеча людей. Если заранее не изготовить специальные абордажные крючья с железными лапами, чтобы захватить балку с дельфином и лишить ее исходного положения, диекплус был обречен на неудачу, и попавший в западню корабль выходил из игры. Защита от периплуса, напротив, заключалась в растяжении строя, а если к тому же между берегом и ближайшим к нему кораблем не оставалось места для прохода, позицию можно было считать идеальной. Близость берега могла помешать и диекплусу: Цезарь, плававший на кораблях такого же класса, утверждает, что для их развертывания требовалось не меньше трехсот метров.

Морские сражения по-прежнему устраивались вблизи берега, так что военные корабли редко совершали продолжительные рейсы. С учетом этой особенности их и конструировали. На военных кораблях не было трюмов, где можно хранить достаточные запасы продовольствия для всей команды на длительный срок,— потому что, как свидетельствует Фукидид, упоминая «знаменитый флот» Фемистокла, «эти корабли еще не имели сплошной палубы». Поэтому они часто приставали к берегу, а моряки сами заботились о своем пропитании. На этих кораблях не было достаточно места, чтобы хранить мачту (во время боя она мешала и потому убиралась), снасти, запасной такелаж и рангоут,— и перед боем их оставляли на берегу. С собой брали только маленькую носовую мачту с гистионом — на случай бегства. На жаргоне греческих моряков «поднять гистион» означало «удирать». На старых кораблях имелись только продольные проходы между носовой и кормовой полупалубами над килем и вдоль бортов, где скрывались люди, готовые к абордажу и бою,— на но-

вых к ним добавили поперечные проходы, позволяющие быстро перебегать от борта к борту.

В 315 году до н. э. на финикийских верфях по поручению Деметрия Полиоркета были сконструированы и построены несколько судов нового типа — гексер и гептер, принесших ему победу над Птолемеем. С этого времени эксперименты в судостроении продолжались непрерывно. К 302 году до н. э. Деметрий испробовал последовательно все более мощные типы вплоть до тринадцатирядной трискайдекары с девятью сотнями гребцов на каждом борту. Конструкция ее неизвестна, но можно предположить, что это была видоизмененная триера, и ее тысяча восемьсот гребцов располагались в три яруса по шестьсот человек в каждом, так что на каждый борт каждого яруса приходилось по триста гребцов (как на пентере). Если на каждом весле сидели по десять человек, то этот корабль не намного превышал обычную триеру по длине, но неизмеримо превосходил ее по скорости.

Вероятно, такой же симбиоз высоко- и широкомногорядной галеры представляли собой построенные Деметрием десять-двенадцать лет спустя четырнадцатирядная тессарескайдекара и шестнадцатирядная геккайдекара. (В 168 году до н. э. римляне обнаружили ее на македонской верфи, отбуксировали в Вечный город, внимательно изучили и... оставили догнивать в Тибре.) Афиней сообщает о двадцатирядном корабле Гиерона...

Секрет этих конструкций утерян, и споры о них, растянувшиеся на два тысячелетия, носят чисто академический характер. Корабли высотой с многоэтажный дом (если считать межпалубные пространства высотой в два метра, применительно к человеческому росту, то высота шестнадцатирядного корабля составила бы тридцать два метра только между нижним и верхним рядами гребцов) были бы крайне неустойчивы даже на небольшой волне, а управление ими с помощью многометровых тяжелых весел явно оставляло бы желать лучшего. Однако греческий историк Мемнон из Гераклеи Понтийской, живший в III веке до н. э., упоминает в своем сочинении восьмирядную октеру, «приводившую в изумление величиной и красотой». На каждом ее весле сидела сотня гребцов (какова же была ее ширина?!), а всего их было по восьмисот на борт. Описание более чем краткое и туманное: слово «палуба» в единствен-

ном числе — и тут же сообщение о двух кормчих и тысяче двухстах воинов на ней. Больше похоже на монету... Будто сговорившись с Мемноном, Плутарх тоже ясно говорит о том, как «враги дивились и восхищались, глядя на корабли с шестнадцатью и пятнадцатью рядами весел, проплывавшие мимо их берегов», и здесь как будто бы нет места для иных толкований. Да и Павсаний упоминает делосский корабль, имеющий девять рядов гребцов «вниз от палубы», и называет его непревзойденным. Но ведь ни Мемнон, ни Плутарх, ни Павсаний не видели этих кораблей и упоминали их исходя из традиционного названия, как это делаем и мы...

Многие склонны считать, что их устройство такое же, как у кораблей меньших типов — тетрер и пентер, то есть геккайдекера, например, — это корабль, где одним веслом вращалось восемь человек, и что по этому принципу строились и все остальные широконогорядные корабли. Но... имей, скажем, трискайдекера только один ряд весел с шестью или семью гребцами на каждом, то при наличии тысячи восьмисот гребцов (а это известно точно) ее длина составила бы двести семьдесят или двести восемьдесят метров, если считать, что каждой линии гребцов требуется хотя бы один метр свободного пространства для нормальной работы. Такой корабль с трудом укладывается в сознании, с трудом он бы помещался в доках и гаванях. И что же тогда можно сказать о кораблях, где ряды весел исчислялись десятками? И об их скорости? Да ведь это были бы просто неуклюжие плавучие мишени! Не случайно эти динозавры вымерли, едва успев появиться на свет, тогда как быстроходные грузовые парусники водоизмещением в тринадцать-восемнадцать тонн продержались до времени Цицерона, а корабли водоизмещением от тридцати до ста пятидесяти тонн дожили до эпохи Колумба.

В составе флота, сданного Птолемею Филоклом в 285 году до н. э., кроме геккайдекеры была также пятнадцатирядная пентекайдекера (флагманский корабль Деметрия). Не этим ли кораблям Птолемей в какой-то мере обязан установлением своей талассократии? Возможно, но не обязательно, хотя какая-то доля истины в этом есть, если, конечно, не объяснять простыми совпадениями упомянутое событие и тот факт, что Македония вернула себе господство на море именно тридцать лет спустя, когда на ее троне сидел Антигон Гонат, постро-

ивший восемнадцатирядную октокайдекеру «Истмию», и вновь утратила его при Птолемее II, прославившемся сооружением одного двадцатирядного и двух тридцатирядных кораблей. Этих левиафанов построил на Кипре конструктор Пирготель, удостоившийся особой чести, спасшей его имя от забвения, — упоминания в специальном царском декрете, высеченном на камне. Кроме этих трех гигантов, флот Птолемея II насчитывал тридцать семь гептер, тридцать эннер, семнадцать пентер, четырнадцать одиннадцатирядных, пять гексер, четыре тринадцатирядных, два двенадцатирядных и двести двадцать четыре тетреры, триеры и судов меньших типов.

Как видно, доля громадных судов слишком мала, чтобы приписывать им решающее значение в битвах. Ударной силой, как и раньше, оставались пиратские эскадры. Что же касается «кораблей-монстров» с непомерно многочисленными экипажами, то скоординировать синхронность действий такой массы людей чрезвычайно трудно, если не сказать невозможно, и запоздание с выполнением гребка хотя бы одним веслом могло обернуться катастрофой. Флагманским кораблем Антония, например, была декера, имевшая один ряд весел с десятью гребцами на каждом, и нет основания предполагать, что он не смог бы построить более внушительный корабль, если бы это имело смысл. Декеры известны и в императорском Риме.

«Монстростроение» интересно для нас лишь тем, что оно показывает направление поисков и возможности древних инженеров и корабелов. И не только в военном деле. Хорошо известна многопарусная ситагога (зерновоз) грузоместимостью до двух тысяч восьмисот тонн (а обычное купеческое судно перевозило до трехсот тонн груза), построенная в соотношении 1:4. Вот что пишет о ней Лукиан: «...Я, бродя без дела, узнал, что прибыл в Пирей огромный корабль, необычайный по размеру, один из тех, что доставляют из Египта в Италию хлеб... Мы остановились и долго смотрели на мачту, считая, сколько полос кожи пошло на изготовление парусов, и дивились мореходу, взбиравшемуся по канатам и свободно перебежавшему потом по рее, ухватившись за снасти... А между прочим, что за корабль! Сто двадцать локтей (пятьдесят четыре метра.— *А. С.*) в длину, говорил кораблестроитель, в ширину свыше четверти того (тринадцати с половиной метра.— *А. С.*), а от палубы до днища — там, где трюм наиболее глубок,— двадцать

девять (около тринадцати метров.— А . С .) . А остальное: что за мачта, какая на ней рея и каким шагом поддерживается она! Как спокойно полукругом вознеслась корма, выставляя свой золотой, как гусиная шея, изгиб. На противоположном конце соответственно возвысилась, протянувшись вперед, носовая часть, неся с обеих сторон изображение одноименной кораблю богини Исиды. Да и красота прочего снаряжения: окраска, верхний парус, сверкающий, как пламя, а кроме того якоря, кабестаны и брашпили и каюты на корме — все это мне кажется достойным удивления. А множество корабельщиков можно сравнить с целым лагерем. Говорят, что корабль везет столько хлеба, что его хватило бы на год для прокормления всего населения Аттики. И всю эту громаду благополучно доставил к нам кормчий, маленький человек уже в преклонных годах, который при помощи тонкого правила поворачивает огромные рулевые весла».

Чуть больше (грузовместимостью до трех тысяч тонн) был построенный Гиероном II по проекту Архимеда зерновоз «Сиракузия» водоизмещением четыре тысячи двести и грузоподъемностью (по свидетельству Афиняя) три тысячи триста тонн, позднее подаренный Птолемею II и переименованный в «Александрию». По-видимому, это было грузо-пассажирское судно, так как оно имело тридцать четырехместных кают и пять салонов (по числу палуб?). «Сиракузия» курсировала между Сиракузами и Александрией — двумя гаванями древнего мира, только и способными принять такую махину. Аналогичная участь была уготована еще одному судну: даже будучи почти втрое меньше «Сиракузии» (тысяча шестьсот тонн), оно могло торговать лишь с немногими портами — Александрией, Пиреем, Родосом, Сиракузами и несколькими другими. Суда водоизмещением в тысячу триста тридцать пять тонн перевозилиobelisks и им подобные грузы из Египта в Рим.

Своей вершины «монстростроение» достигло при Птолемею IV (221—204 годы до н. э.): его прогулочная сорокарядная тессараконтера с двойным носом и кормой, сооруженная по проекту Калликсена, была более ста двадцати трех метров длиной и около двадцати — шириной при высоте до верха носовой надстройки двадцать один метр. Ее двадцатиметровые весла вращали четыре тысячи рабов. Здесь все нелепо, если выражение

«сорокарядная» понимать применительно к высоко-многорядному кораблю: двадцатиметровые весла при указанной высоте борта вряд ли доставали бы до воды, а в междупалубных пространствах высотой пятьдесят два сантиметра невозможно даже сидеть... Но двойные нос и корма едва ли в этом случае означают, что это был корабль-бипрора, а скорее указывают на то, что речь идет о первом в мире катамаране, симбиозе двух судов. А если это так, то мы вправе допустить, что и цифры приводятся сдвоенные. И тогда «чудо» развивается: каждое судно вполне могло иметь длину 61,6 метра, а при такой длине — по полусотне весел на борт. Если каждым веслом управляли двадцать человек, то всего их на палубе было две тысячи. То же — на втором судне. На общей палубе (над гребцами) фараон мог устраивать приемы, на ней разместилось бы и немалое количество воинов. Неясен лишь вопрос с высотой; даже если это и сдвоенная цифра, она велика для однопалубного судна. Но она была бы реальной, если «носовая надстройка» была чем-нибудь вроде колесной осадной башни: их устанавливали как раз на носу, а Плутарх употребляет слово «палуба» в единственном числе... Не совсем понятно и назначение этой черепахи. Прогулочной тессараконтеру называют лишь предположительно: хотя Плутарх и сообщает, что на ней можно было разместить три тысячи воинов, он тут же добавляет, что «это судно годилось лишь для показа, а не для дела и почти ничем не отличалось от неподвижных сооружений, ибо стронуть его с места было и небезопасно, и чрезвычайно трудно, тогда как у судов Деметрия красота не отнимала мощи, устройство их не было настолько громоздким и сложным, чтобы нанести ущерб делу, напротив, их скорость и боевые качества заслуживали еще большего изумления, чем громадные размеры».

Судно Птолемея IV относится к «плавающим виллам», известным не только в Египте. Такой корабль имел, например, Гиерон II в середине III века до н. э. Его описание в «Пире мудрецов» Афиней очень напоминает «Сиракузию» — судно того же тирана. Может быть, прогулочное судно тоже сконструировал Архимед, хотя, по словам Афиней, главным распорядителем работ был Архий из Карианды. Оно было трехпалубным, двадцативесельным, с тридцатью четырехместными каютами для гостей. Помещение наварха вмещало полтора десятка

лож и имело три трехместных каюты, одна из которых служила камбузом. В коридоре верхней палубы располагались гимнастическая площадка, крытые галереи с цветущими садами, орошаемыми через свинцовые трубы, беседки, виноградники, комнаты для отдыха, столовая. Все сверкало инкрустацией из драгоценных камней, переборки и подволоки были из кипариса, двери — из слоновой кости и туи, кругом мозаики, живописные панно, атланты и статуи. Здесь же — библиотека, баня с тремя ложами, тремя медными грелками и каменной ванной, вмещавшей около двухсот литров воды. По каждому борту имелись по десяти конюшен, дровяные сараи, хлебные печи, камбузы, мельницы и масса других полезных вещей, а на носу красовалась закрытая цистерна с пресной водой емкостью около восьмидесяти тысяч литров, устроенная из просмоленных досок и холста. На этом корабле было также большое количество кают для экипажа и прислуги...

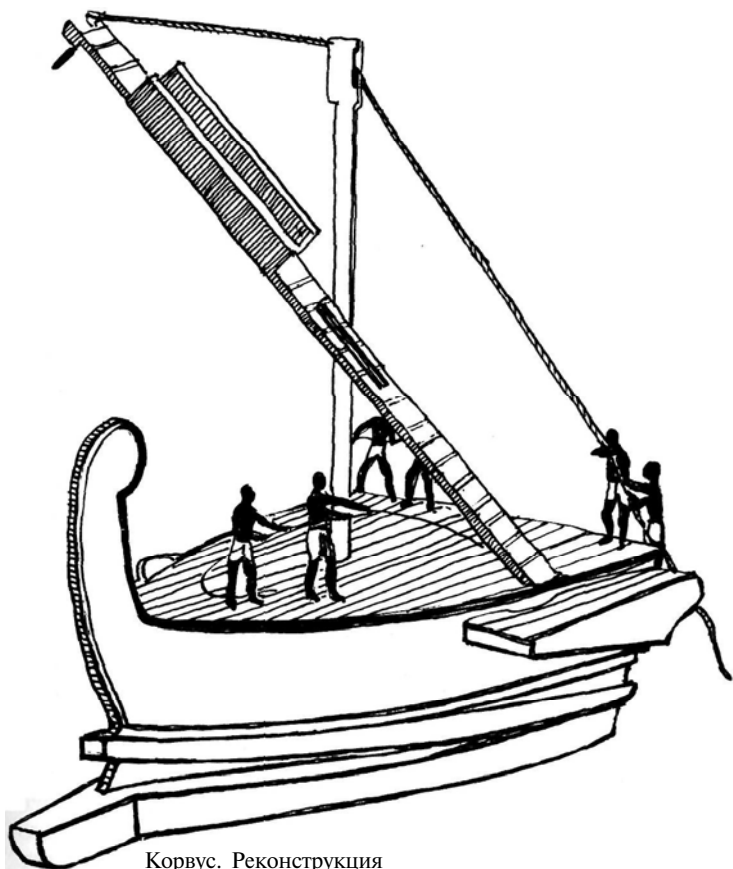
Так закончился эксперимент, начатый Деметрием и растянувшийся на сотню лет.

Не исключено, что наращивание размеров кораблей связано с другим изобретением Деметрия: он первым додумался устанавливать на палубах катапульты и баллисты. Некоторые из них были таких размеров и мощности, что справиться с поддержкой их веса и противостоянием отдаче могли только крупные и устойчивые суда, имевшие к тому же достаточно места, чтобы хранить камни для баллист и копья для катапульт. До тех пор, пока это изобретение не стало достоянием всех, Деметрий был непобедим. Его катапульты метали пятиметровые тяжелые копья на сто двадцать метров, создавая достаточно широкую зону обстрела, под прикрытием которой более легкие суда (пиратские и купеческие) могли подойти к берегу и высадить десант, если штурмовались береговые укрепления, а в морском бою артиллерия Деметрия сметала с палуб все живое, проламывала сами палубы и борта, и его триеры или тетеры спокойно, без потерь пленяли вражеские корабли с деморализованными экипажами. Когда Деметрию пришлось иметь дело с равным флотом, он изобрел гелеполы — деревянные осадные башни, разъезжающие по палубам на колесах во всех направлениях. С их высоты хорошо укрытые лучники прицельным огнем расстреливали на неприятельских кораблях всех, кто

имел неосторожность высунуть нос на палубу. В битве с Птолемеем у Саламина он, вероятно, впервые применил эти изобретения, сочетав их с периплусом. Вооруженность македонского флота оставалась непревзойденной, пока изобретения не рассекречивались.

В 190 году до н. э. решающей силой на море стал Родос: он изобрел (или воскресил из забвения) самое страшное оружие древнего мира — «греческий огонь» и вооружил им флот. На носах родосских кораблей были установлены два шеста, метавшие сосуды с этой адской смесью в неприятеля. Именно благодаря «греческому огню» Эвдаму удалось победить Поликсенида в том же году (то был дебют нового оружия). Но изобретение пришло слишком поздно: в августе 201 года до н. э. Родос, наблюдая быстрое возвышение Филиппа V, предложил Риму вмешаться в восточные дела. Этот шаг оказался роковым; поколение спустя гость сделался хозяином: «греческому огню» по просьбе самих греков было противопоставлено римское железо.

Римляне привнесли в актику морского боя единственное изобретение, и оно было вызвано тем, что они не желали вникать в тонкости чуждого им морского искусства, всегда предпочитая уму силу. Этим изобретением был корвус («ворон»). Чтобы представить его себе, нужно вспомнить средневековые перекидные мосты, имевшиеся в каждой крепости, окруженной рвом, и сохранившиеся до нашего времени. Если вообразить такой мост длиной восемь-одиннадцать метров и шириной чуть больше метра, снабженный невысокими бортиками и имеющий двойной трос на том конце, который должен коснуться противоположного берега рва, — это и будет корвус. Трос, жестко закрепленный на оконечности мостика, проходил к специальному шесту на носу корабля, протягивался через блоки, укрепленные на высоте, соответствующей длине корвуса, и далее — через направляющий блок, закрепленный пониже. Если потянуть за этот трос, корвус, соединенный шарнирно с основанием шеста, поднимался, прижимался к шесту, охватывая его бортиками, и закреплялся вертикально, составляя с ним одно целое. Когда трос отпускался, корвус падал, увлекаемый своим весом, и превращался в горизонтальный абор-



Корвус. Реконструкция

дажный мостик. Если к этому добавить, что он был снабжен острой шпорой, прикрепленной перпендикулярно в нижней части его дальней оконечности, не приходится удивляться ошеломляющей победе Гая Дуилия, впервые испытавшего в деле это изобретение. Римские корабли приближались к карфагенским как для таранной атаки. Пунийцы, наблюдая «неумелые» маневры римлян, спокойно их поджидали, предвкушая победу. Но когда корабли сблизились, шпору римских корвусов молниеносно вонзились в палубы пунииских пентер, и по мостикам ринулись легионеры, вооруженные как для обычного сухопутного боя. Все было кончено в считанные минуты...

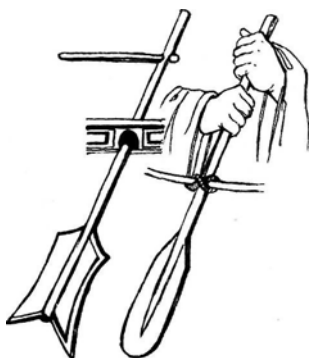
Не исключено, что корвус не чисто римское изобретение, а греческое: ведь корабли Дуилия строили южноиталийские греки. Возможно, его автором был какой-нибудь пират: эвпатриды удачи были гораздо на всяческие неожиданности и всегда любили внешние эффекты. Греки и этруски (пираты в том числе) были не только наставниками римлян в морском деле, но и их флотоводцами, особенно после того, как тень римского орла распростерлась над Балканами. Своим морским богом римляне назначили Нептуна, слегка изменив имя этрусского Нетуна. Но все остальное устройство флота они переняли у греков.

Греция, взятая в плен, победителей диких пленила,
В Лаций суровый внеся искусства,—

писал Гораций Августу. Среди этих искусств не последнее место занимало искусство мореплавания и судостроения, заимствованное вместе с терминологией. В латинский язык перешли многие греческие названия судов, частей и принадлежностей корабля, корабельных должностей или рода морской деятельности, названия ветров и многое, многое другое. Из подобных терминов можно составить целый словарь. Но внесли римляне и кое-что свое, кроме корвуса.

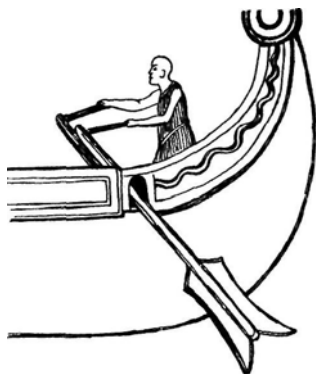
Например — усовершенствовали систему управления. Рулевое весло по-гречески — педалион. Под этим же словом во времена Гесиода подразумевали парус и корабельные снасти, а Эврипид употреблял его

как синоним быстроходного судна. У римлян кибернет превратился в губернатора, а руль — в губернакулум. Первоначально это было обычное весло, отличавшееся от гребного размером и более широкой лопастью. Греки и римляне не случайно назвали эту лопасть пером (как и в нашем лексиконе есть «перо руля»): в древности рулевое весло изготавливали в форме оперения стрелы и лишь изредка обтачивали, сохраняя при этом его назва-



Рулевое весло и его крепление. Деталь рельефа колонны Траяна

ние. Рулевое весло крепили в корме с помощью каната, а на больших кораблях пропускали через гельмпорт — отверстие в обшивке. Поскольку же их было два — по одному с каждого борта, обычно это слово и употреблялось во множественном числе. Рулевое весло малых судов можно назвать простым, им работали, держа рукоять двумя руками, как это показано на одном из рельефов колонны Траяна. Длинные и толстые кормила больших кораблей, известные по помпейским фрескам, были по существу румпельными. Для удобства их снабжали деревянной поперечиной (клавусом), прикрепленной перпендикулярно либо к оконечности рукоятки и игравшей роль штуртроса, так что рулевой свободно держал рукояти обоих весел, либо на некотором удалении от рукоятки, и тогда кибернет одной рукой держал рукоять, а другой клавус — примерно так, как косарь держит косу.



Лопасть рулевого весла. Барельеф из Поццуоли

Такой способ руления показан на барельефе из Поццуоли, изображающем кормовую часть корабля. Римские поэты, например Силий Италик, называли и клавус, и рукоять плектром, вслед за греками. Кибернет малого судна мог устанавливать руль в нужное положение, оперируя сразу двумя клавусами. Но на больших кораблях или в плохую погоду на каждом весле был свой рулевой, они работали по команде старшего из них. В латинско-англосаксонском словаре Эльфрика, составленном в X веке, слово клавус передано как «хелма», означающее у англичан руль и в наше время и хорошо известное по термину гельмпорт.

Такой способ управления судном был известен еще египтянам. Италийцы заимствовали его у греков. Должны были пройти годы, прежде чем римляне обрели собственное лицо как подлинно морская нация.

Параллельно с непрерывным совершенствованием судостроения шло развитие смежных наук, необходи-

мых для мореплавания. Наиболее заметные успехи они сделали со времен Дария I — мудрого и дальновидного правителя, недооцененного последующими поколениями, смотревшими на него глазами его врагов — греков. Дарий никогда не упускал возможности пополнить знания о мире. Уже в первые годы своего правления, примерно в 518—516 годах до н. э., он послал карийца Скилака из Карианды, уроженца острова Кос, обследовать течение Инда, считавшегося краем Ойкумены, и местности, прилегающих к его устью. Скилак спустился по Инду от Каспатира, поплыл на запад и на тридцатом месяце достиг того места, откуда отправлялись финикийцы в круиз вокруг Африки по поручению фараона Нехо. Дарий после завоевания им Египта стал преемником Нехо и в другом предприятии: он закончил строительство канала от Нила к Красному морю, чтобы упростить связь Персии с ее новой колонией. Последовавшие политические неурядицы вновь привели к запустению и заносу канала и даже возникла легенда, опровергающая свидетельство Геродота, — что Дарий не довел работу до конца, так как был остановлен советниками, предостерегшими его, что смешение пресного Нила с соленым морем лишит египтян воды, а разница в уровнях морей чревата затоплением всего Египта (распространенное мнение в ту эпоху, известное и Периандру, отказавшемуся от строительства Коринфского канала по той же причине).

Эта легенда развеяна самим Дарием: археологи нашли несколько стел, установленных им по трассе канала и подробно повествующих о его сооружении и эксплуатации. «Я приказал прорыть этот канал от реки Пирава, текущей в Египте, к морю, идущему из Персии. Этот канал был прорыт... Никогда не происходило подобного...».

С именем Дария связана и первая засвидетельствованная историком попытка составить карты не по слухам, а с натуры. Чтобы представить себе состояние «теоретической географии» того времени, достаточно вспомнить трактат неизвестного ионийца, современника Дария, «О седмицах», сохранившийся в сборнике Гиппократов, земляка Скилака. Автор его серьезно пишет, что «вся земля имеет семь частей: голову и лицо — Пелопоннес, местожительство великих душ; во-вторых, Истм — мозг, шея; третья часть, меж-

ду внутренностями и предсердием, — Иония; четвертая — ляжки — Геллеспонт; пятая — ноги — Боспор Фракийский и Киммерийский; шестая — живот — Египет и Египетское море; седьмая — нижняя часть живота и прямая кишка — Эвксинское море и Меотийское».

Дарий применил другой метод: его посланцы, пишет Геродот, «прибыли в финикийский город Сидон. Там персы немедленно снарядили две триеры и, кроме того, финикийское грузовое судно с разным добром. Когда все было готово, они поплыли в Элладу и, держась близ эллинских берегов, осматривали и описывали их. После того как персы осмотрели большинство самых известных мест на побережье, они прибыли в италийский город Тарент». Возможно, такой способ подсказали Дарию жрецы Иудеи, завоеванной в 586 году до н. э. Вавилонией, а в 539-м (вместе с Вавилонией) — Персией. В библейской Книге Чисел есть указание на то, что точно таким же образом действовал Моисей: «И послал их Моисей высмотреть землю Ханаанскую, и сказал им: пойдите в эту южную страну, и взойдите на гору; и осмотрите землю, какова она, и народ, живущий на ней, силен ли он или слаб, малочислен ли он или многочислен? И какова земля, на которой он живет, хороша ли она или худа? и каковы города, в которых он живет, в шатрах ли он живет или в укреплениях? И какова земля, тучна ли она или тоща? есть ли на ней деревья или нет?». Вероятно, и Дарий ставил перед своими лазутчиками аналогичные задачи: ведь он уже задумал воевать с Элладой.

На основании разведывательных данных было составлено и вырезано на медных досках несколько карт. Накануне греко-персидских войн тиран Милета Аристагор, друг Дариева брата, демонстрировал такую карту спартанцам, склоняя их к участию в войне. На ней были нанесены Персия, Эллада, Лидия, Фригия, Каппадокия, Киликия, Кипр, Армения и другие области обитаемого мира с морями, реками, городами и важнейшими дорогами. Миссия Аристагора была нелегкой: греки, говорит Геродот, еще десяток лет спустя по-прежнему считали, что от Эгины до Самоса «так же далеко, как до Геракловых Столпов», и не рисковали заплывать дальше Делоса. Они предпочитали пользоваться периплами; карты оставались прерогативой Во-

стока и рассматривались греками как забава. «Смешно видеть, как многие люди уже начертили карты земли, хотя никто из них не может даже правильно объяснить очертания земли. Они изображают Океан обтекающим землю, которая кругла, словно вычерчена циркулем. Азию (Малую.— А. С.) они считают по величине равной Европе»,— иронизирует «отец истории». И это укоренившееся представление, восходящее к Гомеру, не могли поколебать никакие карты и никакие периплы. «Гомер сказал...» — для древнего грека этого было достаточно. Книга Демокрита «Плавание вокруг Океана» осталась незамеченной и не дошла до нас.

Любовь к географическим исследованиям была у Ахеменидов в крови. Когда примерно в 470 году до н. э. царевич Сатасп совершил проступок, несовместимый с его саном, и Ксеркс приказал распять его, сестра Дария, мать Сатаспа, уговорила царя послать юношу вокруг Африки в направлении, противоположном маршруту моряков Нехо. Царь договорился с Карфагеном, блокировавшим в то время Гибралтар, и Сатасп отправился. Однако он вернулся после нескольких месяцев плавания, уверяя, что где-то (вероятно, в районе мыса Зеленого) от материка отходит в море мель, препятствующая дальнейшему пути. Теперь Ксеркс распял Сатаспа за невыполнение приказа.

Морские путешествия еще редки. Море пугает. Верх отваги для балканских греков — побывать в Египте. Оттуда поступают невероятные известия. Солон узнает от жрецов саисского храма об Атлантиде и других исчезнувших цивилизациях. Пифагор, бежавший по совету Фалеса с Самоса от Поликрата, привозит из-за моря учение орфиков, идею о шарообразности Земли и «впервые» формулирует теоремы, известные еще Хаммурапи, а Фалес на основе каких-то таинственных знаний сочиняет «Судоводную астрономию», приписываемую также Фоку Самосскому — земляку Пифагора. Разинув рты, внимают афиняне рассказам Демокрита, только что вернувшегося из турне по Вавилонии, Египту, Персии, Финикии, Эфиопии, и разглядывают нарисованную им карту. Ионийцы по-прежнему верны памяти своего земляка Гомера: для них Земля — диск, окруженный рекой Океаном, с «пупком» в Египте.

Греко-персидские войны поколебали эти представления. Путешествия Скилака и Эвтимена, походы Дария и Ксеркса привнесли нечто новое в географические познания греков: земной диск (все еще окруженный Океаном) вытянулся в широтном направлении и приобрел явственные очертания развернутой хламиды. Геродот и Гиппократ, знакомые с картой Дария, впервые заговорили о природной широтной зональности, по божественному промыслу совпадающей с границами известных им государств. Архелай в это же время исследует природу моря, а Анаксагор составляет «книгу с чертежами» — может быть, первый в истории атлас.

Положение резко изменилось после Пелопоннесской войны. Благодаря Периклу, Фемистоклу и Конону греки впервые по-настоящему почувствовали себя моряками. Бурное развитие морской торговли заставило их изучить Средиземное море как никогда раньше. Развитие астрономии и математики, изобретение водяных часов — клепсидры, позволяющих не считаться с продолжительностью дня и ночи и отсчитывать равные и точные промежутки времени, таили в себе массу грядущих открытий. И они не замедлили последовать.

Энопид Хиосский определяет угол наклона эклиптики.

Среди философов идут споры о величине Солнца. Анаксагор полагает, что светило в точности равно Пелопоннесу. Эмпедокл доказывает, что оно такое же по размерам, как Земля.

Ктесий Книдский по возвращении из Персии, где он несколько лет прожил при дворе Артаксеркса, оставляет потомкам «Описание Персии» и «Описание Индии», выдержанные в духе Гекатея.

Эвдокс Книдский облакает в научную форму смутные пророчества Пифагора о шарообразности Земли, наблюдая ее тень на Луне. Возможно, ему же принадлежит идея выделения тепловых поясов, перенесение на поверхность Земли тропиков и полярных кругов небесной сферы и гипотеза о существовании на противоположной стороне Земного шара еще одного населенного массива суши. Для облегчения ориентирования в звездных россыпях Эвдокс вводит в научный оборот сетку небесных координат, известную еще Рамсесам, изменив лишь названия и, следовательно, конфигурацию некоторых созвездий. Отныне любой

смертный может отыскать нужное ему светило «на передней южной ноге Медведицы» или «над левым плечом Волопаса».

Идею Пифагора поддерживает Парменид и добавляет, что «место Земли — в середине», а Филолай и Гикет Сиракузский уточняют, что «Земля движется по кругу».

Аристотель выделяет из «общей» науки «метеорологику» (то, что мы назвали бы физической географией), подытоживает достижения современников в трактате «О небе» и уточняет границы материков. Контуры Ойкумены, по его мнению, похожи не на хламиду, а на тимпан. В числе прочего он внес вклад и в дело судостроения и мореплавания, обратив внимание на то, что один и тот же корабль может спокойно плыть по морю и в то же время — пойти ко дну в пресной воде из-за разницы в их удельном весе.

В середине IV века до н. э. тезка Скилака Кариандийского (именуемый обычно Псевдо-Скилаком во избежание путаницы) составляет «Перипл Внутреннего моря». Средиземное море изучено и описано досконально. Включение в перипл описания берегов северо-западной Африки дает основания думать, что Скилак был знаком с периплом Ганнона или Сатаспа: оба они дошли примерно до одного и того же пункта африканского побережья, и здесь же обрывается описание Псевдо-Скилака, который сам не мог выйти за Геракловы Столпы вследствие их блокады карфагенским флотом.

На поиски земель, где побывали Гимилькон и Эвтимен, отправляется примерно в 327 году до н. э. массалиот Пифей — большой ученый, открывший причины морских приливов, определивший широту Массалии и угол наклона эклиптики, оставивший две книги о своих путешествиях, утерянные уже в римское время, и провозгласивший далекий северный остров Туле новым пределом морских странствий и краем Ойкумены — вместо Геракловых Столпов.

Путешествие Пифея совпало по времени с восточным походом Александра и с плаванием посланного им флота во главе с критянином Неархом от устья Инда до Евфрата — по следам Скилака Кариандийского.

С III века до н. э. сочинение Тимосфена Родосского «О гаванях» (в десяти книгах) наряду с пе-

риплом Псевдо-Скилака становится настольной книгой всех кормчих, плававших в Средиземном море.

Границы Ойкумены раздвинулись неизмеримо. «Ведь Александр,— с благодарностью вспомнит три века спустя Страбон,— открыл для нас, как географов, большую часть Азии и всю северную часть Европы вплоть до реки Истра...». Основанная Птолемеем II Александрийская библиотека сразу же превратилась в самый крупный научный центр древнего мира, едва справлявшийся с переработкой и осмыслением непрерывного потока поступающей информации. Ее первоначальный фонд насчитывал около двухсот тысяч свитков, полвека спустя — около пятисот тысяч, а незадолго до пожара 47 года до н.э.— почти семьсот тысяч. Птолемей II не брезговал никакими способами для расширения своего свиткохранилища, а вместе с ним и собственной славы. Наиболее ценные рукописи, особенно неприкосновенные государственные экземпляры, он просил под крупный денежный залог для снятия копий и оставлял их в библиотеке, а возвращал копии. Корабли, не имевшие на борту рукописей, какие можно было бы купить или скопировать, не допускались в Александрийскую гавань. Если это даже и легенда, то весьма близкая к истине, ибо коллекция греческих, египетских и сирийских литературных произведений, хранившихся в библиотеке, не имела равных. Когда хранители (директоры) библиотеки Зенодот и его преемник Каллимах составили каталог, снабженный краткими сведениями об известных им авторах, он занял сто двадцать томов! Это была, в сущности, первая в мире литературная энциклопедия.

Хранителями библиотеки были люди, навечно вошедшие в историю науки.

Аристарх Самосский сочинил здесь трактат «О величинах и расстояниях Солнца и Луны», сделавший его гелиоцентрические взгляды достоянием потомков. Когда он до этого пытался разговаривать на эту тему с афинянами, стоик Клеанф обвинил его в безбожии, и Аристарх нашел прибежище в Александрии.

Уже после его смерти и, возможно, с учетом его трудов, в 238 году до н.э. александрийские астрономы разрабатывают подробную карту звездного неба. На основе учения астронома Калиппа и математика Эвклида они улучшают египетский календарь и вводят

високосность. Птолемей III по совету своих астрономов издает 7 марта Канопский декрет: «Дабы времена года неизменно приходились как должно по теперешнему порядку мира и не случалось бы то, что некоторые из общественных праздников, которые припадают на зиму, когда-нибудь пришлись на лето, так как звезда Сотис каждые четыре года уходит на один день вперед, а другие, празднуемые летом, не пришлись бы на зиму, как это бывало и будет случаться, если год будет и впредь состоять из 360 дней и 5 дней, которые к ним добавляют, отныне предписывается через каждые четыре года праздновать праздник богов Эвергета (тронное имя Птолемея III.— А. С.) после 5 добавочных дней и перед новым годом, чтобы всякий знал, что прежние недостатки в счислении года и лет отныне счастливо исправлены царем Эвергетом». Этот декрет был высечен на мраморной плите, обнаруженной археологами в 1866 году в Александрии.

С именем Птолемея III связывается еще одно астрономическое событие. Этот царь мало интересовался африканскими делами, его постоянно тянуло на восток. Большую часть его царствования занимали войны с Сирией. И вот после одной из его побед царица Береника отрезала свои изумительно красивые волосы и принесла их в жертву Афродите в благодарность за военную помощь. Но волосы куда-то исчезли из храма. Находчивые жрецы уверили разъяренного напрасной жертвой Птолемея, что их взял на небо сам Зевс. Действительно, через несколько дней придворный астроном Конон Самосский отыскал их там и назвал созвездие «Волосы Береники». Под этим названием его упоминал и Эратосфен около 230 года до н. э.

Поэт Арат в поэме «Небесные явления» изложил основы учения Эвклида, а астрономы Аристилл и Тимохарис составили первый в Европе звездный каталог с координатами светил; им потом пользовался Клавдий Птолемей.

Египетский жрец Манефон написал на греческом языке «Историю Египта» и дал его первую периодизацию.

Эратосфен Киренский, воспитатель Птолемея IV, изобрел армиллярную сферу, оспорив часть этого открытия у кентавра Хирона в глазах современников и у Гиппарха — во мнении потомков, и определил

окружность Земли. Изучив данные путешественников о характерах приливов и отливов в Атлантическом и Индийском океанах, он повторил вслед за Гомером мысль, что все известные к тому времени океаны — на самом деле единый океан, окружающий острово-подобную Ойкумену, состоящую из Европы, Азии и Африки. Но выводы Эратосфена были вполне современны: из Испании можно плыть в Индию не только вокруг Африки, но и по Средиземному морю с выходом через канал в Аравийский залив.

Примерно в это же время в библиотеке работал Архимед, сконструировавший прибор для определения видимого диаметра Солнца и своеобразный механический планетарий, воспроизводящий «в натуре» геоцентрическую картину мира (он подробно описал его в сочинении «Об изготовлении небесной сферы»).

Аристофан Византийский и его ученик и преемник Аристарх Самофракийский перевели на греческий язык Ветхий Завет. Аристофан при этом попутно изобрел знаки препинания и обозначения долгих и кратких гласных, а Аристарх привел в такую ярость киликийского филолога Кратета из Маллоса своим толкованием географии Гомера, что тот соорудил огромный глобус (первый в мире) и нанес на него все топонимы «Илиады» и «Одиссеи», только что выправленных Зенодотом.

Воспитатель Птолемея III Аполлоний Родосский в подражание Гомеру написал тетралогию «Аргонавтика», вдохновившую потом Вергилия на его «Энеиду», где дал широкую картину северной окраины Ойкумены.

Дионисий Фракийский, ученик Аристарха Самофракийского, составил первую греческую грамматику — «опытное знание о большей части того, что говорится у поэтов и писателей» — и назвал ее «Наставления».

Около 140 года до н. э. Гиппарх усовершенствовал труд Эратосфена и разработал более совершенную сетку широт и долгот, а также предложил новый метод определения широты — путем регулярного измерения тени в разных странах.

Вероятно, после Дикеарха, с IV или III века до н. э. моряки пользуются более или менее точными картами с сеткой координат.

Из этого краткого перечня видно, что основную массу ученых составляли греки, переселенцы с Пелопоннеса и Киклад. Но если раньше грек называл

своей родиной Афины, Фивы, Спарту, а египтянин — Мемфис, Гелиополь или Бубастис, то теперь их родиной стало все государство. Средиземное море, называвшееся то Критским, то Афинским, стало морем всеобщей торговли. На смену международному вавилонскому языку пришел греческий, египетские города получили греческие имена. Средиземноморские купцы поддерживали контакты с китайскими на востоке и испанскими на западе, с нубийцами на юге и бриттами на севере.

Птолемей I отправляет грека Филона в Эфиопию, и в результате появляется перипл Красного моря, из коего греки узнали о Топазовом острове и многих других неведомых, но чудесных землях. Примерно в 300 году до н. э. Демодам прошел от Тигра до Сырдарьи, а Мегасфен побывал на Ганге, лет пятнадцать-двадцать спустя селевкидский офицер Патрокл обследовал Каспийское море и впадающие в него реки и составил его перипл, а после покорения Карфагена греческий ученый и мореход Полибий проплыл по следам Эвтимена, Ганнона и Сатаспа до берегов Сенегала. Селевк I на основании противоречивых сведений Демодама и Патрокла попытался проложить на карте канал, соединяющий Черное и Каспийское моря, полагая, что Окс или Яксарт и Танаис образуют непрерывный водный путь и что небольшого канала достаточно, чтобы плыть из Черного моря в Индию по рекам. Антиох IV посылает экспедицию Нумения, чтобы он прошел по следам Нearchа и выяснил целесообразность плаваний в Персидском заливе. Основывается множество новых гаваней и благоустраиваются старые. На Красном море, откуда в Египет поступали драгоценные товары Востока, Птолемеи держали военный флот для защиты гаваней и торговых эскадр: со времен Сенусерта III пираты не прекращали здесь своей деятельности.

В одиночку купцы, как и тысячи лет назад, не рискуют выходить в южные моря. Если в Средиземном море многие случайности могут помешать пирату сделать свое дело, то здесь, в водах, бедных архипелагами, торговые суда беззащитны. Поэтому, сообщает Страбон, купцы собирают в каком-нибудь крупном порту большие флоты и отправляются «до Индии и оконечностей Эфиопии, откуда привозят в Египет наиболее ценные товары, а отсюда снова рассылают их

по другим странам; поэтому взимаются двойные пошлины — на ввоз и вывоз; на дорогостоящие товары и пошлины дорогие».

Со времени Птолемея II такие флоты отправлялись, как правило, из самой Александрии: в 277 году до н. э. этому царю удалось расчистить и благоустроить канал от Нила к Красному морю, поддерживавшийся с тех пор в судоходном состоянии, по крайней мере, четыре-пять столетий. Возможно, своей решимостью он обязан исследованиям Эратосфена, ставшего директором Александрийской библиотеки в год смерти Птолемея II. Страбон уточняет, что египтяне dokonчили работы, брошенные персами, «прокопали перешеек и сделали пролив запирающимся проходом, так что можно было по желанию плыть беспрепятственно во Внешнее море и возвращаться обратно». По свидетельству Диодора, не верившего в возможность эксплуатации канала Дарием, Птолемей снабдил его системой шлюзов, чтобы сгладить разницу в уровнях.

Однако купцы и судовладельцы, не желавшие рисковать прибылями, предпочитали другие трассы, лучше охраняемые, более короткие и не связанные с превратностями морской стихии. Моряки проходили вдоль индийского побережья и доставляли товары в устье Евфрата. Отсюда верблюды перевозили их в Селевкию, куда стекались также грузопотоки древнейшим караванным путем из Индии через Афганистан и Иран. Далее этот поток делился на три основных русла: первое направлялось к югу в Тир и Сидон, второе — на юго-запад до Антиохии, третье — на запад до Эфеса. Затем товары развозились по всему Средиземноморью.

Но осуществить это было непросто. Именно там, где к морю подходили караванные дороги, возникла пиратская корпорация, заставившая содрогнуться мир и в течение десятилетий оспаривавшая господство над ним у Рима.





**ВРЕМЯ И МЕСТО ДЕЙСТВИЯ:
II ВЕК ДО Н. Э. — II ВЕК Н. Э.,
ВСЕ СРЕДИЗЕМНОМОРЬЕ**

На заднем плане сцены — закутанная в покрывало статуя Исет, на покрывале надпись: «Я — то, что было, есть и будет; никто из смертных не приподнимал моего покрывала».



146 году до н. э., когда дикие козы слизывали римскую соль с земли Карфагена, когда разрушенный одновременно с ним Коринф лежал в еще дымящихся развалинах, а афиняне еще не подозревали, что два года спустя им предстоит сделаться данниками Рима и начать осваивать латинский язык, на другом берегу моря, в Сирии, молодой человек вел странные переговоры с подозрительными людьми, чья изысканная одежда нимало не соответствовала грубой речи и чрезмерно обветренным лицам. Завсегда-таи портовых кабаков древнего Библа, Лаодикеи, Гераклеи уже хорошо запомнили его лицо и узнали имя: Трифон («Роскошно живущий»). Уроженец Касиан — небольшой крепостцы близ Апамеи. Друзья предпочитали называть его Диодотом — «Даром божьим». Трифон-Диодот был известен и при дворе Антиоха VI, где получил воспитание и успел завести массу полезных знакомств. Он разъезжал по всей Апамейской области, собирая дань для царя. От Апамеи к Мегаре, от Мегары к Лариссе, от Лариссы к Касианам, от Касиан к Аполлонии. Особенно долго он задерживался в портовых городах. Имя вполне соот-

ветствовало образу его жизни. Трифон сорил золотом направо и налево.

В 142 году до н. э. Трифон при поддержке этих городов сверг Антиоха и узурпировал сирийский трон. Главную цитадель царя — Верит, куда он бежал из столицы, Трифон сровнял с землей, а царский флот был захвачен людьми, среди которых было немало обладателей изысканной одежды и загорелых лиц. То были киликийские пираты, хорошо помнившие обещание Диодота оказать им покровительство в их нелегком промысле, если они помогут ему овладеть тронем и удержаться на нем. Диодот поистине был для них «даром божьим», а поклонялись они только двум богам — солнечному Митре и владычице морей Атаргат, или Деркетю; служили они всем, кто прилично платил и не покушался на их независимость.

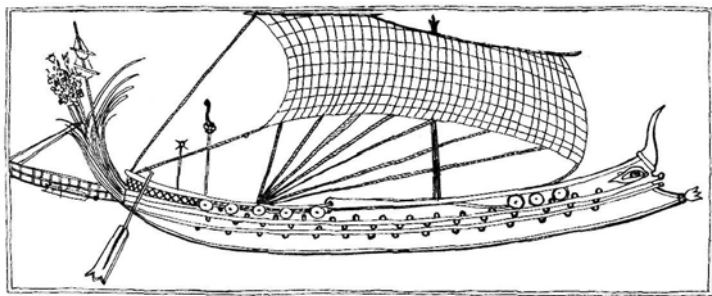
Своим опорным пунктом Трифон-Диодот сделал Коракесий — укрепление на крутой обрывистой скале высотой до двухсот метров, соединенной с материком узким перешейком. Пираты охотно помогли Трифону превратить Коракесий в неприступную крепость, и после его гибели (загнанный Антиохом в ловушку, Трифон покончил с собой) сделали ее своей центральной базой. В ней находили приют и защиту разбойники всего побережья.

Коракесий располагался у западной оконечности нагорья Ташели. У восточной оконечности был выстроен его двойник — город-крепость Корик, точно так же устроенный на островке, соединенном с берегом песчаной косой. Место это было столь удачно приспособлено для обороны самой природой, что его использовали десятки поколений местных жителей. И теперь еще на островке виднеются развалины замка Кёргёз, чьи хозяева повелевали окрестными водами.

Вся эта местность — Киликия Трахея («неровная, каменистая») — была, по словам Страбона, словно нарочно создана для разбоя. К условиям природным прибавились условия политические. После захвата Римом Пергама в 130 году до н. э. западная (горная) Киликия стала магнитом, притягивающим к себе все отбросы общества. О лучших условиях для создания пиратского государства трудно было мечтать. Высокие горы заставляли жителей селиться у их подошвы — на приморской равнине, открытой для вражеских набегов. Обилие корабельного леса давало широкие

возможности для судостроения. Бесчисленные бухточки, гавани, шхеры служили превосходными укрытиями для кораблей, а горы — великолепными укреплениями и убежищами. На их вершинах атаманы беседовали с богами, а иные и сами уподобляли себя богам. В 70-х годах до н. э. некий Зеникет, некоронованный властитель Корики, Фаселиды и значительной части Памфилии, избрал своей резиденцией ликийскую гору Феникунт, возможно, памятуя об ее втором имени — Олимп. С ее верхней точки, парящей на высоте двух тысяч трехсот семидесяти пяти метров, он, словно стервятник, обозревал море до Кипра на юге и до Киклад на западе, а также всю Ликию, Милиаду, Памфилию и Писидию, намечая очередную жертву. Когда грабежи Зеникета стали невыносимыми и римский полководец Публий Сервилий уничтожил пиратов, захватил в плен их главаря Нико и взял Олимп приступом, уверовавший в свое бессмертие Зеникет принес щедрую жертву богам: он сжег заживо себя и свою семью.

Контролируя такие обширные области, пираты с легкостью добывали рабов для продажи. На любом невольничьем рынке Греции и Малой Азии можно было приобрести не только раба, но и любые сведения, относящиеся к работорговле: о ценах, о наличии рабов разных национальностей, полов, цветов кожи и возрастов, об ожидаемых поступлениях. Можно подумать, что в Эгейском бассейне действовало своего рода агентство, широко разветвленное и узкоспециализированное. Живой товар стал еще прибыльнее, чем раньше. Новообращенных рабов доставляли в Киклады, где Делос, переданный римлянами в 167 го-



Делосская триера I века до н. э.

ду до н. э. Афинам с условием, что это будет свободный порт, сделался самым крупным международным невольничьим рынком из всех, какие знала история.

Делос издавна был партнером Родоса и Коринфа в их посреднической торговле, и хлынувший в него поток богатств заставил островитян подумать о новой гавани, удовлетворяющей уровню товарооборота. Она была выстроена уже после гибели Коринфа, в 125 году до н. э. Общая длина делосских причалов достигала двух километров — огромная цифра для того времени. По свидетельству Страбона, Делос «был способен в один день принять и продать десятки тысяч рабов».

Богатства, затопившие Италию после разрушения Карфагена и Коринфа, требовали учета и ухода, поэтому римляне нуждались в рабах, как никогда раньше. Рабы нужны были и для гладиаторских игр, перенятых римлянами у этрусков. И число таких рабов неуклонно росло: в 261 году до н. э. в Риме сражались три пары гладиаторов, в 216-м — двадцать две, а в 200-м — двадцать пять пар. Вскоре их количество исчислялось уже четырехзначными цифрами. Возможно, именно за рабами для своих игр тирренские пираты приходили к Делосу и грабили его, если делосцы не откупались деньгами. Наведывались они и на Родос, союзный Делосу. Гарантия надежного и выгодного сбыта невольников толкала на попрание андраподистов всех, кто имел крепкие мускулы и быстрые ноги. Товар не залеживался. «Купец, приставай и разгружай корабль, все продано», — эта поговорка родилась на Делосе в те дни.

Безнаказанность рассматривалась как поощрение, а добыча — как законный заработок. Римляне мало интересовались сирийскими делами, а сирийским правителям после мятежа Трифона и последовавшей вслед за ним серии восстаний было не до пиратов. Антиох обладал незаурядным талантом портить отношения со своими соседями — Кипром, Египтом, Родосом, и этим не замедлили воспользоваться его подданные, вынужденные самостоятельно заботиться о своем пропитании. Флор сообщает, например, что киликийская разбойничья эскадра некоего Исидора безнаказанно хозяйничала во всем восточном Средиземноморье от Кирены до Крита и Пелопоннеса. Очистив этот «золотой треугольник», Исидор со своими тринадцатью

квинкверемами нанялся на службу к Митридату и вполне вероятно, что после того как он попал на Лемносе в плен к Лукуллу, стал так же ревностно служить римлянам, совсем недавно, в 100 году до н. э. принявшим закон Апулея «О преследовании пиратов».

Когда Селевкиды наконец заметили, что хозяева в государстве не они, а бесчисленные вожди пиратских шаек, было уже поздно. По их просьбе римский сенат отрядил в Малую Азию поочередно нескольких полководцев, чтобы те ознакомились с положением дел на месте. Диагноз оказался совсем иным, чем ожидали сирийские цари. Римляне решили, с ноткой растерянности пишет Страбон, «что пиратство явилось только следствием испорченности правителей, хотя и постыдились устранить последних, так как сами утвердили порядок наследования в роде Селевка Никатора». Брошенные своими покровителями, Селевкиды стали легкой добычей парфян, захвативших земли за Евфратом, Армению и почти все прибрежные области Сирии. Море парфяне передали в полное распоряжение киликийцев.

Митридатовы войны дали пиратству новый толчок. Умный и хитрый политик, образованнейший человек своего времени, Митридат создал необъятную империю, соперничавшую с Римом. Но если римляне общались со своими подданными посредством кнута и меча, Митридат, свободно владевший двадцатью двумя языками, прекрасно разбирался в нуждах и интересах подвластных ему народов и старался по возможности не ущемлять их прав. Не обошел он своим вниманием и эвпатридов удачи. Ловко использовав их в завоевании прибрежных государств, он провозгласил их затем своими союзниками, узаконив тем самым существование пиратского государства с центром в Киликии. В его флоте, насчитывавшем четыреста трирем, множество пентеконтер и легких судов, быстрые миопароны пиратов играли не последнюю роль, будь на них команды греков из портовых городов Понта, египтян, финикийян или киликийцев.

Эвпатриды удачи верили в Митридата и любили его. Когда ему однажды грозила гибель в бушующем море, их легкое судно, презрев опасность, сумело подобраться к царскому кораблю, где трюм уже был полон воды, и Митридату «вопреки всякому ожиданию», замечает Плутарх, удалось достичь берега. Ошибка

Митридата была в том, что он всячески сдерживал действия своих новоявленных соратников, подчиняя флот задачам армии. Если бы пиратские флотоводцы (а среди них было немало талантливых) имели возможность самостоятельно планировать и осуществлять свои операции, исход войны мог бы быть иным.

Но грабители морских дорог никогда не пренебрегали и собственными интересами.

Зимой 87/86 годов до н. э. всеильный Сулла перед угрозой надвигающегося года послал Лукулла с военным флотом сопровождать продовольственные транспорты из Египта и Киренаики. У Лукулла было всего шесть кораблей: три миопарона и три родосские биремы. Однако ему удалось склонить на свою сторону критян и с их помощью навести порядок в Кирене. Плутарх не сообщает, как удалось Лукуллу убедить критян присоединиться к нему. Крит был в то время настоящим пиратским государством, и поэтому наиболее вероятно, что Сулла решил поделиться с критянами награбленными сокровищами: ни римских легионов, ни тем более угроз разбойники в грош не ставили. Возможно даже, что это были те самые шайки, что, освободившись от своих обязательств перед Лукуллом, потопили почти весь его флот сразу же по отплытии из Киренаики в Египет. После этого Лукулл решил не связываться со столь ненадежными союзниками и, набирая флот для похода на Кипр, избегал появляться в городах, известных как пристанища пиратов.

В 84 году до н. э. Сулле удалось заключить с Митридатом мир на выгодных для царя условиях. Но для римлян мир был понятием весьма относительным. В то время как проконсул Киликии сулланец Публий Сервий Ватия, получивший впоследствии прозвище Исаврийский, штурмовал твердыню Зеникета на Олимпе (в 78 году до н. э.), на западе уже четвертый год дымился очаг новой гражданской войны. Римский наместник в Испании Квинт Серторий собрал всех изгнанников, недовольных режимом Суллы, провозгласил независимость Испании и объявил Риму войну. Сертория называли «новым Ганнибалом», и сходство политической ситуации действительно зашло довольно далеко. Снова угроза Риму исходила с Пиренейского полуострова, а отсутствие флота Серторий скомпенсировал союзом с пиратами, обеспечивавшими ему безо-

пасность с моря и отличные плацдармы для наступательных операций — вроде Питиусских островов в Балеарском архипелаге, захваченных в 81 году до н. э. специально для него киликийцами. Здесь серторийские пираты перехватывали продовольственные суда римлян, заставляя их армию голодать, сея панику и недовольство. Подобно тому как Ганнибал в свое время поставил Италию перед перспективой войны на два фронта, заключив союз с Филиппом V, так и Серторий привел римлян в ужас, когда они узнали о его переговорах с Митридатом. Молодому полководцу Гнею Помпею, посланному с армией в Испанию, удалось, однако, после ряда поражений (в одном сражении он и сам едва избежал плена) сломить упорство восставших не столько силой, сколько хитростью. Силы же свои Помпеи употребил на то, чтобы посеять рознь среди восставших и нейтрализовать их союз с Митридатом и пиратами. Серторий был убит заговорщиками в Оске во время пира в 72 году до н. э., но его морская база в гемероскопийском святилище Артемиды Эфесской долго оставалась пиратским гнездом...

Армия Помпея еще спасала Рим от «нового Ганнибала», когда «третий Ганнибал» открыл военные действия в самой Италии и едва не захватил Вечный город. Его звали Спартак, и это имя достаточно известно, чтобы излагать здесь все перипетии его схватки с Римом. Но нельзя не вспомнить, что и этот полководец — один из самых талантливых и честных в мировой истории — не погнушался заключить договор с киликийцами о переправе его двухтысячного войска в Сицилию. Он был обманут, но из этого вовсе не следует, что на этом примере мы можем судить, чего стоили другие подобные договоры: эвпатриды удачно дорожили своей клиентурой и своей репутацией. Фразу Цицерона о том, что «честное слово, данное пиратами, надежнее данного сенатом», насколько известно, не оспаривали ни пираты, ни сенаторы.

Подробности этой истории неясны. Скромное сообщение Плутарха о том, что «килийцы, условившись со Спартаком относительно перевозки и приняв дары, обманули его и ушли из пролива», Саллюстий дважды дополняет не менее глухими намеками об оборонительных мероприятиях, якобы предпринятых пропретором Сицилии Гаем Верресом и отпугнувших разбойников. Однако мнение Саллюстия опровергает Ци-

церон в речи против Верреса: «Стало быть, это ты помешал полчищам беглых переправиться из Италии в Сицилию? Где, когда, откуда? Никогда ничего подобного мы не слышали... А ведь если бы в Сицилии были против них хоть какие-нибудь сторожевые отряды, не пришлось бы тратить столько сил, чтобы воспрепятствовать их попыткам». Правдивость Цицерона несомненна, ее признал сам Веррес, удалившийся в изгнание, не дожидаясь второй сессии суда.

Картина, нарисованная Цицероном, удручающая. Алчность и распутство наместника привели к тому, что сицилийский флот стал понятием сугубо арифметическим: голодающие гребцы и воины толпами убежали в горы и занимались грабежами, корабли выходили в море полупустыми. Однажды квестору (казначею) и легату (помощнику) Верреса удалось захватить вблизи Сиракуз разбойничий корабль, нагруженный добычей так, что «тяжесть собственного груза его и погубила». Распорядившись трофеями по своему усмотрению, Веррес задумал лишить сиракузян давно забытого ими зрелища — казни пиратского главаря. «Веррес получил за него деньги от пиратов!» — в негодовании восклицает Цицерон. Но сиракузяне были начеку: захваченный корабль стоял в гавани у всех на виду, и число весел свидетельствовало о численности его экипажа. Поэтому они «день за днем вели счет выводимым на казнь пиратам». Тогда Веррес, чтобы успокоить общественное мнение, стал обезглавливать вместо помилованных им по разным причинам пленников... римских граждан — одних под видом уцелевших воинов Сертория, других — как вступивших в сговор с пиратами. Несмотря на то, что им перед казнью закутывали головы, сиракузяне по различным признакам узнавали своих сограждан — захваченных разбойниками моряков и торговцев. Пиратский атаман и многие из его людей почти год безопасно жили в доме Верреса — бывшем дворце тирана Гиерона, наслаждаясь всеми благами жизни, и лишь по требованию Цицерона были переведены из него в тюрьму.

Летом Веррес покидал душный дворец и выезжал на природу: его роскошные палатки устанавливались на морском побережье близ источника Аретусы, здесь римский наместник содержал свой гарем — преимущественно из жен знатных сиракузян. Среди них в

числе прочих блистала своей красотой Ника — жена Клеомена. Чтобы вернее удержать ее при себе, Веррес вручил командование флотом ее мужу (это само по себе было неслыханно: сиракузяне не являлись римскими гражданами) и под благовидным предложением отослал все корабли к Пахинскому мысу. Когда они проплывали мимо лагеря, Веррес устроил смотр своим военно-морским силам: «Полководец римского народа стоял на берегу, обутый в сандалии, в пурпурном греческом плаще и тунике до пят, и какая-то бабенка его поддерживала». Юмор этой фразы Цицерона состоит еще и в том, что Веррес был облачен в греческий наряд, а римляне считали греков варварами. Это — все равно, как если бы римский наместник принимал парад, одетый в козьи шкуры!

Флот добирался до Пахина пять дней вместо обычных двух.

Клеомен, нежданно-негаданно заполучивший столь ответственный пост, во всем старался подражать наместнику: пока матросы собирали корни диких пальм, дабы утолить не менее дикий голод, он установил на берегу свою палатку и в ней с утра до ночи беседовал с Бахусом. Но когда в один прекрасный день Клеомен получил известие, что в Одиссейской гавани появился пиратский флот Гераклеона (или Пирганио, как его называют более поздние источники), храбрый адмирал проявил чудеса оперативности: он приказал поднять на своей квадриреме паруса, обрубить якоря и, повелев эскадре следовать за собой, обратился в бегство. А поскольку на флагманской квадриреме было больше гребцов, а на других судах не оказалось парусов, «летающая квадрирема исчезала уже из виду, тогда как прочие корабли никак не могли сдвинуться с места». Разбойники захватили два замешкавшихся корабля и расправились с их экипажами. Уцелевшие, «не столько убегая от пиратов, сколько поспевая за предводителем», нагнали его в Гелоре, примерно на полпути к Сиракузам. Здесь Клеомен бросил квадрирему на волю волн, и «остальные корабельщики, увидев своего вождя на берегу, последовали его примеру, — все равно ведь у них не было средств ни к битве, ни к бегству». Гераклеон, со своими четырьмя суденышками нежданно-негаданно стяжавший лавры победителя, приказал сжечь выброшенный на песок сицилийский флот.

Переночевав при Гелоре и оценив обстановку, пираты двинулись на Сиракузы, восхищаясь собственной смелостью. Расчет Гераклеона оказался точным. Его корабли, по словам Цицерона, «бороздили воду перед форумом и набережными Сиракуз». «Сюда,— бросает оратор обвинение Верресу,— за столько войн, не раз пытавшись, не сумел проникнуть властвовавший морем знаменитый карфагенский флот; сюда не прорывались ни в Пунийских, ни в Сицилийских войнах непобедимые до твоего преторства славные римские корабли... Веррес! Стоило тебе стать претором, как в этих водах почему зря стали разгуливать пиратские суденышки. Сколько помнят люди, только раз сюда ворвался силою и множеством трехсот кораблей афинский флот, но и он, подавленный самой природою, нашел здесь свою гибель: здесь впервые было сломлено могущество Афин, в этих водах потерпели крушение и слава их, и власть, и достоинство. А теперь в эти воды пробрался пират, не боясь, что город окружал его и сбоку, и с тылу!.. О, как шествовали здесь пиратские корабли! За собой они разбрасывали корни диких пальм, найденные на наших кораблях, чтобы все увидели позор претора и беду Сицилии... В сиракузском порту пират справляет триумф над флотом римского народа, и беспомощнейшему и бессовестнейшему претору летят в глаза брызги от пиратских весел. Не от страха, нет, а единственно от пресыщения победою, пираты наконец покинули гавань». Всех командиров кораблей Веррес приказал казнить «за измену и трусость», сохранив жизнь лишь Клеомену — из любви к его ветреной супруге.

Веррес был наместником Сицилии в 73—71 годах до н. э.— как раз в те годы, когда Италию сотрясало восстание Спартака. Эпизод с Гераклеоном произошел в конце его наместничества, так что эвпатридов удачи ничто не могло «отпугнуть» в лишенной флота Сицилии. Скорее, им помешало что-то другое — быть может, нектати для Спартака подвернувшееся более выгодное и срочное дельце. Немного времени спустя они вернулись к Италии — не для того ли, чтобы, хотя и с запозданием, выполнить свое обещание? Мы можем судить об этом по тому, что после 71 года до н. э., когда преемнику Верреса Лукию Метеллу удалось с большим напряжением сил исправить ошибки своего предшественника и изгнать Гераклеона из си-

цилийских вод, ряды пиратов оказались значительно пополненными за счет разбитых отрядов восставших рабов, и среди них было немало спартаковцев.

О том, что разбойники, получив гарантии, были верны своим обязательствам, рассказывает приводившаяся выше Аморгская надпись. Похожую историю, относящуюся к зиме 76 года до н. э., когда пираты уже «имели большой флот и с помощью своих бесчисленных кораблей захватили все море», сообщает и Плутарх. Римский корабль, шедший из Вифинии на Родос, был ими захвачен у острова Фармакуссы, недалеко от Милета. Пиратам повезло: среди пассажиров был двадцатичетырехлетний римский патриций с большой свитой, направлявшийся на Родос, чтобы поступить в прославленную школу красноречия Аполлония Молона, учителя Цицерона. Прикинув его платежеспособность, пираты потребовали выкуп в двадцать талантов. Сумма была колоссальна, но римлянин рассмеялся им в лицо, заявив, что он стоит по меньшей мере пятьдесят. Те, естественно, не возражали. Тогда патриций разослал свою свиту по малоазийским городам, оставив при себе лишь лекаря и двух слуг. В плену он провел тридцать восемь дней, обращаясь со своими похитителями так, «как если бы те были его телохранителями, а не он их пленником»: укладываясь спать, он требовал полнейшей тишины; заставляя выслушивать сочиненные им поэмы и речи, ожидал восхищения, а если оно казалось ему недостаточным, называл слушателей неучами и варварами, заслуживающими веревки. Бедняги все сносили терпеливо, зачарованные огромностью суммы. Когда наконец прибыл корабль с выкупом, пленник живым и невредимым возвратился на нем в Милет, спешно снарядил корабли и погнался за своими талантами. Их еще не успели поделить, он застал пиратов на том же месте и почти всех захватил в плен. Доставшуюся ему добычу он присвоил себе в качестве приза, рассчитался с кредиторами, а разбойников доставил в Пергам и заключил в тюрьму. Совершив эти подвиги, патриций отправился к проконсулу (наместнику) провинции Азии Марку Юнию и предложил ему исполнить свои судебные обязанности. Но Юний, из зависти к захваченным патрицием богатствам и в надежде на свою долю, не спешил: он «заявил, что займется рассмотрением дела пленников, когда у него будет время». Тогда патри-

ции, рассудив, что уж у него-то времени предостаточно, сам выполнил работу проконсула, «распрошавшись с ним, направился в Пергам и, собрав всех пиратов, приказал распять их, как он предсказывал им это часто на острове, когда они считали его слова шуткой». В благодарность же за мягкое с ним обращение и не желая подавать пример ненужной жестокости, он приказал, прежде чем развесить пиратов по крестам, заколоть их.

Молодого аристократа звали Гай Юлий Цезарь. Это было второе его знакомство с морскими разбойниками: впервые он с ними столкнулся два года назад, когда участвовал в походе Публия Сервилия (возможно, он и штурмовал крепость Зеникета).

Можно без преувеличения сказать, что род Цезаря, восходящий к Анку Маркию по матери и к Венере по отцу (следовательно, он приходился родственником «отцу римлян» Энею), был злым гением пиратов на протяжении столетия. Сам он снова имел с ними дело во время Александрийской войны, где войска противника в значительной мере состояли из сирийских и киликийских морских (и не только морских) разбойников, беглых рабов, уголовников и изгнанников. Гней Помпей, уже познакомившийся с пиратами во время войны с Серторием, но еще не подозревавший, что его звездный час впереди, приходился Цезарю зятем. На Юлии из рода Цезарей был женат Марк Антоний, претор (второе лицо после консула) 64 года до н.э. В этом же году, как сообщают Саллюстий и Веллей Патеркул, он и погиб у берегов Крита в битве с пиратами, пытаясь очистить от них море, за что получил насмешливое прозвище Критский: кандалы, прихваченные для них этим римским Мальбруком в огромном количестве, украсили запястья самих римлян. По данным Диодора Сицилийского и Тита Ливия, однако, эта битва произошла двумя годами позже, а несостоявшийся триумфатор, заключив с пиратами позорный для римлян мир, умер год спустя. Отцом незадачливого претора был оратор Марк Антоний, консул 99 года до н.э., с чьим именем связывается первое планомерное наступление римлян на пиратов в 102 году до н.э. или чуть раньше, а старшим сыном — триумvir Марк Антоний, друг Цезаря, женатый на единокровной сестре Октавиана Августа (внучатого племянника и приемного сына Цезаря) Октавии.

Звание властителя морей, завоеванное Римом в кровопролитных войнах с Карфагеном, Грецией, Македонией, превращалось в фикцию благодаря наместникам вроде Верреса и проконсулам вроде Юния, хотя «многоиспытное» Средиземное море стало фактически Римским озером. Подлинными его хозяевами оставались пираты, чья зловещая корпорация разрасталась как саркома. Они опустошали побережья и нападали на города, грабили и топили купеческие суда, смело вступали в сражения с высылаемыми против них правительственными эскадрами. Когда море бывало пустынным, они не останавливались перед грабежом наиболее богатых храмов — в Иассе и Клазоменах, на Самофракии и Самосе (только в сокровищнице самофракийского храма ими было захвачено ценностей на тысячу талантов). Даже покровительствуемый пиратами Делос не мог считать себя в безопасности от их набегов. Если первое нападение на этот остров, связанное с именем теосца Апельликона, посланного афинянином Аристионом, было успешно отбито, то всего лишь несколько лет спустя, в 88 году до н. э., делосцам пришлось иметь дело с куда более опасным врагом.

Историки по-разному называют имя предводителя этого похода — Архелай или Менофан. Павсаний рассказывает, как этот «архипират», воспользовавшись тем, что остров не был укреплен (статус пиратского рынка и убежища служил достаточной защитой), а его жители не имели даже оружия, напал на островитян, перебил всех оказавшихся на его пути купцов и подвернувшихся под руку делосцев, разграбил склады и храмовые сокровищницы, и, захватив с собою женщин и детей для продажи в рабство, разрушил Делос до основания. Примерно в это же время были обобраны подчистую храмы в Олимпии и Дельфах: первый — войсками Суллы, второй — Митридата. В 69 году до н. э., во время 3-й Митридатовой войны, Делос был вторично разграблен пиратом Афинодором, после чего жители возвели по совету Триария (военачальника Лукулла) защитные стены. Но совет этот запоздал: Делос навсегда утратил свое значение, уступив место международному рынку в ПUTEОЛАХ, обслуживавшему преимущественно западную часть моря, и новому невольничьему рынку, организованному киликийскими разбойниками в памфилийском городе Сиде.

Успехи настолько вскружили пиратам головы, что с начала 60-х годов до н.э. они стали угрожать непосредственно столице Римской республики. Совершив налеты на Мисен и Кайету, пиратские эскадры подобрались к желудку Рима — к его гавани Остии — и частью пленили, частью уничтожили оказавшийся там консульский флот. Сделать это оказалось тем легче, что Остия в те годы фактически не была морским портом: мешали наносы ила. Поэтому корабли становились на рейде и разгружались при помощи малых весельных судов. Только в 42 году император Клавдий превратит ее в подлинную гавань, осуществив проекты Цезаря.

То была единственная историческая эпоха, когда носитель звания «властитель морей» не вызывал сомнений, и он не желал делить его ни с кем. Пираты чувствовали себя в Средиземноморье как дома, их рейды, по словам Плутарха, больше были похожи на увеселительные прогулки: «выставляя напоказ вызолоченные кормовые мачты кораблей, пурпурные занавесы и оправленные в серебро весла, пираты словно издевались над своими жертвами и кичились своими злодеяниями». Их флот превышал тысячу кораблей и был, пожалуй, равен сумме всех государственных флотов Средиземноморья, превосходя их к тому же по качеству. Попытки сопротивления подавлялись немедленно и безжалостно.

Морские разбойники держали в своих руках до четырехсот прибрежных городов — прежде всего в Сицилии, на Крите и в Киликии. Население этих городов и многочисленные окрестные банды формировали их ударные отряды на побережьях. В Италии в 79 году до н. э. пираты осадили Популоний. У них были свои якорные стоянки, гавани, береговые службы наблюдения и связи, свои методы вымогательства и расправы. Чтобы сломить волю пленников, их накрепко связывали лицом к лицу с мертвецами, протягивали на канате под килем, на ходу корабля просовывали головой наружу сквозь кожаные манжеты нижнего ряда весел (обычное наказание на военных флотах, известное еще Геродоту), заставляли «прогуляться» по фальшборту или рею. Дьявольская изобретательность этих людей казалась неистощимой. Плутарх рассказывает, как они расправлялись со знатными римлянами с захваченных кораблей. Если какой-нибудь потомок



Пираты протаскивают пленников под килем. Рисунок на вазе.

Энея с гордостью произносил магическую формулу: «Я — римский гражданин», — пираты с испуганным видом униженно вымаливали прощение и, дабы они сами или их коллеги вторично не стали жертвами пагубного заблуждения, торжественно облачали пленника в тогу и сандалии, а затем с тысячью извинений указывали ему направление к дому и почтительнейше вышвыривали за борт, если он не желал воспользоваться спущенной посреди моря сходней.

Наглость эвпатридов удачи дошла до того, что однажды они похитили римских преторов Секстиния и Беллина вместе с их слугами и почетной стражей из дюжины телохранителей-ликторов с секирами. В присутствии претора был совершен и упоминавшийся налет на Кайету, где эти молодчики разграбили храм Юноны Лацинии. Киликийскими пиратами была захвачена по пути в загородный дом у Мисена дочь Антония Критского. После долгих переговоров и ряда уступок со стороны Антония она была выкуплена за крупную сумму. Ему повезло: известны случаи, когда девушек из аристократического семейства возвращали по получении выкупа, но... обесчещенными и мертвыми, если в договоре забывали оговорить условия во всех подробностях...

Перспектива была безрадостной. Сенат заседал непрерывно, но каждый раз патриции безнадежно увязали в хитросплетениях древнего права: ведь «враги — это те, которым или объявляет официальную войну

римский народ, или они сами римскому народу: прочие называются разбойниками или грабителями». Пираты никогда не объявляли войну Риму. Победитель Карфагена и всего средиземноморского мира считал ниже своего достоинства замечать вышедшую из повиновения чернь...

Выход из порочного круга нашел народный трибун Авл Габиний. Не война — карательные акции. В начале 67 года до н. э. по его предложению, поддержанному Цезарем, были вручены проконсульские, а по существу диктаторские полномочия сроком на три года для искоренения пиратской заразы Гнею Помпею — победителю киликийцев у испанских берегов. В любом месте Римской республики он мог в случае нужды потребовать войска, деньги или корабли. В его полную власть переходила вся береговая полоса до четырехсот стадиев (пятидесяти миль) в глубину. В его распоряжение передавались двадцать легионов по шесть тысяч воинов в каждом, от четырех до пяти тысяч всадников, от двухсот до двухсот семидесяти кораблей (данные античных источников слегка варьируют) и сумма в шесть тысяч талантов для расходов на нужды кампании. Все римские должностные лица и правители подвластных Риму государств обязывались беспрекословно выполнять его требования. Его пятнадцать легатов имели звания сенаторов и полномочия пропреторов, впоследствии их число возросло до двадцати четырех.

Помпей прекрасно понимал, что не количество войск и денег и не титулы его офицеров решат исход сражения. К слову сказать, у пиратов и денег, и плавсредств, и людей было куда больше, хотя Помпей снарядил вместо двухсот семидесяти кораблей пятьсот, уделив особое внимание быстроходным либурнам — излюбленному разбойниками типу. Нужен был план операции — и Помпей нашел наилучший его вариант. Он первый наглядно продемонстрировал достоинства принципа «разделяй и властвуй».

Понимая, что обычным, традиционным путем ему с пиратами не справиться, он решил разгромить их по частям, но одновременно.

С этой целью он разделил Средиземное и Черное моря на тринадцать секторов и в каждый из них направил флот, чья численность зависела от трудности задачи. Расстановка сил была следующая:

1. Тиберий Нерон и Манлий Торкват — Иберийское море и часть Атлантики от устья Тага до Балеарских островов;

2. Марк Помпоний — Балеарское и Лигустинское моря от Балеарских островов до Апеннин;

3. Поплий Атилий — Корсика и Сардиния;

4. Плотий Вар — Сицилия и Африканское море;

5. Лентул Маркеллин — североафриканское побережье от Египта до Иберийского моря;

6. Лукий Геллий Попликола и Гней Лентул Клодиан — тирренское и адриатическое побережья Италии;

7. Теренций Варрон — Эпир от Коринфского залива до пролива Отранто и патрулирование моря между Сицилией и Кикладами;

8. Лукий (Корнелий) Сисенна — берега Пелопоннеса и Македонии, западное побережье Эгейского моря;

9. Лукий Лоллий — Греческий архипелаг и Эгейское море со всеми островами;

10. Метелл Непот — южное побережье Малой Азии, Кипр и Финикия;

11. Кепион — западное побережье Малой Азии;

12. Публий Писон — Черное море;

13. Марк Поркий Катон (под началом Писона) — Мраморное море.

Составив такой «сетевой график» и обговорив с навархами детали операции, Помпей скрытно расставил флоты по местам, и в условленный день и час было начато одновременное наступление на главные пиратские базы. Основная тяжесть, как нетрудно догадаться, легла на Метелла Непота. Бежать пиратам было некуда: густой римский гробень вычесывал их из укромных архипелагов, достигал в бухтах и в открытом море. Эскадра Плотия Вара наглухо отрезала пиратов западной и восточной частей моря друг от друга, а Теренций Варрон, захвативший Крит, лишил их возможности укрыться в лабиринте островов и шхер Адриатики. Сам Помпей с шестьюдесятью кораблями неизменно оказывался там, где требовалось подкрепление.

Начал он с западного Средиземноморья: здесь разбойников было меньше, а их поражение должно было оказать деморализующее воздействие на остальных. С пиратством в западных водах было покончено за

сорок дней. Это облегчило задачу Попликолы, и в результате Апеннинский полуостров был освобожден от экономической блокады, а Помпей, обеспечив себе тыл, смог перебросить часть флота и войск на восток, чтобы приступить к выполнению решающей и самой трудной части плана.

Особенно тяжелые бои разыгрались у южных берегов Малой Азии. Почувяв, что опасность на сей раз нешуточная, пираты в панике бросились в свои гавани и крепости, считавшиеся неприступными. Но это было предусмотрено планом Помпея. Его детали неизвестны, но результат был ошеломляющим. В морской битве у Коракесия, взятого приступом, погибли более тысячи трехсот пиратских кораблей и четыреста были захвачены римлянами, десять тысяч пиратов нашли свою смерть, двадцать тысяч попало в плен. Были разрушены все разбойничьи укрепления и сожжены верфи. Захваченная добыча превзошла самые радужные ожидания. Вся операция была осуществлена за три месяца вместо трех лет.

Казнив лишь пиратских главарей (их набралось несколько сот), Помпей, воспользовавшись данной ему сенатом властью, объявил амнистию всем остальным: и тем, кто был захвачен в плен, и тем, кому удалось унести ноги из киликийской мясорубки. Амнистированным он отвел для поселения несколько городов равнинной Киликии, разрушенных набегами армян: Эпифанию, Маллос, Адану и малонаселенные Сола, переименованные благодарными разбойниками в Помпейополь. Западным пиратам был отведен город Диме на северо-западном берегу Пелопоннеса.

Эксперимент Помпея явно удался: примерно полтора десятилетия мореходы, по словам Страбона, наслаждались полной безопасностью, Рим забыл, что такое голод, а испанские разбойничьи племена за Тагом обратились к земледелию. И не его вина, что пиратство, как птица Феникс, возродилось все в той же Киликии. «В высоких областях Тавра,— пишет Страбон,— в середине между обрывистыми, страшными, большей частью непроходимыми крутизнами, лежит глубокая и плодородная долина... Население, возделывающее эту долину, ютилось на возвышающихся над ней скалах или в пещерах. Большинство их было вооружено и совершало набеги на чужую землю, причем горы стеной защищали их страну».

В этих-то местах образовалось новое государство, возглавляемое Антипатром, прозванным Дербетом по имени своей столицы Дербы. Этот город вместе с подвластными Антипатру Ларандами и Исаврами был вершиной треугольника, расположенного на плато высотой до полутора тысяч метров, где четырьмя десятилетиями раньше действовал Публий Сервилий против Зеникета. Страбон называет Антипатра то тираном, то пиратом: очевидно, одно не исключало другого, границы между государями и атаманами бывали порой весьма расплывчаты. Наученный горьким опытом своих коллег, Антипатр вначале вел себя корректно и даже дружелюбно по отношению к римлянам. Но уже несколько лет спустя Цицерон писал Квинту Маркию Филиппу (по всей видимости, своему преемнику на посту наместника Киликии): «С Антипатром из Дербы меня связывают не только гостеприимство, но также чрезвычайно близкие дружественные отношения. Я слышал, что ты сильно разгневался на него, и я был огорчен. Об обстоятельствах дела судить не могу; я только убеждаю себя в том, что ты, такой муж, ничего не сделал необдуманно. Однако, во имя наших давних дружеских отношений, еще и еще прошу тебя простить ради меня его сыновей, которые находятся в твоей власти, если только, по твоему мнению, при этом не страдает твое доброе имя...». Неизвестно, чем кончилась эта история, но ясно, что Антипатр вступил в конфликт с римлянами, и они захватили в качестве заложников его сыновей. Несомненно, действиям Антипатра и активизации пиратства вообще в немалой степени способствовали гражданские войны, начавшиеся год спустя после наместничества Цицерона, и особенно гибель Гнея Помпея в 48 году до н. э.

Но имя Помпея еще долго было у всех на устах...

Когда Цезарь вел военные действия в Испании, в армии Помпея был молодой офицер, считавшийся Цезарем заурядным служакой. Полководец был убежден, что этот юнец слишком малоопытен, чтобы ожидать от него чего-нибудь стоящего. После поражения Помпея в битве при Мунде Цезарь запоздало признал военные таланты юноши, но тот об этом так и не узнал: с остатками своей армии он бежал в горы и стал

разбойником. Когда же к нему присоединилось достаточное количество изгоев, разбойник вышел в море с тридцатью кораблями и занялся пиратским ремеслом. Ему сопутствовал успех, и под его знамена толпами стали сбегаться недовольные жесткой дисциплиной римской армии, лишённые наследства, политические изгнанники.

Молодого офицера звали Секстом.

Цезарь, а вскоре и все римляне быстро поняли, что они сильно недооценили его военные и организаторские способности. Корабли Секста неожиданно появлялись именно там, где их меньше всего ждали, и так же внезапно исчезали, увозя богатую добычу и избегая самых хитроумных ловушек. Цезарь выслал против него полководца Каррину с большим войском, но тот ничего не смог поделаться: в руках Секста были уже мелкие и крупные города, и некоторые из них он успел превратить в крепости.

Через месяц после убийства Цезаря, в апреле 44 года до н. э., Марк Антоний, сын Антония Критского, провел специальное сенатское постановление, гарантировавшее Сексту в случае добровольного отказа от пиратства личную неприкосновенность и возврат земельных владений. Секст не остался глухим к предложению сената. В результате политической перепалки Антония с Октавианом он получил в 43 году до н. э. должность наварха римского флота, а после примирения триумвиров принял совместно с Домицием Агенобарбом командование республиканскими морскими силами.

Однако республика доживала последние дни. После разгрома армии Брута и Кассия при Филиппах в 42 году до н. э. палубы кораблей Секста и Домиция остались единственной территорией республиканцев. Они увели флот к Сицилии и превратили остров в морское государство, чья мощь быстро заставила триумвиров прекратить все раздоры и объединить усилия в борьбе с новым очагом пиратства.

Вскоре государство Секста включило в себя также Корсику и Сардинию. Рим оказался в полукольце, все западноитальянские гавани были парализованы. Навархи Секста собирали пиратские шайки у самых ворот Рима — около Кум. Чуть позже кольцо замкнулось: после захвата Пелопоннеса пиратский флот блокировал и восточный берег Италии. Гигантский

международный рынок рабов в ПUTEОЛАХ опустел. В Риме начался голод. Не было хлеба, ибо морские пути из Африки и Родоса контролировались людьми Секста, возглавляемыми Менекратом и Менодором (Плутарх называет его Меном). Не хватало войск, так как киликийское государство Антипатра Дербета держало в постоянном напряжении римских военачальников, лишая их возможности послать хотя бы часть армии на помощь Италии. Непомерно росли цены на все товары, потому что их производство и доставка были сопряжены с великими опасностями и трудностями. В Риме по ночам шли грабежи, то и дело вспыхивали бунты против триумвиров, переходящие порою в уличные бои. В Тибре плавали трупы умерших от голода и погибших в стычках, распространяя невыносимое зловоние и создавая угрозу эпидемий. Словом, все было так, как накануне войны Помпея с пиратами. Новые налоги, введенные Октавианом вопреки советам Антония, накалили обстановку до предела. «В обедневшем и разграбляемом городе не было, казалось, нужды ни в ремеслах, ни в должностных лицах», — свидетельствует Аппиан. Жестокость считалась доблестью, скорбь — утешением, а богатство — эквивалентом всех добродетелей. Грань между пиратами и римскими гражданами становилась все менее ощутимой.

Вся надежда была на Антония. Вспомнили, что Секст оказал гостеприимство его матери и жене Фульвии, бежавшим из Рима во время междоусобиц. Мать Секста — Муция и его жена Юлия непрерывно убеждали триумвиров примириться с Секстом. В конце концов их доводы возымели действие. Встреча была назначена у Мисенского мыса близ Неаполя. Корабли Секста стояли на якоре, а напротив, на берегу, белели палатки Антония и Октавиана. Переговоры происходили на нейтральной территории — на плотках между берегом и кораблями. Достигнутое соглашение стало соглашением равных, соглашением двух суверенных государств (римляне начинали уже привыкать к существованию пиратских держав).

После переговоров был момент, когда судьба Рима оказалась целиком в руках Секста, но он, человек кристальной честности, как и его отец, не пожелал воспользоваться нечаянной улыбкой Фортуны. По обычаю, примирившиеся должны были скрепить союз со-



Агриппа в ростральной короне. Изображение на медали

- Хочешь, я обрублю якорные канаты и сделаю тебя владыкою не Сицилии и Сардинии, но Римской державы? — шепнул он Сексту.

— Что бы тебе исполнить это, не предупредивши меня, Мен! — ответил Секст после недолгого раздумья. — А теперь приходится довольствоваться тем, что есть, — нарушать клятву не в моем обычае.

«Побывав, в свою очередь, на ответных пирах у Антония и Цезаря (Октавиана. — А. С.), Секст отплыл в Сицилию», — заключает Плутарх свой рассказ.

Мир продержался около года. В 38 году до н. э. Менодор изменнически передал Октавиану Сардинию. Напоминания Секста об условиях договора повисли в воздухе, и после двухлетней войны друг и постоянный военный советник Октавиана, командующий римским флотом Марк Випсаний Агриппа разбил пиратов между Милами и Навлохом, использовав свое техническое и численное превосходство.

Против четырехсот двадцати римских кораблей сражались сто восемьдесят кораблей Секста, из них спаслись бегством лишь семнадцать.

За эту победу Агриппу увенчали почетной золотой «морской» (или «боевой», или «ростральной») короной, украшенной изображениями ростр и вручавшейся за самые выдающиеся победы флотоводцам и за первый прыжок на борт неприятельского корабля — любому члену экипажа. В этой короне Агриппа был увековечен на бронзовой медали.

вместными трапезами. По жребию первым должен был принимать гостей Секст на своей флагманской гексере. Когда гости порядком захмелели и донимали Антония шуточками по поводу его увлечения египетской царицей, вошел пират Менодор — злой гений Секста, дважды изменявший ему, переходя с флотом к Октавиану и возвращаясь с повинной, и в конце концов получивший римское гражданство.

Секст бежал в Мессану, где была главная база его флота, сосредоточенного для борьбы с Октавианом, а оттуда в Малую Азию. Он погиб в Милете год спустя, преданный соратниками, сдавшийся в плен и убитый по приказу Тития (некогда помилованного им), как предполагают — по проискам Антония. Так оборвалась жизнь этого удивительного человека, короткая и яркая, как блеск клинка. Его полное имя было Секст Помпей, он был младшим сыном Помпея Великого, победителя пиратов.

«Я очистил море от разбойников, — хвастался император Август в своих „Деяниях“. — В той борьбе с рабами, которые убежали от своих господ и взяли за оружие против республики, я, захватив почти тридцать беглецов, передал их их владельцам для предания казни». И едва ли кто решался напомнить ему, что когда он был еще Октавианом, Секст не захотел воспользоваться услугой Мена и что в течение двух следующих лет будущий император дважды чудом избежал плена: первый раз — когда он благодаря непостижимому военному счастью удрал с единственным кораблем от пиратских военачальников Демохара и Аполлофана, второй — когда он сам пришел к биремам Секста, приняв их за свои, и во время бегства едва не был зарезан рабом своего спутника.

Римляне, хоть и с трудом, залечили свои раны. Больше всех в их междоусобных войнах пострадали ни в чем не повинные греки.

Казалось бы, на этом можно поставить точку: пиратство уничтожено, гражданские войны позади, Рим — безраздельный властитель моря. Но история распорядилась иначе. Хотя Октавиан, Антоний и Лепид, установившие в 43 году до н. э. коллегиальное правление (триумвират), разделили сферы влияния и поклялись быть верными памяти Цезаря и чтить его установления, союз этот не был прочным. «Один хозяин в Средиземном море — один хозяин в Риме», — такова была программа каждого, Рим был тесен для троих.

Дошло до того, что Антоний стал оказывать прямое покровительство пиратам и разбойникам, открыв тем самым необъявленную войну Риму. Возродилась их активность в Ликии — поблизости от печально знаменитой горы Олимп. Несколько шаек, объединившись под нача-

лом Клеона, уроженца Гордия, сделали своей штаб-квартирой укрепление Каллидий и вскоре обнаглели до того, что в 40—39 годах до н. э. совершили нападение на сборщиков денег для Квинта Лабiena, помешав его военным приготовлениям. После этого Клеон неизменно пользовался дружеским расположением Антония. В Киликии тоже шла грызня между многочисленными атаманами, пока среди них не возвысился род Тевкров, ставший постоянным поставщиком тиранов и жрецов города Ольбы (почти все они носили имена Тевкров и Эантов). Когда после каких-то внутренних междоусобиц на троне оказался малолетний жрец, его опекуном назначили Зенофана, втайне мечтавшего о тирании. Но дочь Зенофана — Аба выказала себя ученицей, достойной своего отца: она вошла в семью Тевкров посредством брака и, став верховной правительницей, заручилась милостью Антония и Клеопатры. Хотя впоследствии Абу свергли, ее дети считались законными наследниками власти.

Вполне понятно, что подобные заигрывания римского патриция с пиратами и разбойниками мало кому нравились в Риме. Общественные симпатии постепенно стали склоняться на сторону Октавиана, и он не замедлил этим воспользоваться. После разгрома Секста Помпея Октавиан сумел завоевать расположение солдат Лепида, объявил о роспуске триумvirата, превратив этим Лепида в простого гражданина, и отправил его в вечное изгнание. После этого Октавиан оказался лицом к лицу с Антонием, приходившимся ему зятем.

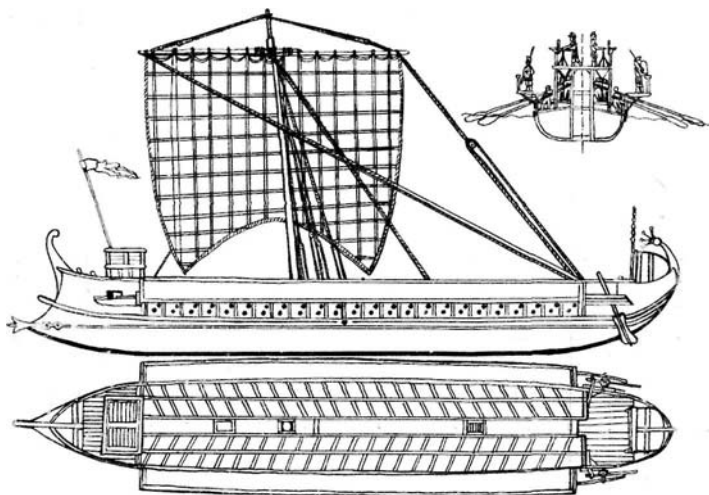
Однако Антония уже мало волновала власть на Западе. Он публично объявил о своем браке (при живой-то жене!) с египетской царицей, помог ей единовластно утвердиться на троне, переехал жить в Александрию и принял титул Диониса, узурпировав его у четырнадцатилетнего брата и соправителя Клеопатры Птолемея XIV, умершего как нельзя кстати (не без оснований подозревали, что он был отравлен). Союз Диониса и Исида (так именовала себя Клеопатра) был самым скандальным мезальянсом в римской истории, но последовавшие за ним шаги привели римлян в состояние шока. Антоний провозгласил Клеопатру и ее сына Цезариона, прижитого от Цезаря, соправителями Египта, Кипра, Африки и Келесирии. Собственное потомство от Клеопатры — Александра и Птолемея — он объявил «царями царей» и подарил первому Армению, Мидию и

еще не завоеванную Парфию, а второму — Финикию, Сирию и Киликию. Сыновья Антония показывались перед народом в соответствующих царских нарядах и имели телохранителей из подаренных им народов. Своей дочери, названной по имени матери Клеопатрой (они были близнецами с Александром), Антоний пожаловал Киренаику, прекрасно зная, что это римская провинция.

Географические упражнения экс-триумвира не на шутку встревожили римлян: империя Цезаря разваливалась на глазах. Требовалось оперативное вмешательство.

Римляне давно забыли времена, когда они довольствовались тем, что доставляли к устью Тибра случайные купцы. Пресыщенная знать не желала слышать ни о каких блокадах и пиратах, она громко требовала экзотики. «Тот, кто слышал зов с Востока, вечно помнит этот зов», — сказал однажды Киплинг. Эту фразу могли бы сочинить Катулл или Менандр. Восток, униженный, растоптанный, ограбленный Восток оставался для римлян землей обетованной. Непревзойденный финикийский пурпур: палачи и кардиналы двора Людовиков позеленели бы от зависти при виде драных хитонов, в коих шеголяли бродяги Тира и Сидона. Несравненные миро и алоэ: их употребляла еще много лет спустя византийская императрица Зоя, в свои семьдесят выглядывшая двадцатилетней. Сабейский ладан, смолы миробалан и бделий: их ароматный дым кружил головы не одному поколению поэтов и влюбленных. И лучшее в мире корабельное дерево — ливанский кедр и египетская акация: сделанные из них корабли бороздили воды всей Ойкумены. Азиатское и нубийское золото, вавилонские ткани, ливийская слоновая кость, кипрская медь, опахала из хвостов страусов и чаши из скорлупы их яиц, чудодейственные мази для ращения волос на голове и для уничтожения на теле, редкостные фрукты и волшебные сирийские вина (щедрый Бедер угощал ими Унуамона), киренский сильфий и жемчуг южных морей, — все это и еще многое другое шло с Востока. Морем. Реками. Караванами. И все это вместе можно было увидеть на рынках Александрии. Все это стало собственностью Антония и его сыновей. И хлеб, главное — хлеб: не случайно ведь Александрию называли «житницей Рима».

Египет — крепкое государство, но роскошь развращает. Свидетельство тому — судьба армии Ганнибала в



Далматская двухрядная либуерна

Капуе. И когда сенат по настоянию Октавиана объявил войну Антонию, римский фараон, давно отвыкший от походной жизни и политических интриг, оказался бессилён, хотя шёл в бой под традиционным лозунгом восстановления республики и демократии. Это должно было быть последнее сражение римлянина с римлянами, и Антоний решил выиграть его на море.

Флот Антония, насчитывавший не менее пятисот кораблей, армия численностью сто тысяч пехотинцев и двенадцать тысяч всадников двинулись к Италии. Когда корабли обогнули Пелопоннес, Антоний увидел, что у мыса Акция его поджидают флот Агриппы, состоявший из двухсот пятидесяти кораблей, а также во-

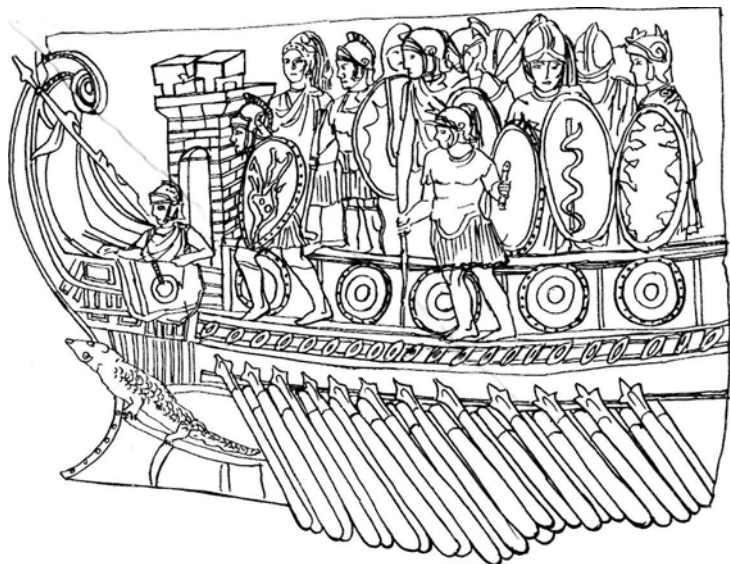


Гарпаг

семьдесят тысяч пехотинцев и примерно двенадцать тысяч всадников. Корабли Агриппы были более подвижны и лучше укомплектованы. Уроженец Либурнийского побережья Адриатики (где теперь город Зара-Веккия), он заимствовал оттуда легкие и маневренные пиратские либурны и ввел их в состав римского флота, оборудовав к тому же изобретенными им гарпагами — особого рода металлическими или деревянными трехметровыми брусьями, метаемыми из катапульт на большие расстояния. Антонию же приходилось силой заполнять скамьи гребцов (на них попадали даже бродяги и погонщики ослов), но количественное соотношение несколько уравнивало шансы, хотя Антонию пришлось сжечь часть своих кораблей из-за нехватки людей. Впрочем, флот его был таков, что о нем вряд ли стоило сожалеть. Едкую характеристику кораблям Антония дал поэт Секст Проперций, назвав их «барис»: в его время эти плоскодонные суда, известные из Геродота, служили на Ниле не столько для транспортировки грузов, сколько для перевозки трупов вместе с похоронными процессиями к месту погребения. Вот этим-то плавучим катафалкам и предстояло сразиться с флотом нового типа.

Битва состоялась 2 сентября 31 года до н. э. и была проиграна Антонием почти сразу, несмотря на то, что ему сопутствовал несомненный успех. Историки до сих пор гадают, какая причина побудила Клеопатру в самый разгар боя, когда весы Фортуны начинали склоняться на сторону Антония, дать приказ своим шестидесяти кораблям немедленно возвращаться в Александрию. Увидев, что ее флагманский корабль «Антониада» в сопровождении других на всех парусах пытается прорвать двойной строй александрийского и римского флотов, сея беспорядок и смятение, Антоний пересел с флагманской декеры на более легкую пентеру и бросился вдогонку. Это вторая загадка, заданная историкам: зачем он это сделал? Плутарх без тени сомнения говорит, что влюбленный по уши Антоний «словно бы сросся с этой женщиной и должен следовать за нею везде и повсюду». Но скорее, он решил догнать ее, чтобы узнать, в чем дело, и вернуть эскадру, а когда догнал, было уже поздно: его войска, в полной уверенности, что полководец их покидает, опустили руки...

Никогда еще Октавиану не доводилось брать столько пленных и добычи. Он не стал преследовать беглецов, а занялся продажей трофеев. На вырученные



Римская либурна. Рельеф памятника битвы при Акции

деньги он построил на Акцийском мысу помпезный храм Феба-Аполлона и учредил игры в свою честь раз в четыре года. По его приказанию римляне отпилили носы у пленных египетских кораблей, переплавили содранную с них медь, отреставрировали трибуну на Форуме Романум и добавили к ней несколько ростр. Кроме того, были отлиты еще четыре небольшие Ростральные колонны, установленные позднее императором Домицианом в Капитолии: именно эту «медь кораблей, из которой воздвиглись колонны» воспевал Вергилий. На оставшиеся после всех этих мероприятий средства Октавиан основал в Эпире Никополь — «Победоград», великодушно позволив его жителям именоваться «родственниками римлян».

В следующем году Египет стал римской провинцией, а Октавиан — единовластным правителем необъятного государства, ставшего три года спустя империей.

Заботу о ее безопасности он поручил местным правителям, искусно возбуждая их алчность и поддерживая на должном уровне взаимную подозрительность и ненасытность. Те, кто не желал признавать власть Рима, сами подписывали себе приговор. Были уничтожены шайки Зенодора, орудовавшие в районе Дамаска и со-

вершенно парализовавшие торговлю Финикии с Аравией. Расквартированные в Сирии римские легионы явились гарантами порядка в этой области и в соседней Иудее. Префект Египта Гай Петроний расправился с местными пиратами, захватившими несколько городов, обратившими их жителей в рабство и даже разбившими статуи Октавиана Августа в опьянении своей безнаказанностью.

Но пиратство в Средиземном море не было уничтожено окончательно. От случая к случаю разбойники нападали на проходящие суда и грабили побережья. Так было при Августе. Так было при Тиберии, выславшем в 36 году карательную экспедицию против киликийцев. Так было при Клавдии, повторившем в 52 году экспедицию Тиберия. Аннексировав в 44 году Родос и присоединив его к провинции Азии, Клавдий не сумел воспользоваться его опытом в борьбе с пиратами, и знаменитый родосский кодекс морского права был забыт до времени Антонинов (96—192 годы), когда он был возрожден и впоследствии использован в византийской компиляции VII века «Родосское морское право», а затем воспринят Венецией. Теперь Клавдий пожинал первые плоды своей близорукости, и урожая от его посева хватило еще на много поколений римских императоров.

Пираты не прекращали свою деятельность от Миноса до наших дней. Прибрежные жители Киренаики захватывали севшие на известные им мели суда и, по всей видимости, продавали их, так как своего флота у них не было. Если это так, то там был первый в истории рынок кораблей, и наверняка киренцы не дожидались милостей от природы, а сами заботились о бесперебойном поступлении своего товара. В III веке грозой Средиземноморья вновь сделалась большая корпорация киликийцев, возродивших свое государство в Исаврии. От Нерона до Александра Севера, на протяжении почти двух веков, североафриканские пираты терроризировали богатые побережья Южной Испании и даже проникали глубоко внутрь страны вплоть до Гиспалиса, невзирая на расквартированный в Тингисе специальный антипиратский гарнизон.

Такие гарнизоны были созданы при Августе, когда звание властителя морей впервые перестало быть предметом борьбы. Римляне в общем сохраняли его в течение четверти тысячелетия. Они создали два сильных

флота с легионом солдат в каждом, дислоцировавшихся в Мисене и в Равенне и державших под контролем моря, омывающие оба берега Италии. Мисенский флот опекал Галлию, Испанию, Мавретанию, Африку, Египет, Сардинию и Сицилию; равеннский — Эпир, Македонию, Грецию, Пропонтиду, Понт, Кипр, Крит и берега Малой Азии. Флоты возглавлялись префектами, имевшими под своим началом по десяти трибунов. Командирам кораблей было вменено в обязанность ежедневно проводить учения с кормчими, гребцами и воинами. В гаванях Александрии и Аполлонии Иллирийской, Форума Юлиев и Дубров, Селевкии и Лептис-Магны, Кесарии и Кизика, Трапезунта и Пирея, Эфеса и Гезориака — чуть ли не на всех крупных островах и в ключевых пунктах побережий дежурили флотилии, небольшие, но достаточные для поддержания порядка в порученных им водах. В случае необходимости отправлялись быстроходные посыльные суда, и флотилии получали своевременные подкрепления из соседней провинции или от главного флота. В известной мере эта схема напоминает план Помпея Великого, принесший ему блистательный успех в восстановлении свободы судоходства.

И все-таки пираты были неистребимы, хотя властителями моря они не становились уже больше никогда. Во всех дошедших до нас античных романах и в подавляющем большинстве пьес основной сюжет так или иначе связан с жертвами пиратов и андраподистов. Время от времени то тут, то там пиратство давало яркую вспышку, втянутое в конце концов в орбиту великого переселения народов. На исходе III века римские охранные эскадры тихо исчезли со сцены, освободив ее для эвпатридов удачи из портов Востока. Все громче звучала в Средиземноморье гортанная восточная речь. А Рим... Рим кончил тем, с чего когда-то начинал: он утратил звание морской державы, теперь уже безвозвратно.

Стасим пятый

НЕПТУН

Исход почти всех морских сражений римского времени зависел от того, какие типы судов имели сражающиеся флоты. Трудно сказать, недостаток ли сведе-

ний тому виной или так уж распорядилась история, но когда на звание властителя морей претендовали многие, они отстаивали его на одинаковых кораблях, когда же в Средиземноморье появился один хозяин, количество типов кораблей возросло в обратной пропорции.

Старые, традиционные типы — «круглые» и «длинные» — сохранились, пожалуй, только на консервативном Западе, где влияние карфагенской культуры надолго пережило сам Карфаген. Качественно иными были корабли северо-восточных соседей — галлов, причинившие немало неприятностей римлянам из-за необычности конструкции. Благодаря более плоскому килю, они имели очень маленькую осадку, а низкие борта лишали противника возможности пустить в ход таран, тогда как высокая корма хорошо защищала от обстрела с установленных на римских кораблях башен и делала бесполезными abordажные багры. Суденышки эти были на удивление приспособлены к местным условиям и нуждам их владельцев. Нос и корму галлы изготавливали из крепкого (вероятно, мореного) дуба — это позволяло им не опасаться таранов и встречных волн и, кроме того, предохраняло от очень распространенного коварного оружия — протянутой под водой массивной цепи, прикрепленной к скалам. Шпангоуты скреплялись балками в фут толщиной и толстыми гвоздями — это предохраняло конструкцию от расхлябанности. Якорным канатам галлы предпочитали цепи, — благодаря этому они могли спокойно спать, не опасаясь, что проснутся далеко в море или, наоборот, на прибрежных рифах. Незаметно подплыть и перерезать якорный канат — этот прием был известен еще во времена Одиссея. Таких ныряльщиков из числа специально обученных членов команды Гомер называл арнойтерами, Эхил, Фукидид и другие — колумбетами, римляне — уринаторами. Их задачей было: привязавшись прочным канатом к борту, доставать утонувшие предметы, освобождать запутавшиеся рыболовные снасти, помогать при подъеме якоря, повреждать кили и другие подводные части неприятельских кораблей.

«Вместо парусов, — пишет Цезарь, — на кораблях была грубая или же тонкая дубленая кожа, может быть, по недостатку льна и неумению употреблять его в дело, а еще вероятнее потому, что полотняные паруса представлялись недостаточными для того, чтобы выдерживать сильные бури и порывистые ветры Океана и управ-

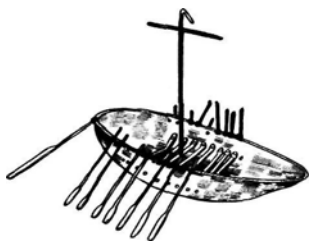


Самое древнее изображение ныряльщика

лать такими тяжелыми кораблями». Паруса их были «вместо канатов натянуты на цепях» — возможно, не столько из-за ветров, как уверяет Страбон, сколько с целью противодействия серпоносным шестам. Так как галльские корабли были чисто парусными, тихоходными, то римляне нашли средство борьбы с ними, применив на флоте армейское оружие в виде острых серпов, вставленных в длинные шесты: «Когда ими захватывали и притягивали к себе канаты, которыми реи прикреплялись к мачтам (борги.— А. С.), то начинали грести и таким образом разрывали их. Тогда реи неизбежно должны были падать, и лишенные их галльские корабли, в которых все было рассчитано на паруса и снасти, сразу становились негодными в дело. Дальнейшая

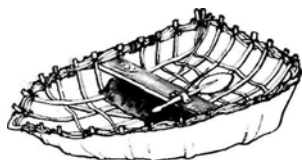
борьба зависела исключительно от личной храбрости...», — так описывает действие этого оружия Цезарь.

Римляне по достоинству оценили качества галльских судов и многое у них заимствовали, создав разумный симбиоз двух типов. Когда Цезарь готовил флот к вторжению в Британию, он учел и малую осадку галль-



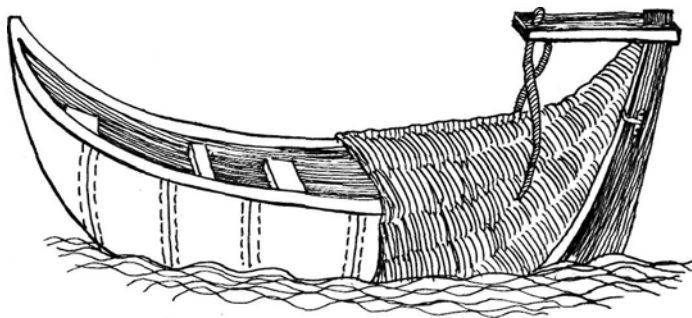
Ирландское судно времени Августа. Золотая модель

ских судов, допускающую постановку на якорь у самого берега, и преимущества низкого борта, позволяющего ускорить погрузку и облегчающего вытаскивание кораблей на сушу. Но он приказал сделать их шире, чтобы увеличить грузоподъемность, и решил, что «они должны быть быстроходными гребными судами, чему много способствует их низкая конструкция».



Ирландский коракл. модель

В Британии он узнал и взял на вооружение еще один тип, пригодившийся ему во время гражданских войн: «Киль и ребра делались из легкого дерева, а остальной корпус корабля плели из прутьев и покрывали кожей». Такое судно, а точнее юркий маленький челнок (чаще всего рыбачий), сплетенный из ивняка и обтянутый сшитыми полотнищами кожи, бритты называли кораклом (это слово и сегодня существует в английском языке с тем же значением). Римляне переименовали его в «караб», откуда произошел и наш «корабль». Это ближайший родственник «солнечной ладьи» и «кубка Гелиоса». Кормовая часть коракла была совершенно необычной: от ахтерштевня до середины лодки корпус обматывался канатом, так что его шлагаи плотно прилегали один к другому, как нитки на катушке, образуя своеобразную «каюту» — защиту от непогоды. Управлялся он румпелем, выступавшим от пера руля примерно до середины этой обмотки-коккона и имевшим на конце два «штуртроса», продетых сквозь обмотку».

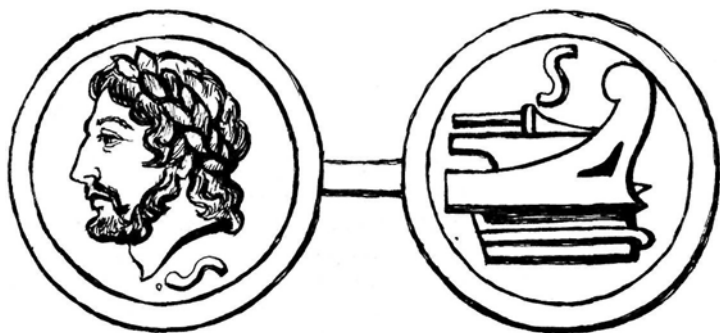


Караб. Изображение на мраморной гробнице

ку; человек в «каюте» мог оперировать ими сидя и даже лежа. Суда такого класса были распространены повсеместно, разнообразие их конструкций, приспособляемых к условиям конкретной местности, не поддается определению.

Римляне впервые разделили суда на классы, проводя четкое различие между типами. Им были известны суда палубные и беспалубные (полупалубные обычно объединялись с теми или другими); гребные, парусные (парусно-гребные часто относили к одному из этих классов) и управляемые шестом; с одним рядом гребцов или более; килевые, с круглым днищем и плоскодонные; большие, средние и малые. Общим названием всех типов крупных парусных и весельных судов было *navis* (корабль, судно), на практике же оно обозначало чаще всего военный корабль, а также служило прилагательным для обозначения некоторых других типов. Все весельные и парусные суда размером поменьше именовались *navigium* (судно), самые малые — *navigiolum* (суденышко), а все лодки и челноки — *navia*. Впрочем, «навия» обозначала, вероятно, и суда класса «навигиол», судя хотя бы по тому, что у римских мальчиков существовала игра в подбрасывание монеты, когда вместо нашего «орел или решка?» они вопрошали: «*sarita aux navia?*» («голова или нос?»), поскольку на аверсе медных монет достоинством в один ас и один семиссий была вычеканена голова Януса, а на реверсе — нос судна.

Очень может быть, что римляне раньше подразделяли свои суда на греческий манер: Фукидид, например, упоминает грузовые суда вместимостью до пятисот



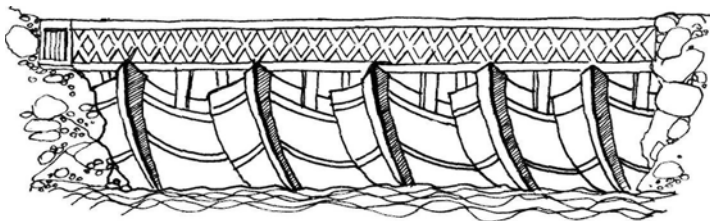
Аверс и реверс семиссия

талантов (до тринадцати тонн), а корабли вместимостью в десять тысяч талантов (двести шестьдесят две тонны) называет «огромными». Но по крайней мере с 218 года до н. э. римляне ввели собственную меру счета: в этом году был принят закон Клавдия «О больших кораблях», запрещающий лицам, принадлежавшим к сенаторскому сословию, иметь в собственности корабли (*navis*) грузоместимостью более трехсот тридцати амфор (амфора — сосуд емкостью 26,26 литра). Двести лет спустя корабли грузоместимостью в триста амфор упоминает Тит Ливий. Владельцами более крупных кораблей могли быть всадники — представители следующего сословия. Это помогало им концентрировать в своих руках солидные землевладения — на благо всего римского народа.

Для римлян любое палубное судно — это *navis tecta*, *navis constrata* или *navis strata* (все эти слова обозначают палубу), любое беспалубное или имеющее носовую полупалубу — *navis aperta* или *aphractus* (открытое). Афракты могли иметь также полупалубу в корме, важно было сохранить главный их признак — свободную от рангоута и надстроек среднюю часть. Суда с одним рядом гребцов назывались монерами, с двумя — дикротами или биремами, с тремя — триремами. Греческую боевую палубу катастрофу римляне применяли редко. Ее латинские названия *constratum navis* (корабельная палуба) и *constratum puppis* (кормовая палуба) получили новое понятие — *constratum*

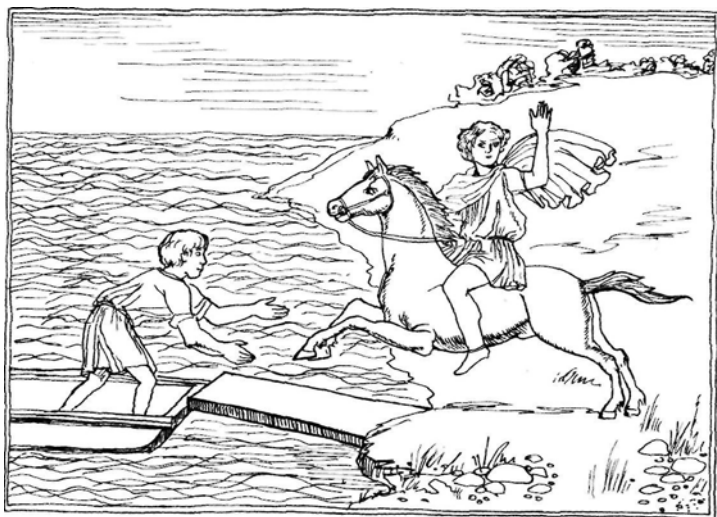


Афракт. На корме — отбивающий такт гортатор. Миниатюра Кодекса Вергилия

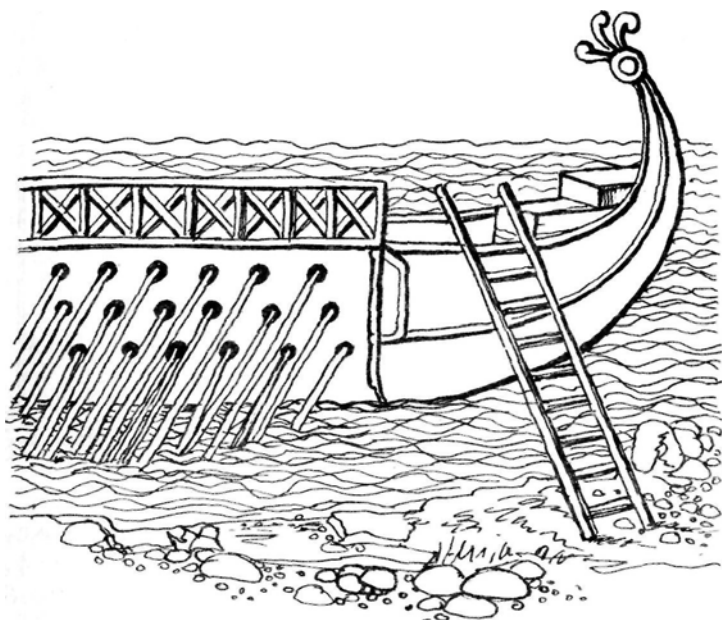


Наплавной мост. Рельеф колонны Антонина

pontis, обозначающее настил наплавного корабельного моста. Его изображение можно увидеть на колонне императора Антонина Пия. Понс — мост — обозначал и боевую палубу, и широкую грузовую сходню для погрузки и выгрузки скота, конницы, войска, пассажиров и их багажа. Такая сходня, подававшаяся горизонтально на причал или высокий выступ побережья (в отличие от скалы — приставного трапа, спускавшегося с высокой кормы), изображена на фреске в фамильной гробнице Назонов. В эпоху императорского Рима чаще всего употреблялось универсальное слово «фори», обозначавшее и любую палубу, и сходню, и проход между скамьями гребцов.



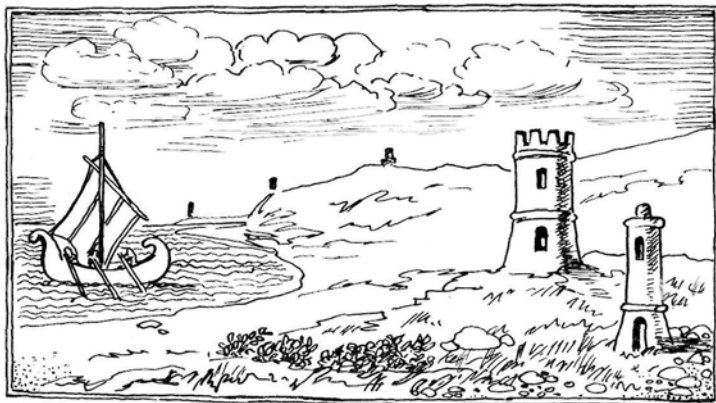
Сходня, поданная на понтон. Фреска гробницы Назонов



Трап, поданный на триеру. Фреска виллы Фарнезе

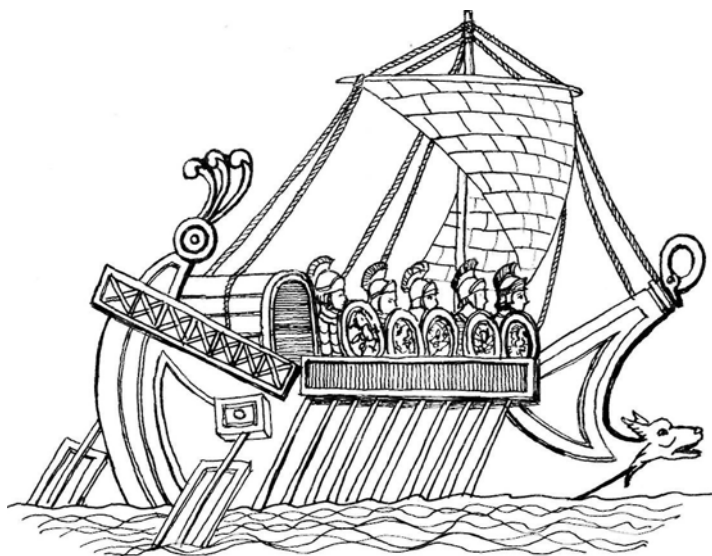
Наиболее популярными классами, являвшими большое разнообразие типов, были *navis actuaria*, или просто *actuarium* (быстроходное), *navis longa* (длинное) и *navis oneraria* (грузовое).

Под актуарией римляне разумели легкое быстроходное беспалубное судно, приводимое в движение веслами или парусом, использовавшееся в военных флотах как вспомогательное — дозорное, посыльное, транспортное, разведывательное. То, что актуария заимствована у греков, — несомненно. Но какое греческое судно явилось ее прообразом — трудно сказать. Может быть — чисто весельный эгшкоп, где к веслам добавили парус. А возможно — парусно-весельный гистиокоп или эпактрида, где была введена «гребная часть». Актуарии часто можно было увидеть в пиратских эскадрах. Использовали их и в качестве транспортных или рыболовных. На этих судах было не менее восемнадцати весел, а в ватиканском Кодексе Вергилия изображена двадцативесельная актуария (по десять весел на каждом борту), доставившая Энея и его спутников к берегам Италии.



Наблюдательное судно в бухте, оборудованной маяками. Помпейская фреска.

Если весел было менее восемнадцати, судно (и даже челнок) такого типа называли актуариолой. На ней можно было ставить и парус, но только при умеренном и благоприятном ветре, что, быть может, говорит



Актуарий. Миниатюра Кодекса Вергилия

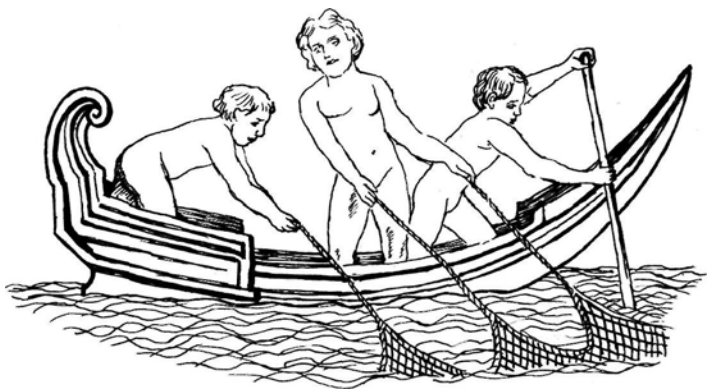


о неустойчивости актуариолы на волне. Десятивесельную актуариолу упоминает Цицерон в письмах к Аттику, а ее миниатюрное изображение есть в Кодексе Вергилия. Это судно, судя по всему, принадлежало к *navigium* и *navigiolum*.

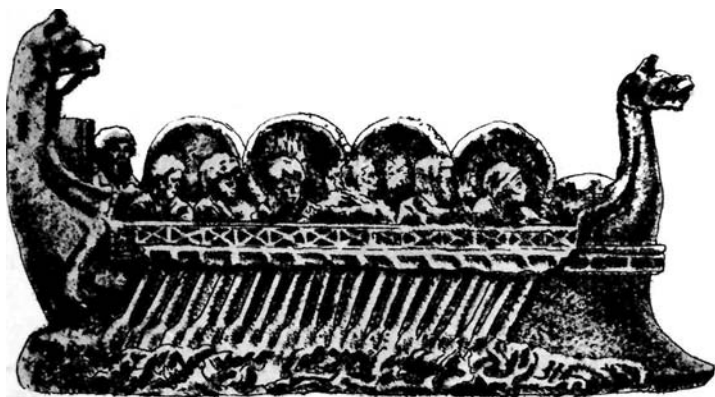
К классу актуарий относился заимствованный у греков акатий, или аката, известный еще Геродоту и Фукидиду и продержавшийся до конца античности. Особенно его любили греческие пираты. Нос акатия был вооружен тараном, а крутая корма плавно загибалась вовнутрь. Сколько на нем было мачт — неизвестно, но, судя по описанию Ксенофонта, не менее двух: он упоминает один главный парус и один вспомогательный, косой, управлявшийся только одним шкотом и тоже называвшийся акатием, как и носовая мачта, специально для него предназначенная. По-видимому, это был долон левантйского покроя: он имел форму перевернутого треугольника и своим основанием крепился к рею, как это изображено на помпейской фреске, повествующей о похищении Ариадны Тесеем. Правда, писатель VII века Исидор утверждает в своих «Этимологиях», что акатием считался как раз главный парус, но возможно, что эта деталь относится именно к его времени, ибо не верить Ксенофонту у нас нет оснований. Акатий, по-видимому, явился следующим, и весьма логическим шагом от египетского паруса с урезанным углом времен фараона Сахура. А это может означать только одно: тот, первый парус египтяне не изобрели, а попытались заим-

ствовать — скорее всего у финикийян. Потому-то он и не прижился в консервативном Египте, но был сохранен и развивался в странах Благодатного Полумесяца, пока не попал в поле зрения римлян, охочих до разного рода заимствований. Афинский военачальник Ификрат, склонный к изобретательству в части ратного дела, по свидетельству Ксенофонта, переоснастил свой корабль следующим образом: он заменил тяжелую мачту с обычным большим парусом на более высокую и легкую и поднял на ней маленький акакий — возможно, вместе с марселем. Это позволило ему заметно увеличить скорость судна и обойтись меньшим количеством гребцов.

К актуариям принадлежал и лемб — морское особо быстроходное остроконечное судно небольших размеров, изобретенное жителями Кирены, но применявшееся главным образом пиратами Иллирии и Лигурии и через греков перенятое римлянами. Плавт и Вергилий вслед за греками именуют лемб «челноком», но это, скорее, поэтический образ маленького суденышка. Невероятно, например, чтобы челнок мог буксировать груженные большие корабли, да еще и с пассажирами, а такие случаи известны. Кроме того, Тит Ливий едва ли назвал бы челнок «многовесельным». И действительно, лембы обычно имели шестнадцать весел, а иногда и более, и очень часто использовались на посылках и непосредственно в военных действиях на море и реках. Другое дело — разновидность лемба, относящаяся к малым судам и носившая у римлян уменьшительное



Римские рыбаки. Фреска дворца Тита



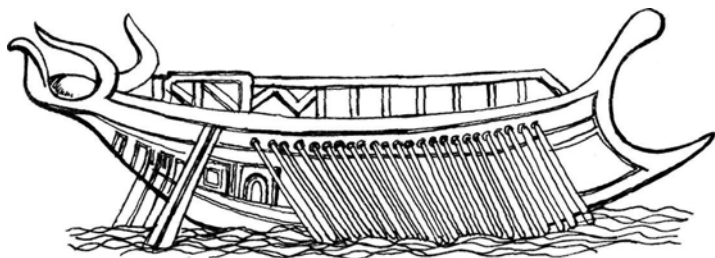
Перевозка вина

имя лембункул, или ленункул. Это и впрямь были самые настоящие челноки, их хорошо знают Цезарь, Тацит, Саллюстий — вплоть до Аммиана Маркеллина, последнего римского историка. Рыбачьи же лембы, упоминаемые античными авторами, — это, скорее всего, сходные с ними самнитские долбленные челны каудики, ходившие некогда по Мозелю. Каудики принадлежали к *navigiolum* или *navia*. В них, кроме всего прочего, перевозили бочки с вином. К этому же типу относились заимствованная у греков финикийская кимба («чаша Гелиоса») и каупул, упоминаемый писателем II века Авлом Геллием и известный нам лишь на названию.

Из разведывательных или дозорных судов (римляне называли их спекулаториями) весьма популярным был катаскоп, заимствованный, судя по названию, у греков, и его уменьшенный чисто римский вариант — катаскопий. Вероятно, в этой роли использовался также легкий



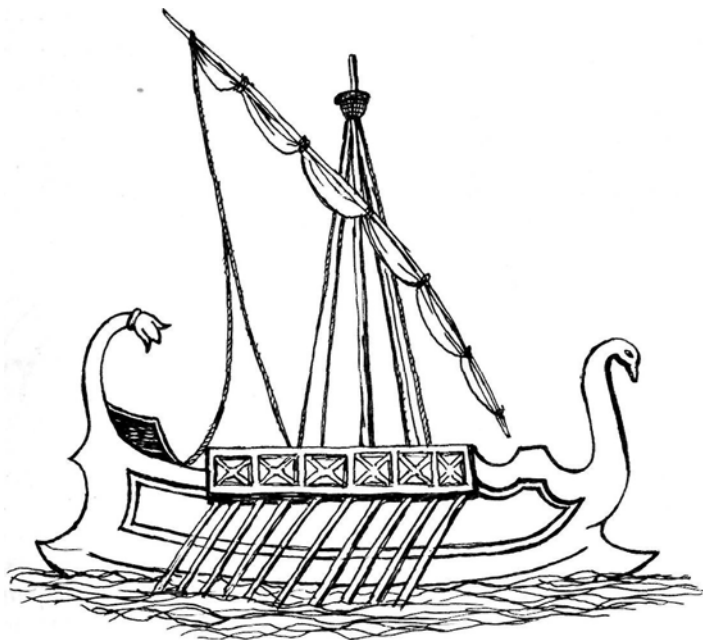
Келет-бирема. Рельеф колонны Траяна



Навис лонга. Мозаика гробницы близ Поццуоли

быстроходный келет, изобретенный пилосцами и мессенцами и получивший в Риме еще одно название — келок. Из многочисленных упоминаний этого судна античными авторами от Геродота и Фукидида до Геллия и Исидора можно заключить, что оно было беспалубным, многовесельным (на рельефе колонны Траяна видно, что каждым веслом келета управляет один гребец), имело иногда мачту с парусом и из-за своей быстроходности весьма благосклонно было принято пиратами — как, впрочем, и все суда, относящиеся к актуариям. Келет мессенских пиратов упоминает, например, Фукидид: он был тридцативесельным, как греческая триаконтера, мог перевозить одновременно до сорока тяжеловооруженных воинов и служил по мере надобности посыльным или транспортным судном.

Лонги (греческие макры) — «длинные» суда с острым килем — имели до полусотни гребцов, по двадцати пяти с каждого борта. Изображенное на мозаике одной гробницы близ Поццуоли судно с сорока восемью гребцами вызвало даже поначалу споры о возрасте этой мозаики, ибо именно такое количество весел имели средиземноморские галеры в средние века. В общем случае *navis longa* были переходным классом между актуариями и многорядными кораблями. В обиходе же это было родовое понятие для всех типов военных кораблей независимо от количества рядов весел, так как в их основе лежал единый конструктивный принцип — острый киль, наличие палубы и длинный корпус, резко отличавшие лонги от короткокорпусных «купцов» с округлым днищем. Из многорядных кораблей римляне в разное время брали на вооружение триеры, тетреры, пентеры и декеры, причем наряду с греческими названиями использовали латинские — соответственно триремы, квад-



Либурна. Изображение на медали

риремы, квинкверемы и декемремы. Только гексеры и гептеры именовались всегда по-гречески — так, как звали их первые учителя сынов Ромула, их наставники в морском искусстве.

Все типы лонгов использовались также для морского разбоя. Поэтому неудивительно, что преобладающим типом в этом классе, если не считать многорядных кораблей, была либурна, изобретенная иллирийскими пиратами, опробованная Гнеем Помпеем в войне с эвпатридами удаchi, заимствованная у них и усовершенствованная Агриппой, ставшая ударной силой римского военного флота. Ее изображение сохранилось на медалях императоров Клавдия и Домициана, но оно слишком обобщенно, чтобы Судить о деталях. Либурна принадлежала к очень длинным бипрорам — кораблям с «двойным носом», то есть имела одинаково заостренные штевни, как пентеры и гептеры карфагенян, как быстроходные индийские проа, как суда свионов, о которых Тацит писал, что они «могут подходить к месту причала любую из своих оконечностей, так



Пистрис. Помпейская фреска

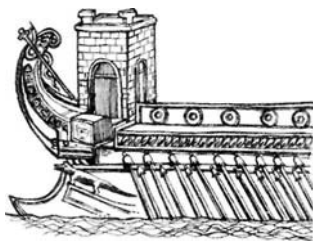
как и та и другая имеют у них форму носа. Парусами свионы не пользуются и весел вдоль бортов не закрепляют в ряд одно за другим; они у них, как принято на некоторых реках, съемные, и они гребут ими по мере надобности то в одну, то в другую сторону». Кроме весел с двумя-тремя гребцами на каждом либурны имели мачту, установленную в середине корабля и несущую парус, формой напоминающий акаций. Либурнам приходилось воевать с либурнами, так как ими пользовались и государства, и пираты, и защищать самих себя, ибо маленькие либурны нередко эскортировали флоты, состоящие из больших либурн. Впоследствии из них развился не менее быстроходный дромон («бегун»), чьи гребцы назывались дромонариями.

Либурны пришли на смену старым типам, таким, например, как небольшой быстроходный пистрис, или пристис, известный Полибию, заимствованный у греков римлянами и как раз во времена Августа уступивший морскую арену либурнам: последние упоминания пистриса принадлежат Ливию и Вергилию. Пистрисом греки именовали разных морских чудищ вроде акулы, кита или пилы-рыбы. Судно получило это название, вероятно, благодаря гипертрофированно высокой носовой части, возвышавшейся над водой наподобие головы сказочного дракона, увенчивающей круто выгнутую шею, тогда как низко сидящий корпус был неразличим

даже на небольшом расстоянии. Так строили потом своих «морских драконов» викинги...

В «Энеиде» пистрис — не тип судна, а имя корабля, «быстроходного», но в то же время и «огромного». Последнее — очевидная дань эпосу. В Кодексе Вергилия это место проиллюстрировано изображением фантастической головы, высоко взметнувшейся на форштевне и заменившей собою обычную носовую фигуру. Эти фигуры, установленные на носу корабля или нарисованные возле форштевня, были отличительным знаком военного флота. По ним корабль получал свое имя, они были его знаменем и гербом, украшением и символом. (Эту традицию продолжили в Средние века и в Новое время мореходы Европы, украшавшие носы своих кораблей фигурами святых.) Потому-то отпиливание носов у вражеских кораблей было у римлян актом не только возмездия, не только обескровливания чужого флота, но и знаком несмываемого позора для побежденных.

Название носовой фигуры или изображения — *insigne* — переносили иногда и на кормовое украшение, хотя корма была местом божества, под чьим покровительством находились корабль и его экипаж. Оно называлось *тутелой* — богом-хранителем, гением-хра-



Бирема-дикрот. У подножья башни — ящик с изображением тутелы. Деталь мраморного барельефа



Навис туррита. Барельеф

нителем. У Овидия тутела — это рисованное изображение Минервы. Такие изображения обычно помещались на слегка выступающем за линию борта четырехугольном ящике, как показано на одном мраморном барельефе. Тутела у Сенеки изваяна из слоновой кости. Петроний упоминает вложенную в руку тутеле оливковую ветвь — на ней клялись, как на Библии. По видимому, тутелой можно считать и изображение самого корабля, доставившего греческого бога-врачевателя Асклепия из Эпидавра в Рим: эта сценка обнаружена на древнем фундаменте садовой ограды монастыря Сан-Бартоломео на тибрском острове Тиберин (в античности — остров Эскулапа) в центре Рима...

Лик этого корабельного патрона почти всегда помещался у подножия палубной боевой башни (если она имелась), ибо, понятное дело, никто так не нуждается в защите, как воины. Эта трехэтажная кирпичная осадная башня — *turgis*, или *rgorignaculum* — устанавливалась на палубах военных кораблей, принадлежавших к классу лонгов и называвшихся *navis turrita*. Такую башню с «большим количеством тяжелых орудий и метательных снарядов» упоминает, например, Цезарь. С нее при сближении с кораблем неприятеля метали стрелы, дротики, камни, стремясь причинить максимальный урон еще до начала сражения. С нее воины, перебросив переходные мостки, проникали в осаждаемые крепости, расположенные, на свою беду, слишком близко к воде. В ней укрывались в случае надобности члены экипажа. Вероятно, турриты ввел на флоте Агриппа, взяв за основу разъездные башни Деметрия, однако единственное изображение такого корабля не позволяет говорить об этом с уверенностью.

Третий класс римских судов — *navis oneraria* — включал грузовые суда, использовавшиеся в военном флоте как транспорты, но чаще предназначавшиеся для перевозки товаров и для других целей. Они были тяжелыми, с округлым днищем и обычно с полной палубой, не имели тарана и, как правило, передвигались только под парусом. Такими они предстают с надгробной плиты помпейского морского торговца.

Лакомой приманкой для пиратов были гаулы — распространенный у финикийян тип торгово-грузовых судов с очень широкими вместительными трюмами, известный еще Геродоту.



Навис онерария с палубой (констратум навис). Рельеф надгробной плиты помпейского морского торговца

Довольно часто античные авторы, начиная с того же Геродота, упоминают и керкур — легкий открытый парусник, изобретенный на Кипре и служивший как торговым, так и военным целям. Его достоинствами были быстроходность и легкость в управлении. Судя по бронзовой медали с изображением судна для перевозки вина, керкур был устроен так, что его весла располагались



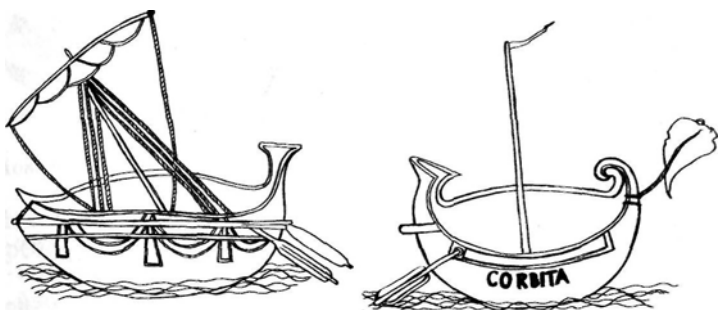
Керкур. Изображение на бронзовой медали



Двухмачтовая корбита. Изображение на медали

не по всей длине корпуса, а только от носа до середины корпуса, оставляя корму свободной для размещения на ней товаров, то есть в основу конструкции был заложен примерно тот же принцип, что и в гемииолии, тоже хорошо известной римлянам. Быть может, гемииолия также была изобретена на Кипре. У средневековых арабов керкур превратился в чисто парусную трехпалубную грузовую куркуру, а у европейцев — в купеческую каракку.

Заметное место в классе онерарий занимали и суда функциональной постройки — заимствованные у греков гиппагоги для транспортировки лошадей, особенно в военных целях, получившие у западных римлян название гиппагины, а у восточных (византийцев) — тариды; лапидарии для перевозки камней; одно- или двухмачтовые транспортные и грузовые двухсоттонники корбиты, использовавшиеся исключительно как зерновозы (ситагоги, ситэги). Корбита, изображенная на медали императора Коммода в память того, что он зафрахтовал какое-то количество этих торговых кораблей для доставки в Рим египетского зерна, получила свое название от латинского *corbis* — корзина: эта деталь на топе главной мачты была весьма приметной (впоследствии это слово, пройдя ряд изменений, превратилось в «корвет»).

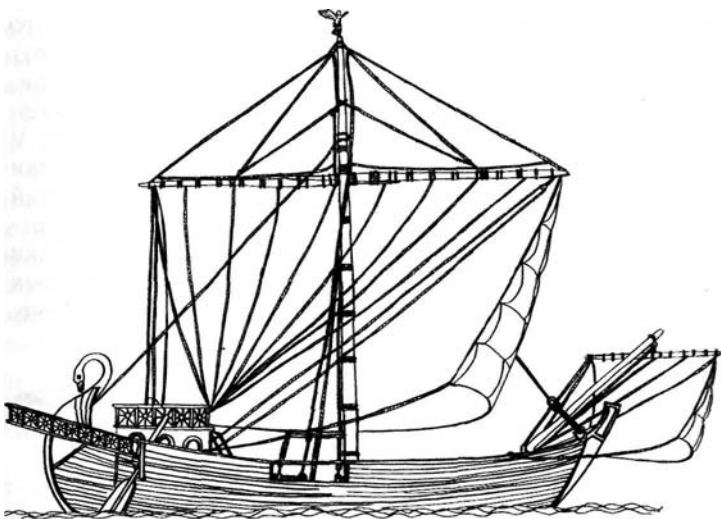


Римская корбита. Тунисская мозаика

Ранние корбиты были приземистыми и небольшими, однако после реконструкции Остийской гавани Клавдием их габариты сильно возросли.

К большим транспортным или торговым судам принадлежали также кибей, но они известны только по названию, встречающемуся у Цицерона.

Немногим больше мы знаем о каудикариях — больших челнах, сколоченных из грубо оструганных досок. Из-за своих размеров эти челны удостоились эпитета *navis*, и возможно, что по созвучию названия с каудиком их относили даже к лембам. Да и район плава-



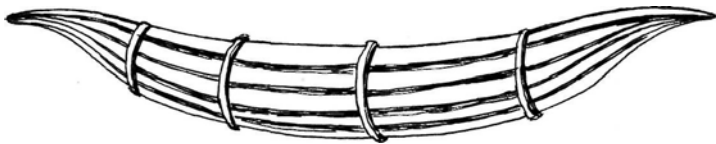
Римский фрахтовый парусник (корбита?) I—III веков. Рельеф



Понтон. Фреска гробницы Назонов

ния был сходным: каудики бороздили воды Мозеля, каудикарии — Тибра. Но если каудик был долбленкой-долгожительницей, то каудикарий — «судном одного рейса»: он не мог ходить против течения из-за скверной управляемости при сопротивлении воды, и когда прибывал к месту назначения вниз по реке — безжалостно уничтожался, разом окупив произведенные на него затраты. (По этому принципу американцы строили свои «либерти» во время второй мировой войны.) Скорее его можно сблизить с понтоном — большим плоскодонным судном галлов, служившим у римлян для переправы людей и скота через реки и известным по изображению в фамильной гробнице Назонов.

Есть у этих суденышек и кое-что общее с «малым флотом» — *navia*. Этот флот не так прост, как может показаться на первый взгляд. В нем были свои классы и типы, но грани между ними настолько сильно размыты, что, похоже, и сами римляне не могли их проследить. Твердо они знали одно (а вслед за ними и мы) — что любая лодка, имеющая специальное «ядро» (*helcium*) для крепления буксирного каната, называлась хелкиярием. Это приспособление — нечто вроде кнехта в носовой части судна — хорошо видно на рельефе VI или V века до н. э., где изображен челнок, перевозящий бочки с вином на Родане. Им управляет торговец, сидящий на корме с рулевым веслом, а трое бурлаков, впрягшись в обмотанные вокруг хелкия канаты, тянут лодку с берега. «Бурлацкую ругань» под окнами загородных вилл поминал недобрый словом поэт Марциал в I веке.



Фасела. Резьба на камне



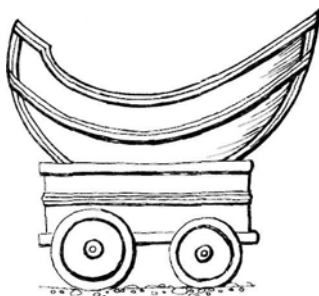
Моноксил Северной Европы 4-го тысячелетия до н. э.

Известны бурлаки и латинскому грамматiku Сидонию, префекту Рима в 468 году.

Особый класс составляли суда-плетенки вроде уже описанного караба. Сюда можно отнести, например, быстроходный миопарон — широкое и легкое парус-но-гребное судно киликийских пиратов, сплетенное из прутьев и обтянутое необработанными кожами. Это название — уменьшительное к «парон»: так назывались легкие греческие суда, чьи конструкции и особенности неизвестны. Миопарон на протяжении веков отождествлялся с пиратским судном, особенно у поэтов (как, например, бригантина во времена Флинта и Моргана).

Хорошо знали римляне и легкие фаселы. Но какие? Те, что были изобретены египтянами и сплетались из папируса, а иногда и обмазывались глиной? Или ликийские легкие быстроходные суда из города Фаселиды? С названием вопросов нет: судно получило его из-за сходства своего силуэта с продолговатым изогнутым малоазийским бобом — фасолью или, скорее, с его стручком. Гораций называл фаселу хрупкой, но в то же время она была на удивление быстроходной. По-видимому, в зависимости от назначения эти суда имели различные размеры и конструкцию. Вергилий в «Георгиках» упоминает «короткую фаселу» — чисто весельный челнок. У Саллюстия, Цицерона и Аппиана можно найти сведения о больших парусных фаселах, неплохо приспособленных для дальних плаваний. Они упоминаются как военные корабли наравне с лонгами и как транспортные и посыльные — наравне с актуариями.

Другой класс навий составляли моноксилы. Слово «моноксил», означающее «выдолбленный из цельного



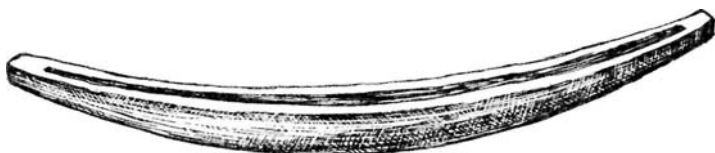
Моноксил-повозка. Рельеф колонны Траяна



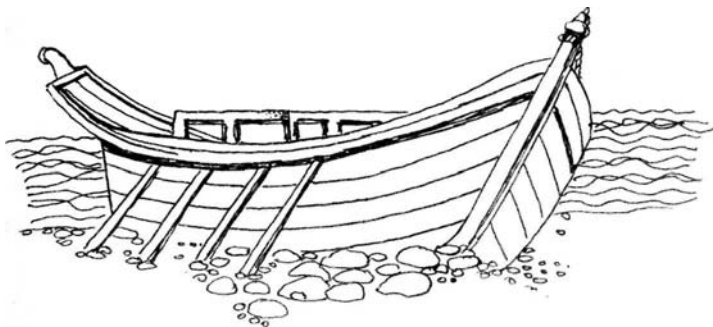
Линтер. Рельеф колонны Траяна

куска дерева», прилагалось как эпитет к некоторым типам долбленок, но имело и самостоятельный смысл: так называли маленькую и очень пузатую лодку, применявшуюся при наведении наплавных мостов через реки. Поставленные на колесные платформы, моносилы служили повозками и в сухопутных войсках, как это показано, например, на рельефах колонны Траяна.

На этих же рельефах можно увидеть, как римский солдат перевозит через реку бочки с вином в линтере — беспалубном плоскодонном челноке-моносиле, служившем главным образом для транспортировки продуктов по рекам или на мелководье, для переброски войск или скота, для наведения наплавных мостов. В данном случае этого солдата следовало бы назвать линтрарием — так именовали тех, кто управлял линтером. Линтер приводился в движение веслами и имел малую осадку. Легкий на ходу, он был в то же время крайне неустойчив, и, как отмечал Цицерон, его пассажиров сильно укачивало.



Алвеус с острова Гернси



Скафа. Помпейская фреска

Самые маленькие линтеры назывались линтрикулами, их легко спутать с алвеусами («брюхатыми») — крохотными речными челноками, один из которых изображен на монете, посвященной основанию Рима, а другой, извлеченный из болота близ Петербурга на острове Гернси, подтвердил верность этого изображения. Поэты сделали алвеус синонимом корабля вообще, а у судостроителей это слово обозначало корабельный корпус.

К моносилам относились также скафа и ее миниатюрная разновидность — скафула. Скафа, часто имевшаяся на борту большого судна в качестве разъездной



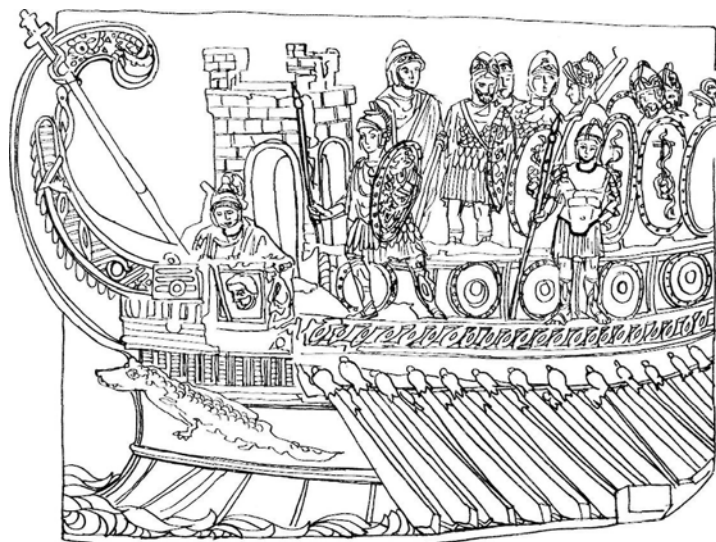
Римская лодка с одной банкой. Барельеф



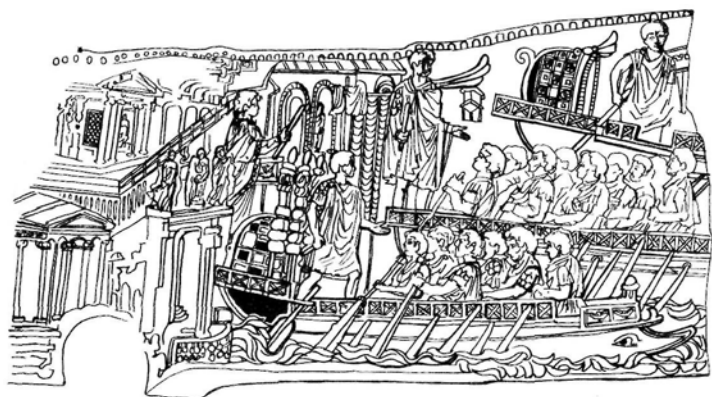
Бирема-дикоп. Фреска

или спасательной шлюпки, была очень вместительной, с острым форштевнем и плоской низкой кормой — такой она предстает на одной из помпейских фресок. Она немногим отличается от современных яликов типа «скиф», хранящих в своем названии отзвук античности. Двухвесельные скафы предназначались также для плавания в спокойных водах и для рыболовства.

Если такой челнок был не долбленным, а дощатым, он назывался баркой (не имеющей ничего общего с египетскими бар-ит). Подобно моносилам, барка могла



Римская бирема. Рельеф колонны Траяна



То же. Рельеф времени Тиберия

выступать и как самостоятельный тип (ее тоже брали на борт судна), и как класс навий.

Одним из основных типов барок была бирема («двухвесельная») — греческий дикоп. Она, в свою очередь, выступала и как существительное, обозначая лодку, управляемую одним гребцом с двумя веслами, и как прилагательное к любому другому челноку, приводимому в движение аналогичным способом. Римляне называли биремами также суда с двумя рядами весел — дикроты.

К баркам относились и мускулус («мышонок») — очень короткое парусное судно с какими-то характерными чертами (на них намекает Исидор), нам неизвестными, и просумия — легкое морское разведывательное судно, судя по некоторым обмолвкам, окрашивавшееся в белый цвет. Авл Геллий указывает, что просумия — это то же, что гесеорета или хориола. Непонятно, однако, чем он при этом руководствовался, так как относительно хориолы точно известно, что это речная разновидность хории — рыбацкой лодки жителей морских побережий. Может быть, просумией называли хориолу только в военном флоте...

Особняком в этом классе стоит таламег, упоминаемый Светонием, Сенекой и Диодором Сицилийским. Таламегом называли очень богато украшенную египетскую государственную барку, предназначенную для увеселительных прогулок фараона по Нилу. Поэтому он



Контотон, управляемый шестом. Мозаика собора в Пренесте

имел каюты, оборудованные койками, и вообще все необходимое для того, чтобы сам фараон, его свита и гости не ощущали никаких неудобств. Римляне называли этот тип также *navis subiculata* — судно с каютами.

Причислялись ли к баркам плоскодонки — сказать с уверенностью трудно. Очень древняя напольная мозаика из Пренесте донесла до нас образ такого суденышка, переходного от плота к судну: оно управляется шестом. Греки называли это судно контотонем (от «контус» — шест), римляне — ратом. У Лукана можно найти выражение «маленький рат» как синоним биремы, а это означает либо что рат ходил также под веслами, либо что управляемые шестом плоскодонки считались барками. Имел ли рат какое-нибудь отношение к ратарии, упоминаемой Вергилием и Геллием, увы, неизвестно. Поздние латинские комменаторы называли ратариию то крошечным весельным челноком, то грубо сработанной плоскодонкой наподобие каудикария.

Принадлежали ли исключительно к классу навий лусории — тоже вопрос не из легких. Сенека называет так прогулочные увеселительные суда, Вегетий — легкие патрульные корабли крейсерской службы. Быть может, этим словом (не исключено, что жаргонным) обозначалось судно любого класса и типа, используемое в этих целях. Примечательно, что лусории встречаются только в сочинениях авторов I века (как и подобает новомодному жаргонному, но недолговечному словцу), и лишь в IV веке им снова воспользовался Аммиан Маркеллин.

С еще меньшей уверенностью можно судить о слате — маневренном торговом судне с необычайно широ-

ким остовом и очень глубокой посадкой. Известно лишь, что оно было воспринято пиратами, а государствами использовалось как капер.

Абсолютно ничего, кроме названия, неизвестно о кантарах («жуках») — лодках с острова Наксос.

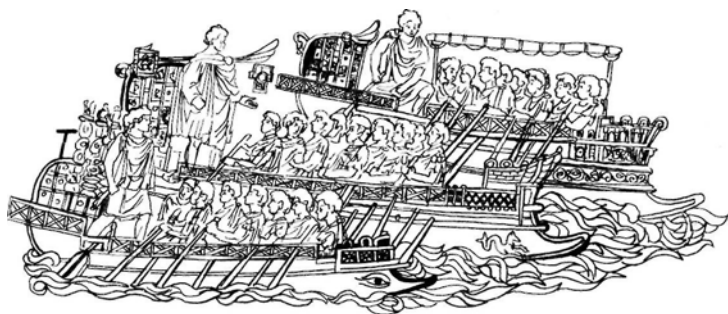
Римский поэт Авсоний на рубеже IV и V веков упоминает галльские наузы, ни словечка не добавляя к этому названию.

Только по упоминаниям Геллия знаем мы о греческих кидарах и эпибатидах (явно военных судах), о плоскодонных плакидах из мисийского города Плакия, об этрусских медиях из города Вейи...

Изобретенные в разное время и в разных местах, все эти корабли и кораблики бороздили воды Средиземного моря в одних и тех же пиратских эскадрах, а некоторые охотно использовались и в государственных флотах: гемиолии и лембы — в македонском и римском, келеты — в греческом...

Но особое место в римском военном флоте занимали либурна и скафа, не случайно им посвящено столько страниц у древних авторов.

На протяжении двух столетий римляне формировали свои флоты из кораблей, построенных по образцу тех первых, что были скопированы с карфагенских. Они в общем неплохо послужили своим хозяевам. Но бесконечные войны с пиратами ясно показали недостатки этих судов, прежде всего их неповоротливость и уязвимость по сравнению с пиратскими. Корабли эвпатридов удачи на несколько десятилетий сделали Митридата владыкой морей, им он обязан и своей жизнью. С помощью этих кораблей Лукулл смог добиться успеха в Киренаике, и они же отправили на дно его флот, состоявший из старых кораблей. На первых порах успех сопровождал Гнею Помпею благодаря внезапности нападения, но своей блестящей победой он в огромной мере обязан присоединению к его флоту кораблей пиратов, после чего борьба шла на равных и даже с известным перевесом на стороне римлян, лучше вооруженных и дисциплинированных. Наконец, только дальновидность и предусмотрительность Агриппы сделала в конечном счете Октавиана императором: в битве при Акции Антоний ожидал увидеть корабли равного класса и даже построил свои по образцу Агрипповых, хорошо зарекомендовавших себя в войне с Секстом Помпеем, но иметь дело ему пришлось с новыми кораблями



Либуры и триремы. Рельеф колонны Траяна

римлян, заимствованными у пиратов,— более подвижными и маневренными, более длинными и узкими, способными не только быстро наступать, но и быстро отступать благодаря одинаково заостренным штевням. Это были либурыны.

Строительство либурн римляне превратили в некое священнодействие, род искусства. Кораблестроители долго и тщательно выбирали подходящий кипарис либо, если его не оказывалось под рукой, сосну или ель. Деревья непременно надо было спиливать между 15-м и 22-м числами месяца, причем предпочитались либо июль и август, либо период с сентября до нового года: только заготовленные в эти месяцы деревья не были гнилыми или трухлявыми и не источали сок. Спеленное дерево, а потом и сделанные из него доски должны были некоторое время полежать, чтобы как следует просохнуть. Но и после этого рекомендовалось скреплять их нержавеющими медными гвоздями, так как железные в жарком и влажном климате оказывались недолговечными. Швы проконопачивались паклей и заливались воском, затем весь корпус покрывался смолой и окрашивался энкаустикой — разжиженным воском с добавлением

красителя. Маленькие суденышки наподобие галльских могли конопатить морским мхом, удерживающим достаточно влаги, чтобы предохранить вытасченные на берег корабли от высыхания. Киль обычно делали из сосны, а фальшкиль — из прочного дуба, мало поддающегося трению при волоке и хорошо выдерживающего удары о грунт во время отливов или на мелководье. Днище и корпус часто (а киль всегда) обшивались медными или свинцовыми листами, иногда поверх просмоленной обшивки накладывались пропитанные дегтем полосы ткани и поверх них делалась вторая обшивка, потоньше. Корпус судна, затонувшего в IV веке до н. э., обшитый свинцовыми листами, прекрасно сохранился до 1967 года, тогда как на двух судах III века, или даже более поздних, погибших у мыса Спифа близ Метони, уцелел лишь груз (гранитные колонны и саркофаги), а корпуса были без остатка съедены морскими древоточцами.

Вопрос о величине либурн спорный. Большинство исследователей полагает, что либурны имели один или два ряда весел. Аппиан называл либурнами только двухрядные суда. Флавий Вегеций Ренат пишет: «Если коснуться размеров кораблей, то наименьшие либурны имеют один ряд весел; те, что побольше, — два; если же корабли имеют удобные размеры, они могут быть снабжены тремя, четырьмя и пятью рядами весел». Эту фразу можно понять трояко: либо к либурнам относятся первые два типа, а остальные — к «кораблям вообще», либо на каждом весле либурны сидели три, четыре или пять гребцов, либо следует просто поставить знак равенства между понятиями «либурна» и «корабль».

Здесь все зависит от того, как истолковать другую фразу Вегеция — о том, что римский флот состоит из кораблей двух видов: либурн и наблюдательных. К наблюдательным несомненно относится второй описываемый им тип судна, заимствованный у британцев, — возможно тот самый, что упоминал Цезарь. Это скафа — сорокавесельное парусно-гребное судно, использовавшееся римлянами для разведки, наблюдения и перехвата посыльных судов или продовольственных транспортов. Такая скафа не имеет ничего общего с маленькой долбленкой. Можно лишь предположить, что лодки чаще других судов использовались для разведки, и название скафы сделалось со временем собирательным для всех наблюдательных судов. Вегеций относит их к тому

же классу, что и «более крупные либуры». По-видимому, такого же мнения придерживался и Тацит, когда описывал суда батавов — племени, обитавшего в районе нынешней Зеландии. Боевые корабли батавов имели один или два ряда весел (как либуры), а более мелкие суда — Тацит называет их барками — управлялись тридцатью-сорока гребцами (как скафы), были вооружены «наподобие либурнских кораблей» и несли на своих мачтах «пестрые солдатские плащи, которые варвары использовали вместо парусов и которые придавали всей картине веселый праздничный вид». Эти барки очень напоминают скафы, если не считать разноцветных парусов. Чтобы не обнаружить себя прежде времени и скрыться после нападения, скафы маскировались под цвет средиземноморской лазури: их корпуса, рангоут и такелаж окрашивались «венетской краской», ею же покрывали все оружие и даже одежду моряков и воинов. Эти юркие быстроходные невидимки, должно быть, причиняли много беспокойства неприятелям.

Если принять, что либура и скафа — это и есть те два типа судов, из которых состоял весь римский флот, то придется признать, что либурами называли «корабли вообще» — с числом ярусов весел до пяти (это не противоречит указанию Тацита, что барки вооружены *наподобие* либурнских кораблей, а следовательно, не являются ими). Если же допустить, что либура могла иметь не больше двух ярусов весел, то скафа — лишь одна из многих разновидностей остальных судов, но тогда возникает вопрос: можно ли считать наблюдательными судами, скажем, пентеры? Ответ, скорее всего, должен быть отрицательный, следовательно, имя пиратской либуры римляне распространили на весь свой боевой флот, претерпевший при Агриппе ряд изменений — прежде всего в части быстроходности и маневренности. От кораблей с числом ярусов весел свыше пяти римляне отказались окончательно, гексеры и декеры в эскадре Антония во время битвы при Акцие уже выглядели анахронизмами, а после его поражения — опасными анахронизмами. Наиболее распространенными стали квинкверемы, заимствованные у карфагенян, и квадриремы — излюбленный тип родосцев: они чаще всего упоминаются древними авторами.

В 46 году до н. э. Цезарь подарил соотечественникам новое, невиданное дотоле развлечение — театрализованный морской бой. Для этого было специально вы-

копано озеро на правом берегу Тибра и в него введены тирийские и египетские биремы, триремы и квадриремы с множеством воинов на их палубах. Интерес к этому роду зрелищ оказался велик: «давка была такая, что многие были задавлены до смерти, в том числе два сенатора», — информирует Светоний. Во 2 году христианской эры примеру Цезаря последовал Октавиан — он повелел представить эпизод Саламинского сражения, на столетия поразившего воображение древних. В Риме выкопали водоем размером двести восемьдесят метров на семьдесят, и в нем померились силами два флота, в коих ударную роль играли диеры и триеры — корабли времени Фемистокла. На палубах всех тридцати кораблей разместились около трех тысяч эпибатов.

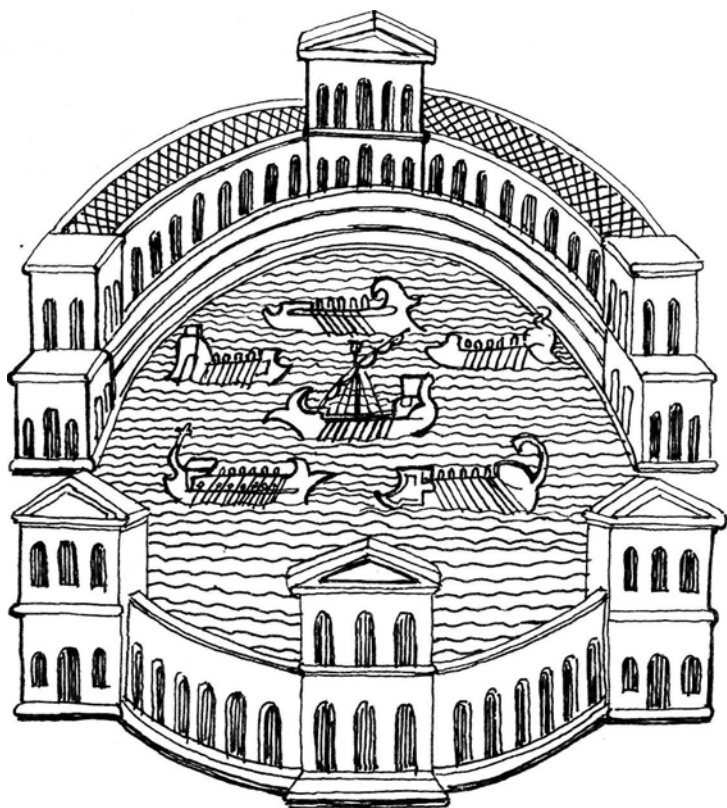
Клавдий, с, чьим именем связывают самую внушительную навмахию — быть может, благодаря лучше сохранившемуся ее описанию, — заставил сражаться в Фукинском озере в полутора сотнях километров от Рима «сицилийский» и «родосский» флоты. Каждый состоял из дюжины трирем, нескольких квадрирем и множества малых судов — девятнадцать тысяч приговоренных к смерти преступников бились на сотне палуб. На озере была обозначена плотами акватория, достаточная для навмахии, а на самих плотках разместились «заградотряд» — преторианцы, конница — и построены укрепления с катапультами и баллистами наготове, дабы воспрепятствовать возможному бегству сражающихся. На всех возвышенностях берега разместились зрители, и среди них сам Клавдий с супругой. Все уцелевшие в этом побоище, гладиаторском по существу, были помилованы императором.

После Клавдия навмахии устраивал Нерон: в деревянном театре близ Марсова поля он повелел еще раз воскресить эпоху греко-персидских войн.

Тит впервые устроил морское сражение при освящении выстроенного им гигантского амфитеатра, известного теперь как Колизей. После этого его стены не раз еще бывали свидетелями подобных зрелищ.

Последние навмахии связывают с именем Домициана, построившего для них особый пруд, облицованный камнем (этим камнем Траян подновлял потом стены сгоревшего Колизея) и увековечивший одну из них на специальной медали.

Едва ли стоит пояснять, что участвовавшие в навмахиях корабли отнюдь не были моделями. Как но-



Навмахия Домициана в Колизее. Изображение на медали

вые, так и старые типы хорошо были приспособлены для боя. Их носы были снабжены таранами, окованными медью. Бронированные носы имели, в частности, почти все пиратские корабли, сопровождавшие Митридата. Форштевни с таранами могли быть сменными и изготавливаться отдельно; в случае поломки носовая часть корабля легко заменялась, а иногда такие носы прикреплялись к кораблям другого класса. При большой скорости тараны с силой протыкали корпус неприятельского корабля и увязали в нем, играя по существу роль абордажных крючьев или корвуса.

Во время сближения кораблей римляне с башен или палуб осыпали неприятеля стрелами, копьями, дротиками и камнями из пращей и фустибалов (мета-

тельных палок), камнями и свинцовыми шарами (пробрами пуль) из онагров и баллист, стрелами из скорпионов. Если корабль подлежал уничтожению, стрелы обматывали паклей, смешанной с серой и асфальтом и пропитанной нефтью или маслом, и вонзали в борт или палубу неприятельского корабля, превращая его в пылающий факел.

По крайней мере со времен Цезаря для этой цели использовали и брандеры: его флотоводец Кассий, «нагрузив грузовые корабли смолой, дегтем, паклей и другими горючими материалами, пустил их при сильном и благоприятном ветре на флот Помпония и сжег все его тридцать пять кораблей, из которых двадцать было палубных».

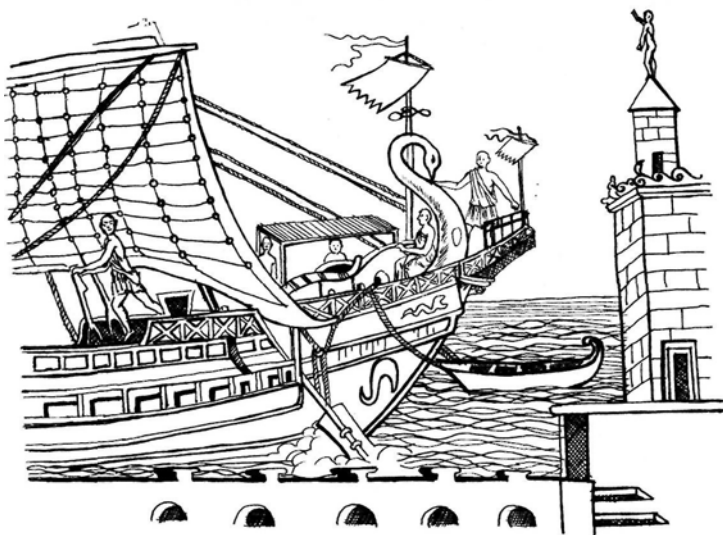
Если силы были примерно равны и корабль можно было захватить в качестве приза, римляне подходили к нему вплотную, лишали хода, выводили из строя рангоут и такелаж, рвали паруса, калечили и убивали людей, пуская в дело гарпаги или серпоносные шесты (дорюдрепаны, как называли их греки, или фалкс муралис по-латыни), и сцеплялись борт к борту посредством корвуса. Изобретенный Агриппой гарпаг, или креагра, представлял собой деревянный брус длиной примерно три метра, окованный железом и имевший на концах массивные кольца. Ближнее кольцо системой канатов соединялось с метательным устройством, дальнее оканчивалось большим острым железным крюком (harpago). Если гарпаг впивался в оконечность судна или палубу у ближнего борта, он играл ту же роль, что и корвус; если же он пролетал над палубой и вонзался у дальнего борта, римляне, дав задний ход, могли перевернуть неприятельское судно. Этот большой гарпун (малый был оружием рыбаков) имел существенное преимущество перед обычными абордажными крючьями, забрасываемыми с помощью каната: его невозможно было перерубить.

Разновидностью гарпага можно считать ассеры — управляемые тараны, тонкие длинные балки с обитыми железом концами, свободно подвешенные на канатах. Если ассер раскачать и с силой толкнуть на приблизившийся вражеский корабль, он сметал с его палубы все живое и мог при удачном попадании пробить борт.

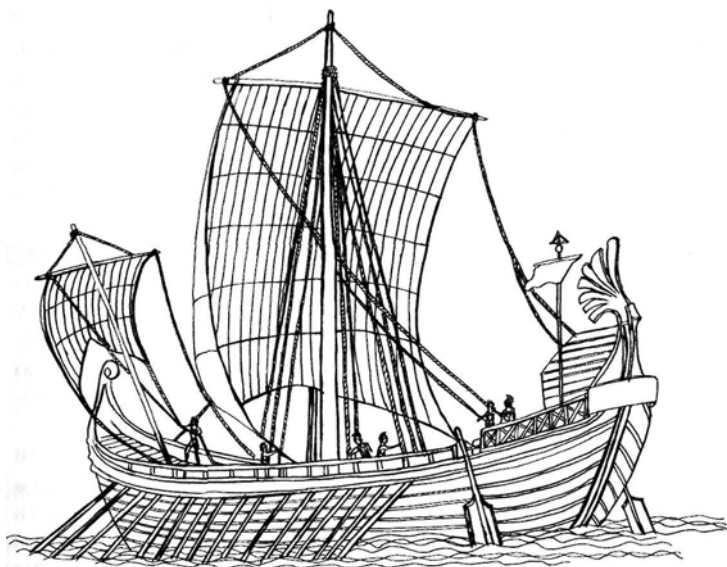
Заканчивались морские сражения традиционно — рукопашной на неприятельских палубах.

Торговые суда Рима, по-видимому, претерпели меньше изменений, чем военные. Раннереспубликанские корабли, правда, не дошли до нашего времени, и об эволюции римского торгового флота можно судить по сравнительно небольшому отрезку времени — от III века до н. э. до III века н. э. Но зато здесь мы имеем дело не с беглыми упоминаниями отдельных авторов, а с «живыми» кораблями.

Груз первого из них, затонувшего между 80 и 50 годами до н. э., был обнаружен в преддверии XX века — осенью 1900 года греческими ловцами губок у



Торговые суда Рима на заре нашей эры. Барельефы



Римское торговое судно I века. Реконструкция

острова Антикифера и исследован в 1953 году Жаком Ивом Кусто. Только груз, от корабля не осталось ровным счетом ничего.

Но семь лет спустя, тоже ловцами губок, был найден поистине бесценный клад. Французский историк и искусствовед Саломон Рейнак сравнил эту находку с открытием Помпей. У берегов Туниса близ мыса Африк с расположенным на нем городом Махдия — бывшей резиденцией проконсула провинции Африка — обнаружили римское судно с грузом, затонувшее чуть раньше, чем судно с Антикиферы. Археолог Альфред Мерлен приступил к его изучению. За шесть лет, в 1907—1913 годах, со дна моря были подняты более тысячи трехсот сорока предметов, занявших шесть залов Национального музея в тунисском дворце Бардо. Это судно, длиной около сорока метров, шириной около шестнадцати и с килем сечением 29X 23 сантиметра, назвали галерой Махдия. Предполагают, что оно погибло примерно в 86 году до н. э., во время правления Суллы, когда он вывозил из Афин произведения искусства. Пунктом назначения могла быть или Остия, или Иол, переименованный при Августе

в Кесарию, — строящаяся столица берберского царя Юбы II. В любом случае путь шел вокруг Сицилии. В 1948 году подводные работы продолжили Жак Ив Кусто и Филипп Тайе. Им удалось проникнуть во внутренние помещения судна, чего не сумел сделать Мерлен, не располагавший аквалангом. Благодаря свинцовой обшивке корпуса груз, уложенный в трюмах, почти не пострадал.

Море равнодушно относится к своим жертвам. Галера Махдия, подобно гробнице Тутанхамона, долго оставалась счастливым исключением. В 1928 году у мыса Артемисий близ Эвбеи рыбаки обнаружили несколько статуй эллинистического времени и статую Посейдона или Зевса V века до н. э.; корпус корабля исчез бесследно...

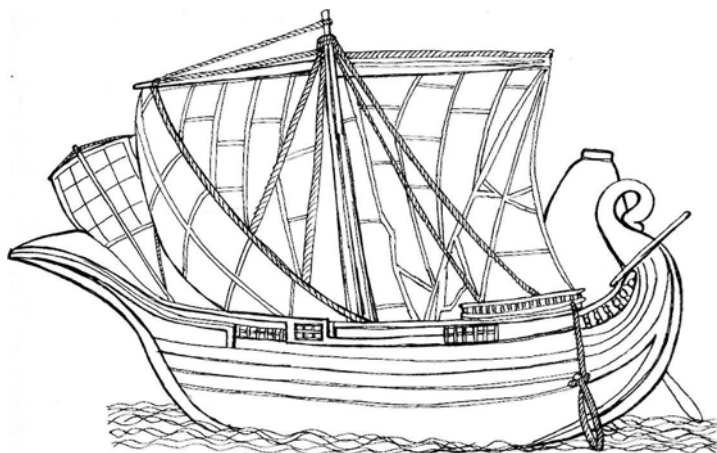
В конце 1960-х годов аквалангисты-любители эстрадный певец Карло Миссалья и архитектор Ди Стефано подняли со дна Неаполитанского залива часть римского фонтана — мраморную фигуру юноши; к сожалению, голова статуи раскрошилась под действием морской воды...

Совсем недавно итальянские водолазы нашли сотни амфор; по клеймам удалось определить, что перевозивший их корабль затонул в I веке...

Единственная полуразбитая статуя Августа осталась от груза корабля, затонувшего около Лемноса, вероятно, при жизни императора...

Находки затонувших кораблей случались все чаще, и знакомство с ними начиналось обычно с подъема груза. Новая техника позволяет ныряльщикам гораздо тщательнее изучать морское дно, чем это делали ловцы губок или рыбаки. Примерно в 1925 году Лигурийский рыбак из Альбенги поймал в свои сети две амфоры с римского корабля, затонувшего в первой половине I века до н. э. на сорокачетырехметровой глубине; но должна была пройти четверть столетия, прежде чем итальянским археологам удалось поднять в этом месте более тысячи амфор, множество посуды и несколько обломков корпуса.

Совсем иначе проходили раскопки римского судна с амфорами, наполненными вином, затонувшего в 205 году до н. э. и обнаруженного в 1949 году корсиканским аквалангистом Кристианини вблизи острова Гран-Конглуэ недалеко от Марселя на глубине около пятидесяти метров. Сечение его дубового кия состав-



Сидонское торговое судно II века до н. э. Барельеф

ляло 17X12 сантиметров, а шпангоутов, расположенных через каждые десять сантиметров, — 9X9. По некоторым признакам, судно имело мачту с парусами из бычьих шкур, как на галльских кораблях. В феврале 1952 года Кусто приступил к извлечению груза по плану, разработанному хранителем Марсельского музея Фернаном Бенуа. Археологам удалось поднять около двух тысяч амфор, до четырех тысяч разнообразных предметов, определить принадлежность, возраст и маршрут судна и доставить на поверхность несколько его фрагментов. Оно принадлежало упоминаемому Титом Ливием известному судовладельцу и лесоторговцу, почетному гражданину Делоса с 240 года до н. э. Марку Сестию и, вероятно, было зафрахтовано неким Лукием Титом, сыном Гая: значительная часть груза помечена его именем. Судно шло из Эгейского моря в Массилию через Сицилийский пролив с заходом в промежуточные порты. Захватив последний груз на побережье Лация, может быть даже в Остии, оно обогнуло Корсику и взяло курс на запад, но шторм помешал Сестию и Титу получить прибыль от этого рейса.

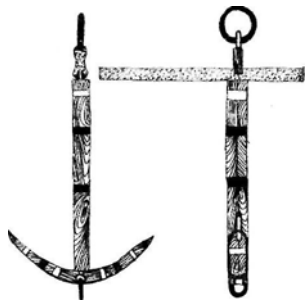
По обломкам судов из Альбенги и Гран-Конглуэ удалось восстановить некоторые их характеристики. Судно из Альбенги имело тридцать метров в длину, восемь в ширину и водоизмещение сто тридцать пять тонн; из Гран-Конглуэ — соответственно двадцать три,

семь и двести при грузоподъемности восемьдесят тонн (иногда его длину указывают тоже тридцать метров). Высота борта, как правило, равнялась ширине судна, и эти два «утопленника» не представляли исключения. Свинцовая обшивка их корпусов состояла из плотно пригнанных миллиметровых листов размерами до 60X50 сантиметров. На обшивку судна из Гран-Конгуэ пошло двадцать тонн свинца — по курсу того времени это было эквивалентно почти девяти килограммам серебра или одному — золоту. Чтобы удержать такое судно, требовался якорь весом до четырехсот пятидесяти килограммов. Как видно, суда обходились недешево их владельцам.

Наиболее выдающейся можно считать находку 1446 года в озере Неми (двадцать пять километров от Рима), где когда-то красовалась излюбленная вилла Цезаря. Это две либуры, называемые почему-то Светонием декерами. Первая попытка их извлечения на свет Божий была предпринята уже в следующем году по приказу кардинала Колонна. Работать приходилось в тяжелых условиях: озеро лежит в Альбанских горах, возникали трудности с доставкой снаряжения, с защитой ныряльщиков от ледяной воды. Кардинальских «эпроновцев» постигла неудача. Не принесли успеха и следующие попытки — в 1535 году, когда в озеро спукался водолаз в деревянном шлеме, и в 1827-м, после того как шлем заменили водолазным колоколом. Лишь в 1930 году, когда удалось снизить уровень воды в озере, галеры оказались на суше. Это были увеселительные плавучие дворцы Калигулы, созданные, словно в насмешку, на озере, где еще витала тень Цезаря — автора законов против роскоши. Мраморные залы с фресками и колоннами, термы, златотканые драпировки, мозаичные полы (слово «палуба» здесь неуместно), панели из ценных пород дерева, скульптура, конюшни — все это было рассчитано лишь на один летний сезон. Корабли, по словам Светония, были «с жемчужной кормой, с разноцветными парусами, с огромными купальнями, портиками, пиршественными покоями, даже с виноградниками и плодовыми садами всякого рода; пируя в них средь бела дня, он под музыку и пенье плавал вдоль побережья Кампании». С легкостью нажитые богатства скользили меж пальцев императора. Когда ему наскучили берега Неми, он велел затопить галеры...

В 1930 году для них на берегу озера был выстроен специальный музей. Весной 1944 года его сожгли вместе со всем содержимым отступавшие немцы по приказу своего офицера — искусствоведа по специальности и достойного ученика Калигулы по своей натуре. После войны построили новый музей, и в него поместили четырнадцатиметровые модели галер. Либурны ли это или декеры, как утверждает Светоний, судить сложно: либурны имели два ряда весел, и это возможно только в том случае, если вместо *deceris* (декеры) читать *de cedris* (из кедра). Светоний мог обратить внимание на эту важную деталь как на отступление от традиции. Корабли Калигулы, как полагают, и в самом деле были двухпалубными: нижняя находилась на уровне ватерлинии (кстати, римляне уже рисовали ее на бортах). Один был шириной двадцать метров и длиной немного больше семидесяти, другой — около двадцати пяти шириной и семьдесят три длиной, то есть близко к 1:3, насколько можно судить по сохранившимся зарисовкам (по ним же изготовлены и модели). Корабли имели якоря с подвижным штоком, сделанные из железа, обшитого деревом. На одной из галер обнаружено нечто вроде помпы — водоотливной механизм непрерывного действия. Их конструкция с точки зрения судостроения ничем не отличалась от общепринятой в императорском Риме, вплоть до наличия тарана, казалось бы никчемного на прогулочном судне да еще на озере. Возможно, он служил успокоителем килевой качки.

Не менее интересны находки в наше время. Так, в 1971 году английский археолог Онэр Фрост обнаружила у западных берегов Сицилии близ Марсалы полуразрушенный карфагенский парусник времен 1-й Пунической войны; его реставрацией занялись специалисты лондонского музея. Среди обломков найдены оружие и кедровый якорь, чья форма не имеет пока аналогий в морской истории. А в 80-х годах, тоже у Сицилии, но на этот раз у северных ее берегов,



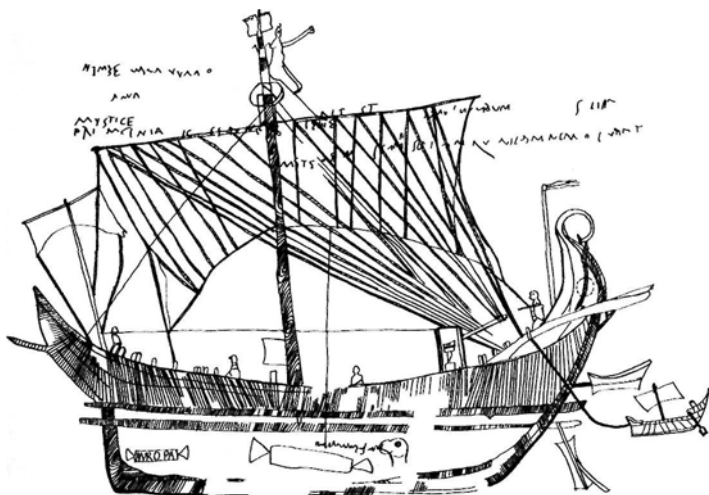
Якорь с барки Калигулы

итальянские аквалангисты наткнулись на остатки римского флота; из сорока кораблей, покоящихся на дне, несколько намечено поднять и после реставрации разместить в музеях. Продолжаются работы по подъему судов Антония, лежащих на дне у Акция. Извлечено судно, вероятно римское, при раскопках Массалии. Эти и множество подобных находок (около сотни — только у берегов Франции) дополняют и уточняют «показания» рельефов, вазовых рисунков и скудных обмолвок манускриптов.

В отличие от греков и других древних народов, римляне не использовали чисто гребные и чисто парусные суда или использовали крайне редко, как правило, это корабли покоренных народов. Они предпочитали двойной движитель, дающий практически неограниченные возможности для плавания, и если мы видим на рисунке римский парусник, можно не сомневаться, что где-нибудь в трюме или на палубе имеются наготове весла. Наличие или отсутствие палубы имело, по-видимому, важное значение и постоянно подчеркивалось латинскими авторами. Из контекстов можно заключить, что палубные суда были более тяжелые, чем беспалубные. На палубах устанавливалась всевозможная техника, и такие суда в первую очередь предназначались для таранной атаки, если это были корабли военные, и для дальних рейсов — если торговые.

Как и в случае с военными кораблями, известно много названий типов торговых судов, но часто мы не знаем, что за ними скрывается: например, «будары», упоминаемые Катуллом. Бывает и наоборот: неизвестно, как называли иллирийцы свои корабли, зато более или менее подробное их описание находим у Лукана — это плот из дубовых бревен, обвязанный цепью и обложенный с бортов пустыми бочками; на таких сооружениях, сообщает поэт, иллирийцы плавали без весел и парусов, полагаясь лишь на течение и закономерность движения волн.

Длина торговых судов относилась к ширине как 4:1 или как 3:1, днище было закругленное, и из него выступал киль. Доски обшивки соединялись пазами и прикреплялись к дубовым шпангоутам деревянными шипами: разбухнув, они предохраняли корпус от разрушения и от просачивания воды (в процессе эксплуатации корпус быстро расшатывался, и металлические гвозди выпадали). Но поскольку суда часто вытаски-



Римское торговое судно середины I века. Сграффито из Помпей

вали на сушу, где шипы могли высохнуть и выпасть, в центр каждого из них вколачивали широченный медный гвоздь диаметром до двух сантиметров, чтобы расклинить дерево. Затем обшивку либо конопатили, смолили и окрашивали, либо покрывали сплошным слоем киликия — пропитанной дегтем грубошерстной ткани, широко употреблявшейся для разных целей в армии и на флоте, и свинцовыми листами. Так были построены барки Калигулы и судно из Альбенги. Бимсы делали из кедра и покрывали лаком, если только галера Махдия не представляет в этом смысле исключения. Возможно, лаком покрывались и другие части судового набора — для защиты от влаги и древоточцев.

Как и их предшественники на морской арене, римляне не отличали верфь (навале) для постройки, ремонта и высушивания кораблей со всеми их деталями и принадлежностями, включая такелаж, от дока или бассейна (текстрина), где тоже строились и ремонтировались корабли. У греков также существовали для этого разные термины — неон (или неорий, неостик, нав-статм) и навпегий. Может быть, единственное их различие в том, что понятие «навале», а возможно и «неон», включало в себя еще и «рейд», где корабли могли, например, переждать бурю.



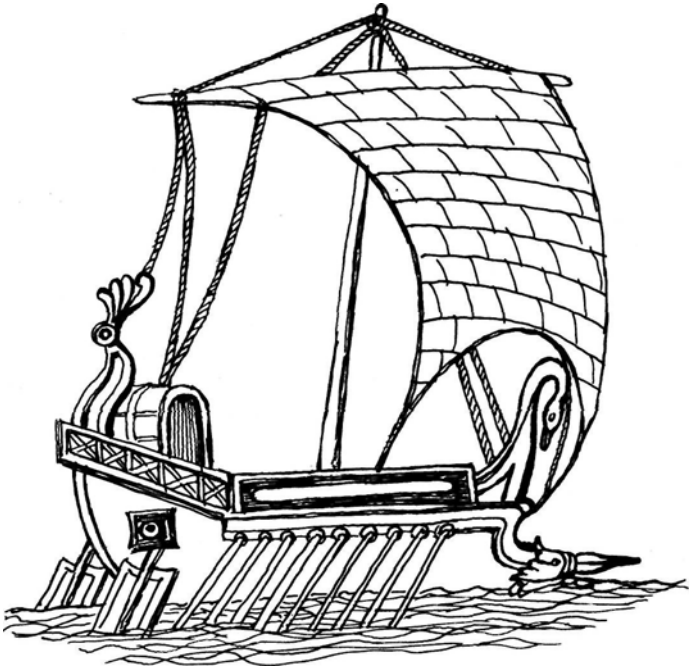
Римское торговое судно императорской эпохи. Рельеф из Остии

Большие корабли имели теперь на палубе эргату — шпиль или ворот для подтягивания к берегу и подъема тяжестей: мачты, грузов и тому подобного. Корма швартовалась толстым канатом — орой, или ретинакулом (тогда как с носа подавался более легкий анкорале), используемым не только как причальный, но и как буксирный, если судно тащили шагающие по берегу животные. Буксирный же канат в нашем понимании, то есть если одно судно буксирует другое, имел собственное название — ремулк. Для причального каната на берегу вгоняли в землю столб с заостренным концом, обитым железом (тонсилла), предшественник нынешних береговых кнехтов.

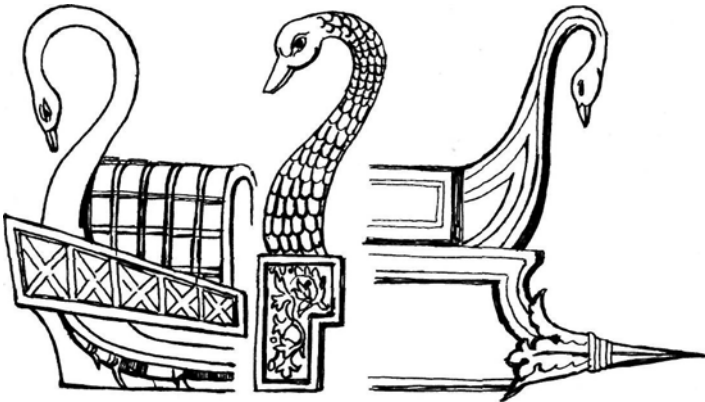
Развитие морского дела нашло отражение в новой терминологии, причем некоторые термины заимствованы у других народов. Например, корпус корабля назывался магалией или мапалией: это пунийское слово обозначало разного рода продолговатые предметы с выпуклыми сторонами — шатер, шалаш, сельское жилище конической или круглой формы. Якорный канат — строфий, как у греков. Плата за торговый фрахт или проезд на судне — налум: это греческое «навлон». Но были и свои термины, исконно римские: модий (ступень мачты в виде трубки или отверстия); пальма (лопасть весла, носившая у греков имя «тарс») и уменьшительное от нее — пальмула, лопасть маленького весла; интерскалмий (пространство между двумя соседними уключинами или отверстиями для весел); ремигий (собирательное название набора весел с принадлежностями, переносившееся и на команду гребцов: это калька греческого «эйресия»). Объединив понятия «морской конь» (финикийский корабль в греческом лексиконе) и «деревянные стены» (борта кораблей, тоже у греков), римские поэты вывели новое, чисто свое — «эквус лигнеус» («деревянный конь»), едва ли вспоминая при этом знаменитого Троянского коня.

Некоторые детали оснастки, встречавшиеся еще в Египте во времена Хатшепсут, тоже передавались как эстафета от египтян финикианам, от них критянам, затем грекам и римлянам. Но нельзя исключать и того, что они могли быть заимствованы римлянами непосредственно в Египте после его присоединения к империи. Это упругие антенны (реи), составленные из скрепленных вместе молодых деревьев; это холст для парусов и такелаж из льна, пеньки, скрученного папируса и кожаных полос; это песок и камни для балласта.

Центром корабельной жизни, «клубом» моряков, если позволительно так выразиться, была корма. Все внутреннее пространство судна, включая каюты и трюмы, носило у римлян название «каверна». Но обычно оно означало только трюм, а в переносном смысле — корму, где хранилась большая часть товаров. В кормовой части судна устанавливалась и диаета (греческая скенэ) — богато разукрашенная каюта или шатер для командиров и почетных пассажиров. Иногда ее называли галльским словом «парада», означавшим обычно простой тент или навес. Там же находилась



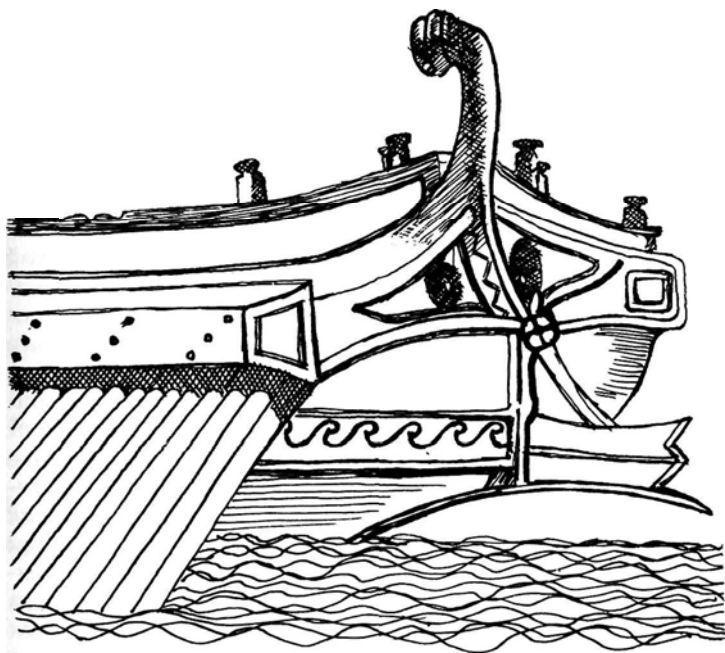
Парусное судно с каютой. Миниатюра Кодекса Вергилия



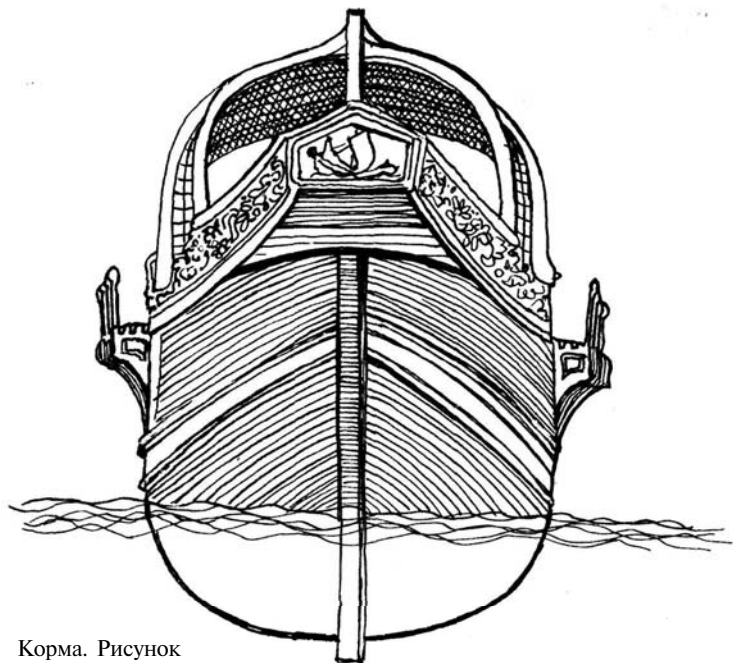
Украшения штевной — хениски («гуськи»). Копия мраморного барельефа из Британского музея, рельеф колонны Траяна и миниатюра Кодекса Вергилия

кастерия — место отдыха экипажа и хранения судового имущества: прежде всего весел со всеми их принадлежностями, снастей и культовой утвари. Вслед за греками римляне охотно называли корму хениском («гусенком») по наиболее распространенной фигуре, иногда устанавливаемой и на носу, как у кораблей «народов моря». Кормовой хениск отчетливо виден на одном из рельефов колонны Траяна (слепок с него хранится в Британском музее), носовой изображен в Кодексе Вергилия.

Впрочем, трудно отличить нос от кормы на схематичных и мелкомасштабных изображениях римского времени. Редкостное исключение в этом смысле — рисунок носовой части корабля из неапольского музея Борбонико и, как предполагают, парное к нему детальное изображение кормы, тоже хранящееся в Неаполе. Самый надежный признак кормовой части — это altar. Что касается диаеты, то, поскольку специальных пассажирских судов еще не было, а трюмы были заняты грузом, то пассажирам, даже если их звали



Нос калабрийского судна. Рисунок



Корма. Рисунок

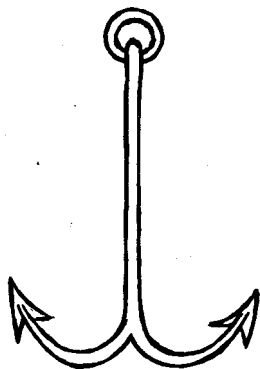
Цезарь, приходилось все же довольствоваться палубой. Короткие рейсы и мягкий климат не создавали особых неудобств, и палуба была обычно переполнена народом: по свидетельству историка Иосифа Флавия, количество пассажиров могло достигать до шестисот.

Вот рассказ, относящийся к началу христианской эры. Несколько человек отплыли из палестинской Кесарии в Италию. На следующий день корабль прибыл в Сидон, но по выходе оттуда ветры заставили его пристать к Кипру (те самые ветры, что спасли жизнь Унуамону). Затем пассажиры достигли ликийского города Миры и там пересели на попутный египетский корабль. Через много дней, едва поравнявшись с Книдом, корабль был вынужден из-за ветров приблизиться к Криту и с большим трудом добрался до Ласеи на его южном берегу. Но время было упущено, начался опасный для плавания период. Зимовать в Ласее было опасно, поэтому кормчий воспользовался южным ветром и отправился дальше на запад, стремясь дойти до Финика с удобной для зимовки гаванью. Однако вскоре задул норд-ост, прибивший корабль к островку

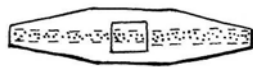
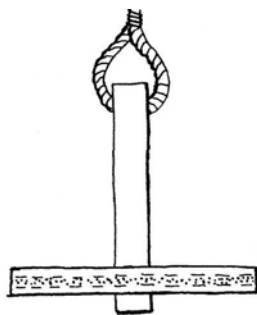
Клавде, то есть отбросивший его назад. Моряки спустили парус, укрепили как могли корпус и отдались на волю волн. На следующий день буря усилилась, и с корабля стали выбрасывать груз, а еще день спустя в море полетели вещи пассажиров. Буря вынесла судно в Адриатическое море, и там, когда после четырнадцатисуточной трепки оно приблизилось к земле, корабельщики решили бежать, бросив пассажиров на произвол судьбы. Раз за разом бросали лот. Когда глубина стала явственно уменьшаться, отдали четыре кормовых якоря и стали дожидаться рассвета. Утром корабельщики сели в лодку — якобы для того, чтобы завести носовой якорь, но пассажиры, заподозрив истину, перерубили канат и остались лицом к лицу с бушующим морем. Их было двести семьдесят шесть, свободных и узников. Они стали выбрасывать пшеницу из трюмов, чтобы облегчить судно, а когда рассвело, увидели, что находятся в каком-то заливе с отлогим берегом. Любопытно, что в этом рассказе ничего не говорится об умиловительной человеческой жертве морю: видно, к этому времени они уже вышли из моды, так как узники были первыми кандидатами на роль Ионы. Они подняли якоря, поставили малый парус, освободили рули и направились к суше. Последовал толчок, и нос корабля глубоко увяз в песчаной косе, тогда как в корму с силой ударяли волны. Решив, что настал последний час, пассажиры хотели было умертвить узников (среди них был и апостол Павел), но кто-то нашел лучший выход. Умевшие плавать бросились в воду и достигли берега, а остальные разломали полуживой корабль и спаслись на досках. Оказалось, что они заброшены на остров Мелиту. Там они провели три зимних месяца, а с наступлением весны их взял зимовавший на Мелите александрийский корабль «Диоскуры», доставивший их в Сиракузы и затем в Регий. Через сутки подул попутный южный ветер, и на второй день пассажиры добрались до Путеол.

Был ли этот рейс необычным и не приукрасил ли рассказчик свои беды? Едва ли. Мелкие, но точные детали убеждают в обратном.

Упомянутые пять якорей сразу заставляют вспомнить галеру Махдия: именно такое количество обнаружили археологи в ее обломках. Якоря имели, как правило, деревянные лапы и веретено (они исчезают в воде бесследно) и свинцовый шток весом от двадцати вось-



Римский зуболапый якорь императорской эпохи. Изображение на монете



ми до шестисот килограммов — в зависимости от размера корабля. Веретено тоже бывало иногда металлическим и покрывалось сверху слоем дерева — как в барках Калигулы. Известны случаи, когда якорь делали полым, и его вес зависел от того, сколько и какого балласта насыпят в него. Карфагеняне, например, заполняли такие якоря камнями, а перед отправкой в обратный путь заменяли камни серебром, оловом или другим ценным металлом, превращая судовую принадлежность в дополнительный полезный груз.

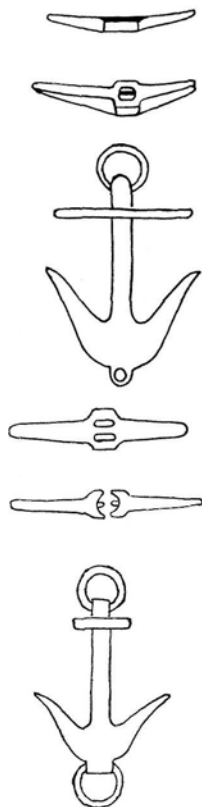
Грузовые корабли имели тоннаж от шестидесяти (ликийские) до тысячи трехсот тонн (для перевозки зерна). Тоннаж измерялся количеством стандартных тридцатилитровых амфор: минимальное количество их на борту было две тысячи (Цицерон), стандартное — три (Демосфен, Плиний), максимальное — десять тысяч (Фукидид, Страбон). Но это только данные известных источников, могли, конечно, быть и другие. Так же обстоит дело с определением средних размеров римского судна. По разным оценкам, его длина составляла двадцать-тридцать метров, ширина — шесть-восемь, осадка — три, при водоизмещении от двухсот до пятисот тонн, а в отдельных случаях и до тысячи двухсот.

Как и у греков, корабли имели собственные имена, но определить их не всегда бывало просто. Можно абсолютно уверенно утверждать, что на главном парусе упомянутого александрийского судна были изображены Дио-

скуры — Кастор и Поллукс. Но если судно называлось, скажем, «Борисфен» или «Исида», нужно было хорошо разбираться в иконографии, чтобы не спутать бородатого Борисфена с бородатым Зевсом, а рогатую Исиду с рогатой Танит. Иногда на парусе рисовали легко узнаваемый атрибут божества — кадуцей Меркурия, сову Афины, орла Зевса, лань Дианы, иногда — один лишь инициал, причем это мог быть инициал не имени бога, а одного из его бесчисленных эпитетов. Нередко судно называли по имени скульптуры, установленной на носу, на корме близ алтаря или на клотике мачты. По крайней мере со времен Калигулы на корме можно было увидеть знамена — возможно, императорские штандарты, пришедшие на смену тутеле. Если военные корабли шли в строю, то на флагмане тоже теперь поднималось преторское знамя, хотя сам флагманский корабль называли *navis praetoria*.

Заметно улучшилась система жизнеобеспечения: римские экипажи располагали сентинакулами — поршневыми помпами и насосами типа «патерностер» для откачивания воды из сентины (так назывались килевое или нижнее дерево судового набора, где обычно образуется течь, днище трюма, а также сама эта трюмная жижа). Крупные корабли несли на палубе шлюпку в дополнение к той, что испокон веков сопровождала все корабли, привязанная на длинном тросе к корме.

Парус римляне называли «велум», но обычно этим словом обозначались главный четырехугольный парус, парусина и вообще судно, корабль. Верхняя его шкаторина крепилась к рею, оснащеному брасами и способному спускаться и подниматься при помощи блоков, — так регулировались площадь парусности и



Якоря Греции и Рима

скорость. При штормовой погоде или по прибытии в порт рей спускался до середины мачты, и матросы дружно тянули полотнище вниз, укладывая его по мере дальнейшего снижения рея. Касание реем палубы и укладка паруса завершались одновременно. При благоприятном ветре рей поднимался до топа мачты, снасти выпускались, и нижний край паруса свисал почти до палубы, как показано на рельефе из помпейской гробницы. Все эти операции отражены в морской лексике; у разных авторов можно встретить, например, такие выражения: «парус укорочен», «парус распушен», «парус стянут», «парус целиком натянут», «парус развернут и рей спущен». Пузо надутого ветром паруса называли «заливом» и греки (колпос), и римляне (синус), а ноки рея — «крыльями» или «рогами» (керас у греков, корну у римлян). Наличие нижнего рея отразилось в латинском языке грамматически: рей очень часто употребляется во множественном числе, как и ноки, а парус — в единственном. О способе крепления к нему паруса неплохое представление дают рисунки на двух римских лампах из терракоты.

Все тонкие снасти такелажа римляне обозначали собирательным понятием «руденс». Сюда относились гитовы, шкоты, гордени, брасы, любые снасти для подъема паруса и спуска рея. Но шкоты, «ноги паруса» в буквальном переводе с латинского, занимали в жизни моряков особое место. Они крепились к углам нижней шкаторины и к бортам, это легко различить на монете Лепида. Иногда между ними имелся дополнительный шкот — для удобства сворачивания паруса.

Судя по описанию Овидия, римляне умели ходить фордевинд, когда парус располагался поперек судна и оба шкота имели одинаковую длину. У Лукана можно найти сведения о том, как судно шло на буинях, держась ближе к ветру: рей в этом случае поднимался, парус располагался под углом к диаметральной плоскости судна, а ветер дул в борт (для этого, уточняет Плиний, шкот закреплялся в носовой части судна).

От парусного вооружения зависела скорость. Известны два основных вида оснастки.

Одна оснастка — обычная, квадратная: марсель в сочетании с главным парусом, иногда бизань и непременно долон на короткой наклонной носовой мачте. Римляне иногда использовали эту мачту при грузовых операциях наряду с обычными палубными стрелами и

вращающейся вокруг главной мачты своеобразной кран-балкой — корзиной, укрепленной на горизонтальном выстреле. Очень часто носовой парус называли артемоном, но тут много неясного. Иногда его считали синонимом долона и полагали, что мачта с ним находилась в носовой части. Но слова эти греческие, а греки два эти понятия не смешивали... Исидор прямо указывает, что артемон служил не столько для маневра, сколько для увеличения скорости, и намекает, что место его было в корме — как у паруса тринчетто, знакомого итальянским и французским рыбакам и поднимавшегося на наклонной кормовой мачте (арабы называли эту мачту «мизан» — весы, отсюда «бизань»). Однако это ничуть не мешает тем же итальянцам считать артемоном то большой главный парус (грот), то марсель, то брамсель, а парус на самой близкой к корме мачте (как, вероятно, и саму мачту) и греки, и римляне именовали эпидромом, и, как явствует из самого слова, функцией эпидрома было как раз увеличение скорости судна. Одно совершенно достоверно: из «артемона» после длительной эволюции получился в конце концов «брамсель». Может быть, артемоном назывался кормовой акатий... Такой кормовой парус, то ли артемон, то ли эпидром, можно увидеть на одном барельефе с виллы Боргезе. Некоторые древнеримские изображения показывают марсель разрезанным по центру: этот разрез пропускал сквозь себя тяжелый форштаг и позволял кормчему смотреть вперед по курсу и поддерживать связь с той частью команды, что работала на баке.

Другая оснастка — шпринтовая: либо короткошкаторинная, рейковая с косым парусом — акатием, либо собственно шпринтовая, считающаяся датским изобретением XV века. При шпринтовой оснастке верхний угол косоугольного паруса растягивается свободным концом шпринтова — шеста, прикрепленного другим концом к петле в нижней части мачты, вынесенной ближе к носу судна.

Римский парус существенно отличался от египетского: его сшивали из отдельных полотен стандартного размера, то есть он имел «модульный» принцип. Например, главный рейковый парус мог состоять из тридцати шести полотен (девять по горизонтали и четыре по вертикали), верхний — из восьми (четыре на Два), долон — из двенадцати (четыре на три). Были и

другие варианты. При благоприятном ветре суда делали в среднем от четырех до шести узлов, при противном — не более двух, но если квадратная оснастка не может повернуться более чем на семь румбов к ветру, то шпринтовая значительно улучшает маневренность судна.

Совершенствование флотов вело за собой совершенствование навигационных знаний. Плавание считалось спокойным и безопасным от восхода Плеяд (25 мая) до восхода Арктура (16 сентября). Затем шел «сомнительный» сезон с дождями и шквалами, а с 11 ноября до 10 марта плавание исключалось напрочь. 5 марта устраивалось торжественное открытие навигации, сопровождаемое играми и общественными зрелищами. Этот праздник — плойафесия — пришел в Рим из Александрии и был посвящен спуску судов на воду: считалось, что именно 5 марта отправилась в путь на своем корабле Исет на поиски Усира. Поэтому праздник имел еще одно название — «День плавания корабля Исида». Он знаменовал наступление второго «сомнительного» сезона, возможного, но опасного для судоходства.

Римские кормчие знали много полезных примет, позволяющих предугадывать погоду: цвет луны и ее форма, восход и закат солнца, величина и форма облаков, характер волнения на море, температура и влажность воздуха, поведение птиц и морских животных — все это читалось ими, как раскрытая книга природы. Ночью на помощь приходили звезды и маяки. Философ Пифагор установил, что Геспер и Фосфор — одна и та же звезда (Венера), и она становится одним из важнейших навигационных светил. Широчайшую картину ориентирования по ночному небу дают античные авторы — Овидий, Лукан и другие.

Помимо обычной «розы ветров» у греков и римлян существовала целая метеорологическая система, известная прежде всего кормчим: благоприятные и неблагоприятные для плавания сезоны, условия и ветры. Пассатные северные ветры Средиземноморья, дувшие в течение сорока дней после восхода Сириуса с Адриатики, назывались «этесиями». Местные ветры часто различались по географическому направлению их движения: родосский кавний, геллеспонтий, скироний, киркий, галлик, адрий (дуввшие соответственно с карийского хребта Кавна, с Геллеспонта, со Скироно-

вых скал, от мыса Кирки, из Галлии, с Адриатики). Ветер, с которым весной возвращались птицы, назывался «птичьим». Свои названия имели ветры, дувшие с суши, с гор или долин, дувшие в море. Различались особыми названиями неблагоприятные встречи, благоприятные попутные, несущие дождь или грозу либо разгоняющие тучи. Были условия «аплойа», когда выход в море не рекомендовался, и были «прекрасные», сулившие безопасное плавание, был период северных бурь и были периоды восхода Арктура, Плеяд и Гиад, знаменовавшие приближение периода дождей. Было «время урожая и жатвы», «время сбора плодов», «поздняя осень» и множество других, основанных на наблюдениях природы и сельскохозяйственном календаре. Мореходство греков чаще всего ограничивалось бассейном Эгейского моря, но по сравнению с героической эпохой, когда плавательный сезон продолжался с апреля по октябрь, стало более упорядоченным благодаря системе навигационных знаний. Со времен Гесиода навигация обычно открывалась в конце лета, через пятьдесят дней после солнцеворота и продолжалась до зимних южных ветров, приносящих ливни и нагонявших высокую волну. С декабрьским ветром возвращались те, кто вышел в море с июля по сентябрь: в эти три месяца ветер позволял плыть только на юг.

Те, кто еще неважно ориентируется в море, могут почерпнуть кое-что в книге Фалеса «Судоводная астрономия», приписывавшейся также Фоку Самосскому — земляку Пифагора; в «Плавании вокруг Океана» Демокрита; в «Объезде Земли» Эвдокса; в «Признаках бури» и «Метеорологике» Аристотеля; «К потерпевшим кораблекрушение» Аристиппа; «О небесных явлениях» Посидония; в многочисленных комментариях к Гомеру — например, «Об Одиссее» философа Антисфена или «Об Одиссее» и «Об Илиаде» Деметрия Фалерского; в комментариях к легенде Платона об Атлантиде, переложенной в стихи Зотиком.

Как и раньше, огромен был вклад александрийских ученых. Механик Герон изобрел паровую машину и построил первый в мире «театр автоматов», а в книге «Пневматика» подробно описал устройство паровой турбины. Возможно, ему обязаны и моряки некоторыми видами насосов.

В июле 134 года до н. э., когда в «голове Скорпио-

на», по классификации Эвдокса, неожиданно засияла новая неизвестная звезда, Гиппарх приступил к изучению этого феномена и в 127 году до н. э. обобщил достижения предшественников в новом каталоге, где описал тысячу двадцать две звезды, сгруппировал их в сорок восемь созвездий и составил таблицы их положения на небе. В это же время он вычислил продолжительность солнечного года, его соотношение с лунными месяцами и составил таблицы солнечных затмений и самых длинных дней для разных широт.

Три столетия спустя грек из Пелусия Клавдий Птолемей, тезка египетских фараонов, составил таблицы положения планет, а среди звезд выделил в особый класс двойные — например, звезду между Спикой из созвездия Девы и созвездием Ворона (сейчас она известна под номером 63, но древние называли ее по имени — Диплос, «Двойная»).

Вергилий и Овидий связали астрономию с земными делами, и любой римлянин знал, что восход «собачьей звезды» Сириуса в созвездии Большого Пса знаменует наступление праздничных нерабочих дней — каникул (пес по-латински — «канис», а уменьшительное женского рода от него — «каникула»), что появление солнца в созвездии Тельца означает начало весны и выгон стад, что утренний восход Плеяд совпадает с началом года, а вечерний — с началом зимы. И лишь на крайний случай, больше по традиции, кормчие дальних рейсов брали в море птиц: они указывали заблудившемуся путь к суше.

Изучая небо и природные явления, ученые не оставляли своим вниманием и мир земной. Походы Цезаря, Помпея, Красса неизмеримо раздвинули его границы и положили начало проникновению римлян в места, считавшиеся до того недоступными или необитаемыми. Мир оказался так огромен, что родосцы Гемин и Клеомед вновь заговорили о возможности существования других массивов суши, развернув дискуссию о «континентальном» или «океаническом» устройстве земной поверхности.

Один за другим появляются труды ученых, пытающихся обобщить и осмыслить обрушившийся на них поток новой информации. Манилий занимается астрологическими вопросами, Плиний и Мела — районированием Ойкумены, Страбон — скрупулезнейшим описанием береговой линии и внутренних районов известных

ему стран, сопровождая его историческими и этнографическими экскурсами, Павсаний составляет подробный и точный путеводитель по Элладе, не потерявший значения до наших дней, Птолемей изобретает термин «география» вместо «ойкуменография», считает ее самостоятельной наукой, родственной астрономии и математике, и разрабатывает ее структуру: общую географию и страноведение, состоящее из картографии и топоописания. Вместе со своим учителем Марином Тирским Птолемей пользуется поначалу координатной сеткой Гиппарха, но потом изобретает новые картографические проекции и наносит на них контуры Ойкумены и координаты восьми тысяч пунктов; из этих карт, приложенных вместе с руководством по картографии к его «Землеописанию», ясно видно, что суша занимает большее пространство, чем море. «Континенталисты» торжествуют.

Теоретическая и описательная география требуют постоянной проверки и уточнений «на местности». Материал для них доставляют купцы, воины, путешественники. Теория двигает практику, практика помогает теории. Этот круговорот идей исправно действовал на протяжении веков.

В октябре одного из годов царствования Птолемея VIII в Египет прибыл священный посол, чтобы объявить о всеобщем мире на время игр в честь Деметры и ее дочери Коры. Посла звали Эвдокс, родом из Кизика. Видимо, это был ученый человек, ибо его допустили к царю, и темы их бесед оказались далеки от спорта: он расспрашивал о способе плавания вверх по Нилу. Со времен Августа по этой реке ходил специально учрежденный туристский транспорт, но не дальше первого порога. Эвдокса интересовали верховья. Но вскоре тема разговора круто изменилась: береговая охрана доставила ко двору полумертвого индийца, обнаруженного на корабле в Красном море. Никто не понимал его языка, и Птолемей приказал обучить его греческому. Когда индеец заговорил на языке Гомера, он поведал, что их корабль сбился с пути, плывя из Индии, и что он единственный, кто не умер с голоду. В благодарность за спасение он вызвался показать путь в Индию. Эвдокс отплыл с ним и благополучно вернулся в Египет с богатыми товарами. Однако не в меру алчный Птолемей отнял у него весь груз.

После смерти Птолемея в 116 году до н.э. престол заняла его жена Клеопатра III, правившая совместно с Птолемеем IX. Она вновь послала Эвдокса в Индию, но на обратном пути он был отнесен ветрами к африканским берегам севернее Эфиопии. Здесь он нашел обломок носа погибшего корабля, украшенный изображением коня. Египетские судовладельцы, рассказывает Страбон, сразу установили «национальность» обломка и объяснили Эвдоксу, что это останки рыбацкого корабля гадесских бедняков, ибо «богатые гадесские купцы снаряжают большие корабли, бедные же посылают маленькие, называемые „конями“ (от изображений на носах их кораблей)». Это, несомненно, прямые потомки финикийских «круглых» судов, сошедших со сцены в восточных водах примерно во времена Поликрата и потому неизвестные Эвдоксу. «Длинные» корабли, снаряжаемые богатыми гадесцами, Страбон называет просто большими, так как они не использовались в военных целях, в отличие от римских лонгов. Гадесцы, по словам Эвдокса, строили также «буксирные барки вроде пиратских» и пентеконтеры. На «круглых» обычно плавали в открытом море, доходя в них примерно до Рабата — вероятно, для торговли, а на пентеконтерах совершали каботажные рейсы для исследования побережья.

Разузнав все это, Эвдокс заключил о возможности плавания вокруг Африки. (Почему-то ему и в голову не пришло, что гадесцы могли попасть в южные моря Нильско-Красноморским каналом.) Второй его рейс, по-видимому, длился долго, потому что за время его отсутствия Клеопатру сменил на троне ее сын. Этот очередной Птолемей не только отобрал у Эвдокса весь груз, но еще и «уличил» в присвоении части товаров. Неизвестно, чем кончилась бы эта история, если бы Клеопатра не сумела вернуть себе власть, изгнав сына. Она разрешила Эвдоксу вернуться на родину.

Дважды ограбленный Птолемеями, Эвдокс по возвращении в Кизик решил проверить свою догадку о возможности плавания в Индию вокруг Африки и уберечь на сей раз от ока египетских царей ожидавшие его богатства. Он прибыл в ПUTEОЛЫ, затем в Массалию, оттуда прошел все морское побережье до Гадеса и наконец, построив большое судно и две шлюпки наподобие пиратских, отплыл с попутным ветром

к югу. Где-то у берегов Африки его судно село на мель, но товары и большую часть досок и бревен удалось благополучно переправить на сушу. Из обломков Эвдокс сколотил новое судно и на нем достиг того места, где нашел когда-то форштень с изображением коня. Отсюда он знакомым путем добрался до Индии, заменил товары в своих трюмах и обогнул Африку в обратном направлении, попутно открыв какой-то остров (возможно, Фернандо-По). Прибыв в Маврусию, он высадился примерно в районе Агадира, продал суда и товары и пришел к местному царьку Багу, чтобы убедить его снарядить новую экспедицию. Но друзья Бага предостерегли его против столь опрометчивого шага, уверив, что это откроет дорогу в их страну любому неприятелю, и посоветовали отвезти Эвдокса на пустынный остров и оставить его там. Прослышав об этих планах, Эвдокс бежал в Гадес и, снарядив одно «круглое» судно для плавания и одну пентеконтеру для исследования берегов, снова вышел в море, прихватив с собою плотников, земледельческие орудия и семена и явно намереваясь, подобно финикиянам, обогнувшим Африку при фараоне Нехо, сеять семена, дожидаться урожая и продолжать свой путь... Больше никаких сведений об этом выдающемся мореплавателе, Васко да Гаме древности, не сохранилось.

Несколько лет спустя после путешествий Эвдокса путь из Египта в Индию стал привычным: Гиппал, возможно, служивший кормчим в третьем плавании Эвдокса, сделал всеобщим достоянием секрет сезонных ветров — юго-западного с мая по сентябрь и северо-восточного с октября по апрель. «Открытие» Гиппала (обычно это слово употребляют рядом с его именем, когда речь заходит о тех ветрах) подоспело на сей раз вовремя и было замечено. Значение новинки трудно было переоценить: срок плаваний сократился вдвое, а их выгодность и безопасность возросли неизмеримо. Этот феномен долго называли «ветрами Гиппала», позднее привилось арабское название «маусим» («время года»), переименованное потом в «муссон».

Оживление судоходства в южных морях вынудило Птолемея учредить новую должность: в 78 году до н. э. стратег из Фиваиды Каллимах стал также «стратегом Индийского и Красного морей». Флотилии еги-

петских кораблей теперь часто навевывались в Южную Аравию, открыли остров Диоскороду, совершали из Аданы прямые сорокадневные рейсы в Индию, минуя посредников-арабов с их международным рынком Пальмирой, или Тадмором. На южном берегу залива Асэб Птолеми возродили заброшенный город Дир, превратили его в крупный благоустроенный порт, соединили дорогой с Коптом и переименовали в Беренику. По своему назначению и расположению у пролива он напоминает Гибралтар.

Другая крепость, Миос Гормос, соединенная дорогой с Кенополем, располагалась на африканском берегу южнее Синайского полуострова. Вместе с близлежащими островами Шадван, Тавила и Гафтун-аль-Кабир она была мощным форпостом для защиты торговли при входе в Суэцкий залив, где орудовали шайки набатеев. «Раньше набатеи жили смирно,— пишет Диодор,— получая пропитание от скотоводства, но когда александрийские цари развернули торговое судоходство, набатеи принялись не только нападать на потерпевших кораблекрушение, но стали также строить пиратские корабли и грабить плавающих по морю». Птолемеевский флот восстановил порядок в этой части моря.

Проходят еще несколько лет — Публий Ликиний Красс появляется у берегов Британии и открывает путь к легендарным «Оловянным островам» Касситеридам. На противоположном конце Европы Гай Скрибоний Курион добирается до среднего течения Истра, отделяющего Дакию от Мёзии. Ровно через двадцать лет после его похода Цезарь завоевывает почти всю Европу и высаживается в Британии. Еще через три десятилетия наместник Египта Элий Галл идет по приказу Августа с войском в Эфиопию и Счастливую Аравию, а его преемник Гай Петроний проникает в Судан. В 20 году до н. э. Корнелий Бальб покоряет для римлян внутренние области Ливии почти до Северного тропика. Чуть позже римляне открывают исток Истра, выходят к берегам Северного и Балтийского морей, Агриппа составляет карту всех северных районов империи, а его флот проходит под парусами до Кимврского мыса, «куда до того времени ни по суше, ни по воде не проникал ни один римлянин», как записано в «Деяниях божественного Августа». Через два года после смерти Августа рим-

ляне появляются в Гельголанде, а в конце правления Клавдия обмениваются посольствами с правителями Цейлона. Курьеры Нерона привозят ему янтарь от устья Вистулы, а его солдаты разрешают загадку, много веков занимавшую географов: откуда течет Нил? Римский наместник Юлий Агрикола снабжает своего зятя историка Тацита богатым материалом о жизни североевропейских племен, его флот обплывает всю Британию, решив в пользу Пифея вопрос о том, остров она или нет, и заплывает в Оркнейский архипелаг. Кентурион XII Молниеносного легиона Лукий Юлий Максим в правление Домициана оставляет автограф на скале у подножия Беюк-Даша близ Баку, где римляне впервые купались в теплых водах Каспия. «Перипл Эритрейского моря», составленный неизвестным автором в конце 80-х годов, быть может, становится причиной того, что римляне совершают ряд смелых экспедиций в Китай и знакомятся с дальневосточными морями: путь в Китай начинался от юго-западного побережья Индии или с Цейлона и вел через Бенгальский залив и Зондский пролив в Южно-Китайское море.

Золотые и серебряные реки соединили Рим с Востоком: если верить Плинию, ежегодный отток этих металлов из Рима составлял совершенно невероятную сумму — свыше ста миллионов сестерциев. В индийском городе Модуре на юге Декана существовала римская колония, в Индостане до сих пор находят римские монеты. Вместе с золотом на Восток неотвратимо перемещались центры общественной, культурной, политической, торговой жизни. Во второй половине III века вся южная Аравия подпадает под власть Химьяритского государства, сосредоточившего в своих руках морскую торговлю Востока с Западом в южных морях. Начиная с III века все нити посреднической торговли переходят в руки сирийских и палестинских купцов. Возрождаются древние караванные пути, но теперь они оканчиваются не у Тира, Сидона или Милета, а у берегов Атлантического океана, Северного и Балтийского морей.





**ВРЕМЯ И МЕСТО ДЕЙСТВИЯ:
V ВЕК ДО Н. Э. — II ВЕК Н. Э.,
ЧЕРНОЕ МОРЕ**

На заднем плане сцены — полуразрушенный остов судна, на нем выцарапано: «Море смывает все грехи человеческие».

"..."



идя на мысе, Дарий обозревал Понт. Действительно, этим морем стоило полюбоваться, так как Понт — самое замечательное из всех морей», — писал глубоко восхищенный Геродот, побывавший на Черном море и объехавший по крайней мере половину его берегов.

«В Понте есть много полезного для жизни другим народам... Для необходимых жизненных потребностей окружающие Понт страны доставляют нам скот и огромное количество бесспорно отличнейших рабов, а из предметов роскоши доставляют в изобилии мед, воск и соленую рыбу», — дополняет Полибий.

«Если не считать отдельных мысов, берега его далеко уходят в обе стороны от пролива (Босфора. — Л. С.) в виде почти прямых линий. Так как противоположный проливу берег Понта короче правого и левого его берегов, то эти последние тянутся плавными линиями, образующими с линией противоположного проливу берега острые углы. Очертания Понта напоминают сильно изогнутый скифский лук. Море это отличается небольшой глубиной, суровым нравом, туман-

нами, крутыми и непесчаными берегами. Гавани здесь редки», — это Мела.

А вот Страбон: «...В гомеровскую эпоху Понтийское море вообще представляли как бы вторым Океаном и думали, что плавающие в нем настолько же далеко вышли за пределы обитаемой земли, как и те, кто путешествует далеко за Геракловыми Столпами. Ведь Понтийское море считалось самым большим из всех морей в нашей части обитаемого мира...»

Греки и финикияне рано познакомились с Черным морем, и сходство его с хорошо изученным Средиземным не могло не броситься в глаза. На юго-западе скалы Боспора Фракийского можно уподобить Геракловым Столпам, противоположащий Боспор Киммерийский вызывает ассоциации с Геллеспонтом, Таврический полуостров напоминает сильно укороченную Италию, Борисфен не менее удобен для торговли, чем Родан, а Кавказские горы на востоке удивительно похожи на малоазийский Тавр. Даже течение в этом море — совершеннейшая копия средиземноморского: оно точно так же совершает двойную циркуляцию параллельно побережью, образуя замкнутые циклы в западном и восточном Черноморье, а Таврида своим южным острием указывает на центральную акваторию моря, расположенную в своеобразной «мертвой зоне» между двумя потоками, как Италия и Сицилия являются аналогичным водоразделом в Средиземноморье.

Но на этом сходство, пожалуй, и кончается. Не случайно финикияне и скифы подчеркивали суровый, неприветливый характер моря, а греки именовали его Негостеприимным, пока сюда не пришли милетцы. Главное, что им здесь не нравилось, — почти полное отсутствие островов, исключавшее свободное крейсирование во всех направлениях. Это обстоятельство лишало мореплавателей возможности разнообразить товары в пределах одного рейса, им приходилось выбирать что-то одно. Если им нужна была пшеница, рожь, лен или мед, они плыли к Тавриде, за вином, кожами, смолой, воском и оружием — к Колхиде, за серебром — к земле халибов (у современного города Орду).

Кораблям приходилось довольствоваться каботажным плаванием, и их кормчие вверяли свою судьбу богам и течениям, как это делали, например, аргонавты. Так продолжалось по крайней мере до конца

V века до н. э., когда более совершенные суда, ведомые более опытными кормчими, нашупали прямой кратчайший путь через Понт, как бы продолжавший ассирийскую государственную дорогу, оканчивавшуюся в Синопе.

Если в Средиземноморье греки чувствовали себя как дома, то в Понте положение гостя грозило им неисчислимыми бедами со стороны хозяев. Первое упоминание об этом содержится в мифе об аргонавтах: когда Ясон похитил Золотое Руно и бросился с ним в обратный путь, преодолевая встречное течение, то у Боспора его уже поджидал флот колхов, отплывший от Колхиды позднее, но прибывший к проливу раньше. И лишь благодаря благосклонности Медеи, указавшей Ясону другой маршрут, тоже кратчайший — от мыса Карамбис к устью Истра — греки избегли верной гибели. Но и после, когда они с великими трудностями через Истр и его притоки вышли в Адриатику, первое, что они там увидели, были колхские корабли, снова их обогнавшие то ли каким-то неизвестным коротким путем, то ли благодаря большей скорости своих судов... Как бы там ни было, Черное море всегда рассматривалось жителями Средиземноморья как восточный предел обитаемого мира: там вел свой спор с богами Прометей, там Ясон вспахивал землю на огнедышащих быках, там бесследно исчезали целые флоты. Все там было необычным, волшебным, пугающим. Таким и осталось это море в мифах.

С этим нельзя было не считаться. Другой цвет и плотность воды, другие ветры и течения, чужие звезды, маленькие глубины,— все это внушало страх и неуверенность и заставляло держаться берегов. Но и берега пугали. Низменные и болотистые, окутанные курящимися испарениями, они казались пустынными. Греки не видели на них милых их сердцу животных и растений, прославленных в мифах и легендах. Здесь они в изобилии находили то, что составляло предмет вожеланий на их родине,— и тосковали по своим проклинаемым, но таким желанным после расставания узким каменистым клочкам земли, зажатым суровыми горами, по мелеющим рекам и редким лесам, по родному языку и привычному укладу жизни. Широкие зеленые припонтийские равнины проплывали мимо их кораблей, и они казались все же надеж-

ными, несмотря на свою загадочность, как всякая суша для моряка. Только значительно позднее греки поняли, что берега-то как раз и представляют наибольшую опасность. Прошло немало времени, прежде чем они задумались об истинной участи сотен пропавших без вести кораблей.

Опасности начинались сразу за порогом родного дома, когда корабли покидали одну из двух гостеприимных гаваней Кизика, запирающихся цепями на случай нападения и оборудованных более чем двумястами доками, где можно было в последний раз осмотреть днище корабля (его ждали галечные пляжи) или потуже проконопатить пазы между досками. Дальше лежали ворота в неведомый мир.

Никто не может знать и предчувствовать,
Когда какой беречься опасности:
Моряк боится лишь Босфора
И о других не гадает бедах,—

эти строки Гораций написал во времена Августа!

Жители Боспора Фракийского прекрасно понимали все выгоды, связанные с контролем пролива. «С моря они так господствуют над входом в Понт, что торговым судам невозможно ни входить туда, ни выходить без их согласия»,— констатирует Полибий. По всей видимости, согласие это стоило недешево.

Сразу по выходе в Понт мореплавателей поджидали две плавающие скалы — Симплегады (Блуждающие), или Кианеи (Темные). Вероятно, во второе название заложен тот же смысл, что и в название самого моря: эти скалы, согласно мифу, намертво схлопывались, как только какой-нибудь посторонний предмет оказывался между ними. Эту опасность устранили аргонавты: они пустили перед своим кораблем голубя, и когда скалы, раздавив его, разошлись, чтобы изготавиться к принятию следующей жертвы, «Арго» успел проскочить эту ловушку, после чего Симплегады остановились навсегда. Скорее всего, в мифе переосмыслено историческое событие. Если допустить, что Симплегады — это скала Рокет, расположенная менее чем в сотне метров к востоку от мыса Румели на европейском берегу пролива и соединенная с ним дамбой, и одна из безымянных скал у малоазийского мыса Анадолу, было бы удивительно, если бы пираты не оценили их преимуществ и не устроили по-

стоянную засаду перед самым входом в пролив. Ночью здесь вспыхивали ложные сигнальные огни, приводившие корабли туда, где их ждали пираты. Пока они управлялись с одним кораблем, остальные успевали удрать, — потому-то мифические Симплегады и не могли проглотить одновременно две жертвы.

Дальше были возможны два пути. Один вел вдоль побережья Малой Азии к Колхиде и был легче благодаря попутному течению. Другой — вдоль фракийских берегов к устьям Истра и Борисфена, встречь течению.

Первый прекрасно описан в поэме об аргонавтах. Боспор контролировался тогда мисийцами, захватившими часть Фракии и Малой Азии, и отчасти фракийским племенем стримониев, обитавшим в районе реки Струмы и после переселения в Малую Азию принявшим имя бибриков, или вифинцев. Нравы их еще столетия спустя особо отмечал Ксенофонт Афинский: «Для триеры, приводимой в движение веслами, плавание от Византия до Гераклеи занимает один долгий день. Между этими пунктами нет ни одного эллинского или дружественного эллинам города, и здесь живут одни лишь фракийские вифинцы. Рассказывают, будто с эллинами, которые попадают к им в руки, они обходятся очень жестоко». Аргонавтам тоже пришлось с боем прорываться мимо их берегов к стране амазонок — в долину реки Фермодонт.

С воинственным племенем амазонок имели дело и другие герои — Геракл, Тесей. Когда грекам удалось захватить какое-то количество этих воительниц в плен, рассказывает Геродот, то «в открытом море амазонки напали на эллинов и перебили всех мужчин. Однако амазонки не были знакомы с кораблевождением и не умели обращаться с рулем, парусами и веслами. После убиения мужчин они носились по волнам и, гонимые ветром, пристали наконец к Кремнам на озере Меотиде». Там они вновь обратились к привычному занятию — разбою. Разбой был настолько обыденным явлением в районе Проливов, что крестьяне и пахали здесь с оружием в руках.

Еще дальше к востоку лежала область, заселенная дритами. К IV веку до н. э. здесь были большие греческие города-колонии, и древнейший среди них — Трапезунт, колония Синопы, основанная почти одновременно со своей метрополией. Трапезунт админист-

ративно располагался в стране колхов, но это ничуть не мешало переселившимся сюда грекам регулярно совершать набеги на Колхиду из окрестных колхских же деревень, а трапезунтцы предоставляли в их распоряжение свой базар, где можно было без особых хлопот сбыть награбленное. Больше того — они заключили с греками союз гостеприимства, скрепив его дарами, и содействовали заключению аналогичных договоров между греками и ограбленными ими колхами. Позднее они одолжили грекам пентеконтеру и одно тридцативесельное судно, и с ними эллины захватывали проплывавшие мимо их лагеря корабли, сгружали товары, а трофейные плавсредства использовали для прибрежного пиратства.

Второй путь был обманчиво безопасен до Салмидесса. Но едва только путешественник начинал верить в свою звезду, его ожидал тем более тяжкий удар. Так как в море пускались обычно утром, то расстояние от Боспора до Салмидесса (сто двадцать шесть километров) составляло теоретически чуть меньше среднего дневного перехода. На практике же встречное течение замедляло скорость, и как раз примерно около Салмидесса нужно было вытаскивать судно на сушу для ночевки. Иногда это удавалось, но чаще кормчий не мог подыскать подходящего места у пустынного неприветливого берега, темнеющего громадами неприступных утесов и страшных рифов. Борьба с течением изматывала гребцов, а если вдобавок задувал северный ветер, судно становилось игрушкой разгулявшейся стихии и легкой добычей берегового племени астов. «Здесь многие из плывущих в Понт кораблей,— свидетельствует Ксенофонт,— садятся на мель и их прибивает затем к берегу, так как море тут на большом протяжении очень мелководно (в наши дни не более 3,6 метра.— А. С.). Фракийцы, живущие в этих местах, отмежевываются друг от друга столбами и грабят корабли, выбрасываемые морем на участок каждого из них. Рассказывают даже, что до размежевания многие из них погибли, убивая друг друга при грабежах». Как самого изощренного наказания желает поэт VII века до н. э. Архилох своему недругу — чтобы, носимого бурной волной,

...близ Салмидесса ночью темною
Взяли б фракийцы его

Чубатые,— у них он настрадался бы,
Рабскую пищу едя!
Пусть взяли бы его, закованного,
Голого, в травах морских,
А он зубами, как собака, лязгал бы,
Лежа, без сил на песке
Ничком, среди прибойя волн бушующих.

Если какому-нибудь кораблю удавалось чудом про-
рваться мимо Салмидесса, это еще не означало, что он
в безопасности. На его пути лежали островки (в нынеш-
нем Бургасском заливе), очень удобные для пиратских
стоянок, и еще много ловушек вплоть до Истрии —
города, где еще во II веке до н. э. пираты, морские и су-
хопутные, терроризировали все население.

Корабли упорно плыли на север, все дальше и даль-
ше...

Флагманами греческих флотилий были моряки Ми-
лета, с незапамятных времен существовавшего в Ионии
и процветавшего более других благодаря надежной
защите своих гаваней от непрошенных гостей — про-
тивлежащему островку Ладе. Торговая аристократия
и судовладельцы образовали в Милете собственную
партию — эйнавтов, «вечных моряков» (так называли
крупных морских негоциантов), даже свои деловые
совещания устраивавших на кораблях. Милет владел
четырьмя удобными гаванями и прекрасным рейдом,
его мраморные пристани шириной восемнадцать метров
обеспечивали одновременное проведение торговых опе-
раций в любых потребных масштабах. Этот город из-
брал северный путь колонизации — в Черное и Азовское
моря, где основал несколько десятков колоний (по раз-
ным источникам — семьдесят пять или девяносто),
и сосредоточил в своих руках львиную долю всей тор-
говли. Авторитет Милета на черноморском побережье
был так велик, что в 785 году до н. э. он с согласия асси-
рийцев основал одну из своих колоний на месте полу-
заброшенного ассирийского порта Синопы. Этот город
стал ключевым пунктом их торговли.

Общегреческое название Азовского моря — Мео-
тида также принадлежит милетянам, имевшим прочные
торговые связи с племенами, обитавшими на его восточ-
ных берегах и носившими у греков собирательное имя
меотов (керкеты, тореты, синды, тарпеты, псессы,
иксамиты, танаиты и другие).

Между Илионом и финикийским Астиром, переименованным греками в Лампсак, процветала другая их колония — Абидос на одноименном скалистом мысу. На южном берегу Мраморного моря, на узком перешейке полуострова Капыдагы, сохранились развалины еще одной милетской колонии — Кизика, чье географическое положение сравнимо с положением Коринфа.

Милетяне, по-видимому, были и первыми из греков (если не считать легендарных аргонавтов), кто открыл для средиземноморцев Колхиду. Мела, например, сообщает, что столицу Колхиды — Фасис выстроил милетянин Фемистагор. Милетяне добирались от Синопы до Фасиса за два-три дня, но богатства Колхиды с лихвой окупали трудности путешествия. По словам Страбона, эта «страна замечательна не только своими плодами (за исключением меда, который большей частью горчит), но и всем необходимым для кораблестроения. Она производит много леса и сплавляет его по рекам. Жители выделывают много льняного полотна, пеньки, добывают воск и смолу». Корабли росли в Колхиде в готовом виде — с льняными парусами, пеньковым такелажом и материалами для конопачения! И действительно, именно здесь Митридат находил неисчерпаемые ресурсы для оснащения своего флота.

По пути к Фасису греки основывали города с корабельными стоянками: Ризий — на берегу песчаной бухты, окаймленной лесистыми горами; Афины — у западного входного мыса в бухту, над которой господствует покрытая лесом двуглавая гора Хунартепе, а вход защищен грядой рифов; Архабий — на низком галечном берегу, ограниченном со стороны суши горой Котуниттепе и открывавшем прекрасный вид на снеговые горы Кавказа; Апсар — в двух километрах южнее устья Акамписиса, где начинаются отроги Восточнопонтийских гор. По рекам, особенно Фасису, они заплывали далеко в глубь страны и закладывали там торговые фактории и крепости.

Не обнаружив на Кавказе золота — предмета их устремлений, греки шаг за шагом продвигались дальше к северу. Как альпинисты штурмуют вершины, вбивая в скалы крюк за крюком, так эллины штурмовали свое эльдорадо, продвигаясь от одной удобной бухты к другой. Устье любой реки служило им стоянкой, дающей пресную воду. Пляжный понтийский берег, густо поросший лесом, готов был в любую минуту

приютить застигнутые бурей корабли. Прибрежные горы на всем их протяжении служили превосходными укрытиями и наблюдательными пунктами, позволяющими обнаружить неизвестный корабль, когда он еще плыл вне видимости береговой полосы.

В VI веке до н. э. к северу от Фасиса, где жили дикие племена меланхленов («одетых в черные плащи») и кораксов («воронов»), милетяне zaloжили в устье Антемунты торговую факторию, быстро превратившуюся в город. Эта местность долгое время считалась краем обитаемой земли, по выражению Страбона, «где кораблям самый последний путь». Город вырос на фоне трех гор — Яштухорху, Бырц и Гварда. Это был счастливый знак. Такой же точно «трезубец Посейдона» дал власть над морем Массалии в западном Средиземноморье, Коринфу — в восточном. В новом море властвовали новые боги. В Фасисе поклонялись владыке морей Аполлону Гегемону, пришедшему в эти края через Малую Азию с Крита: милетяне были выходцами с этого острова, последовавшими на материк за изгнанным братом Миноса. Но всему Понту покровительствовали божественные близнецы — дети Зевса и братья Елены Прекрасной, участники похода аргонавтов. Греки называли их Кастором и Полидевком, римляне — Кастором и Поллуксом, те и другие — Диоскурами. Поэтому город называли Диоскурией (или Диоскуриадой), а вскоре установили, что его основали возницы Диоскуров — Амфит и Телхий, как называет их Плиний, или Амфистрат и Рек (Крек), по данным Страбона, или Амфий и Керкий, если верить Солину. От этих возниц позднее выводило свою генеалогию самое воинственное в этих краях племя — гениохи, их название и означает по-гречески «возницы».

Город действительно стал владыкой кавказского побережья и оставался им много лет спустя после запустения Фасиса. По свидетельству Тимосфена, сохраненному Плинием, в Диоскурию в птолемеевское время ходилось торговать триста народов (Страбон настаивает на другой цифре — семьдесят), а римляне постоянно держали там сто тридцать переводчиков. Быстрому росту и популярности Диоскурии, несомненно, в числе прочего способствовало гостеприимство милетян, которое даже нам может показаться неправдоподобным,— греки могли бы принять его за сказку. Сохранилось свидетельство Гераклида Понтийского — фило-

софа, поэта, грамматика, физика и астронома, ученика Платона и Аристотеля — о том, что милетские колонисты не только не причиняли вреда потерпевшим кораблекрушение, но помогли им вернуться на родину и даже давали денег на дорогу. Гераклид упоминает об этом применительно к Фасису, но вряд ли стоит сомневаться в том, что милетяне проводили одинаковую политику в принадлежавших им городах, особенно расположенных по соседству. Позднее их примеру последовали другие правители. По словам Полибия, царь галатов Кавар незадолго до гибели своего царства «обеспечил значительную безопасность купцам, приплывающим в Понт». Садал, по-видимому правитель астов, заключил в III веке до н. э. с правителем соседней Месембрии договор, гарантирующий потерпевшим кораблекрушение безопасность и сохранность их имущества и тем фактически поощривший плавание месембрийцев к Проливам. Вероятно, договор преследовал обоюдные интересы и открывал астам путь на север. Аналогичный договор заключил с жителями Коса вифинский царь Зиэлай.

Во времена Плиния Диоскурия уже потеряла свое значение: сыграли роль Митридатовы войны и последовавшие за ними политические неурядицы. Переименованный в Себастополис, первоклассный порт превратился в третьеразрядную римскую крепость, а в начале VI века был захвачен Византией. Сходная судьба постигла город, расположенный севернее, — Питиунт.

Как выглядели черноморские порты — неизвестно. Охотно описывая гавани Карфагена и Родоса, восхищаясь Пиреем или Александрией, прославляя Остию или Милет, античные авторы совершенно не уделяли внимания окраинам Ойкумены. Можно лишь догадываться, что представляла собой Диоскурия или Синопа при греках, и лишь приблизительно вообразить их внешний вид в римскую эпоху — после бесчисленных разрушений и реставраций.

В конце I века до н. э. римский инженер Марк Витрувий Поллион изложил свои соображения о том, как следует строить морские порты, — подобно тому как Вегеций дал рецепт постройки кораблей. Их мнения — это всего лишь обобщение опыта поколений, но как раз этим они и ценны.

Вполне понятно, что порт должен обладать удобной гаванью в тихой морской заводи и желательно в устье

судоходной реки. Гавань должна иметь рейд, а вход в нее должен защищаться молами — как в Карфагене, Милете, Александрии, Самосе и сотнях других городов. Для строительства мола Витрувий рекомендует смешивать песок с известью в пропорции 2:1, причем песок предпочтителен путеоланский, вулканического происхождения, — с побережья Кумского залива, увенчанного в своей вершине пиком Везувия. Неизвестно, использовали римляне в отдаленных краях местный песок или педантично посылали транспорты с этим грузом от побережья Кампании во все концы обитаемого мира. Приготовленным раствором заливались камни, уложенные в дубовые ящики. Когда раствор застывал, ящики связывались по нескольку штук, вывозились к месту строительства и аккуратно укладывались в воду, а пространство между ними заполнялось илом и песком.

Несколько таких волноломов найдены на дне в разных местах Черноморья. На их оконечностях, перекрываемых в случае опасности массивными цепями или металлическими балками, могли устанавливаться сигнальные башни и маяки. Римляне называли их фарусами в память об александрийском первообразе. Один такой маяк, двухэтажный, вычеканен на монете третьей четверти II века из Аполлонии Фракийской. На медали императора Коммода изображен стандартный маяк в виде круглой башни с заостренной кровлей. Такие башни могли быть и четырехугольными. Маяки стояли во II веке до н. э. в илистом и бурливом устье Родана, на мелях близ устья Бетиса, на берегу Атлантического океана (его воздвиг император Калигула в ознаменование победы над германцами), близ Дуврского замка над Ла-Маншем (он был восьмиугольным). В разных концах империи было установлено примерно два десятка маяков с обращенными к морю окнами, где всю ночь пылали факелы. Все они сравниваются античными писателями с Фаросским, но как выглядели на самом деле — неизвестно. Только один из них, построенный в 100 году Сервием Лупом, сохранился в переделанном виде в Гавани Артабров, откуда плавали в Британии за оловом: его высота — сорок один метр, он действует и сегодня...

Вполне вероятно, что Вегеций отталкивался в своем описании от римской гавани Остии, признанной образцом такого рода сооружений и вычеканенной на монете времени Нерона, когда Остийский порт был торжест-



Маяк в Гавани Артабров

остров на специально затопленном для этой цели гигантском корабле, послужившем фундаментом, и на том острове воздвигнуть сигнальную башню-маяк по образцу Фаросской.

Вообще же Остия во многом скопирована с гавани Карфагена: в этом убеждают и ее мощная внешняя стена с крепостными воротами, фланкированными сигнальными башнями, и просторная набережная с множеством лавок и складов, от которой спускались в воде широкие ступени с колоннами для швартовки кораблей (а в стену, ограничивавшую набережную с суши, для той же цели были вделаны большие железные рымы), и резиденции портовых властей, расположенные так, что из них открывался вид на обе гавани, защищенные каждая своими волнорезами.

Таможенники — греческие эллименесты, римские портиторы — собирали здесь налог на импорт, экспорт и транзитную перевозку товаров. Работали они на арендных началах, и их обращение было весьма далеким от дипломатического протокола, когда они перерывали товары и даже багаж купцов и путешественников. Моряки могли здесь принести жертвы в богато изукрашенном храме, кормчие — заправиться питьевой водой из исправно действующего акведука, матросы — купить все что угодно в любой из бесчисленных лавок, окружавших четырехугольную площадь, служившую и рынком, и местом собраний купцов или судовладельцев, навархи — осмотреть или отремонтировать свои суда в прекрасно оборудованных доках. Гавань, взятая при Траяне под покровительство божеств Удачи и Благо-

получия, чьи изваяния высились близ внутреннего водоема, была связана с Тибром и с морем судоходными шлюзовыми каналами с перекинутыми через них мостами, специальный канал вел и к доку. И повсюду были таможни и склады; следы их обнаружены в XVI веке венецианским архитектором Лабако, составившим детальный план древней Остии, прежде чем море окончательно засосало эту очередную свою жертву...

Хотя все это было гораздо позже описываемых событий, нельзя исключать и того, что та или иная деталь Остийской гавани могла присутствовать в том или ином порту Черноморья.

А тогда, в VI—V веках до н. э., греки проникали все дальше на север — к скифскому золоту, скифской пшенице, скифским мехам и скифским рабам. Они подбирались к горлу Меотиды — «матери Понта». Нелегко был их путь. На гористом побережье Северного Кавказа, почти лишенном удобных гаваней, обитали племена ахейцев и зигов, северные соседи гениохов. Это были племена пиратов-профессионалов. Слава их была так ужасна, что Аристотель приписывает гениохам склонность к убийству «от природы» и даже обычай людоедства, что едва ли соответствует действительности. Но то, что от Фасиса до Синдской гавани ни одно чужое судно не могло чувствовать себя в безопасности, — это факт бесспорный. Мореходам угрожали здесь не столько опасности природные — вроде хищных рыб (морского кота, скорпены или актинии, наносящих опасные раны, или большого дракончика, способного причинить смерть), невиданных для греков обледенений судов, буреносного ледяного ветра с гор, дующего со скоростью сорока метров в секунду и больше (бора), известного также у южных берегов Крыма (хотя и они, конечно, тоже были страшны), — сколько опасности, исходящие от себе подобных.

Пираты нападали на купеческие корабли, грабили близлежащие города и даже совершали довольно продолжительные рейды в южные и западные районы Черного моря. Правители береговых государств предоставляли в их распоряжение корабельные стоянки и рынки, заключали с ними соглашения и скупали награбленное добро. Пираты совершали покушения на общегреческие храмы и святилища, куда стекались дары со всех проходящих кораблей, и скрывались в потайных гаванях прежде чем греки могли принять какие-либо меры. Они

хватали зазевавшихся путников и, отплыв с ними от берега, посылали гонцов к родственникам или друзьям своих жертв с предложением о выкупе. Если похищенный оказывался неплатежеспособным, его продавали в рабство. «Они господствовали на море», — говорит Страбон. Усилия местных властей, направленные на борьбу за свободу морей, не достигали цели, хотя иногда удавалось отплатить пиратам их же монетой.

Достойными соперниками ахейцев, зигов и гениохов были племена тавров, обитавшие к западу от Боспора Киммерийского, на южном берегу Тавриды. Трудно сказать, какой промысел был для них основным, — пиратство или грабеж потерпевших крушение. Скорее всего, они успешно совмещали оба, и зловещая слава этих мест долго отпугивала мореходов. Кораблекрушения у скал Тавриды были не менее часты, чем у Салмидесса, и, быть может, асты вполне достойны разделить с таврами характеристику, данную им Геродотом: «У тавров существуют такие обычаи: они приносят в жертву Деве потерпевших крушение мореходов и всех эллинов, кого захватят в открытом море, следующим образом. Сначала они поражают обреченных дубиной по голове. Затем тело жертвы, по словам одних, сбрасывают с утеса в море, ибо святилище стоит на крутом утесе, голову же прибывают к столбу. Другие, соглашаясь, впрочем, относительно головы, утверждают, что тело тавры не сбрасывают со скалы, а предают земле. Богиня, которой они приносят жертвы, по их собственным словам, это дочь Агамемнона Ифигения. С захваченными в плен врагами тавры поступают так: отрубленные головы пленников относят в дом, а затем, воткнув их на длинный шест, выставляют высоко над домом, обычно над дымоходом. Эти висящие над домом головы являются, по их словам, стражами всего дома. Тавры живут разбоем и войной». Эти головорезы орудовали по всему южному побережью полуострова, а в западной его части, в бухте Сюмболон Лимен, сообщает Страбон, они «обычно собирали свои разбойничьи банды, нападая на тех, кто спасался сюда бегством». Название гавани — «Сигнальная» — может навести на мысль, что тавры зажигали здесь ложные огни, заманивая доверчивых мореходов прямо на рифы, еще и сегодня разбросанные близ обрывистого скалистого мыса.

Страх перед таврами исчезал постепенно, по мере освоения соседних берегов. В Малой Азии вслед за

милетянами основали несколько колоний фокееяне. Жители Клазомен проникли в Меотиду. Теосцы заселили берега Геллеспонта. Милетяне основали около 600 года до н. э. севернее Салмидесса город Аполлонию. На скалистом островке при входе в Аполлониюскую гавань они построили храм Аполлона, а сам этот островок (ныне — Свети-Кирил) соединили с берегом дамбой, создав подобие Милета. Еще дальше к северу возникли города Анхиало, Месембрия, Одесс, Круни, Бизоне, Каллатис, Томы, Истрия, Тира. Неверно было бы сказать, что греки подвигались вдоль этого побережья «шаг за шагом». Первой из перечисленных была основана милетская Истрия — далеко на севере. За ней последовали в VI веке до н. э. как милетские города Томы, Тира, возможно Одесс, так и гераклеийский Каллатис, и мегаро-калхедонская Месембрия.

Греки подошли вплотную к северным берегам Понта. Осталось лишь сомкнуть западный и восточный пути. Милетская Ольбия явилась первым шагом на этом пути. В жизни Ольбии реки Гипанис и Борисфен играли такую же роль, как в жизни месопотамцев Тигр и Евфрат, не имевшие тогда общего устья Шатт-эль-Араб, в жизни меотов — Танаис (он впадал в Меотиду двумя устьями), в жизни египтян — семиустьный Нил. Тесня тавров, милетяне плыли к востоку вдоль северопонтийских берегов, оставляя за собой цепочку колоний: Калос Лимен, Керкинитиду, переименованную позднее в Евпаторию, Херсонес, ставший при Августе Севастополем (латинское «август» и греческое «себастос» — синонимы, означающие «священный»), Феодосию с гаванью, вмещающей сотню кораблей, Нимфей. После основания по соглашению со скифским царем Агаэтом на западном берегу Боспора Киммерийского города-крепости Пантикапей (на языке скифов — «Рыбный путь») милетяне, да и все греки, приготовились стать хозяевами Меотиды. Фанагория, основанная в 540 году до н. э. теосцем Фанагором, Горгиппия (это название получила Синдская гавань в середине IV века до н. э. в честь Горгиппа — брата и соправителя боспорского царя Левкона I) и Баты при подходе с юга к восточному берегу пролива замкнули кольцо греческих колоний на Понте, а основанный в устье Танаиса одноименный город сделал их властителями Меотиды. Это был, по свидетельству Страбона, «общий торговый центр азиатских и европейских кочевников, с одной стороны, и прибы-

вающих на кораблях в озеро (Меотиду.— А. С.) с Боспора, с другой; первые привозят рабов, кожи и другие предметы, которые можно найти у кочевников, последние доставляют в обмен одежду, вино и все прочие принадлежности культурного обихода».

Трудно было удачнее выбрать места для поселений, чем эти. То, что многие из них — крупные порты и нашего времени, говорит само за себя. Здесь названы только города, сыгравшие заметную роль в истории черноморских отношений, мелких же поселений было бесчисленное множество. Греки проникли по Фасису (Фасисом они считали не только Риони, но и ее приток Квириду) далеко в глубь страны и основали там городок крепости Кутайю и Сарапаны. По Танаису они поднимались до его излучины и там волоком перетаскивали суда в реку Ра. Они ходили в Каспийское море за редкими сортами рыб и за солью, в верховьях Ра — за мехами и тканями. Борисфен было освоен ольбиополитами до порогов, а может быть, значительно дальше. В районе порогов они встречались и обменивались товарами с купцами североевропейских морей, пока эту торговлю не перехватили танаисцы, основавшие выше порогов (в районе Днепропетровска) город Навбар. И вслед за купцами по всем судоходным рекам продвигались пираты, умножая опасность, и без того грозившую с неприятливых берегов.

Средиземное море превратилось в Римское озеро после присоединения Египта — благодаря уничтожению или подчинению всех очагов культурной жизни на его берегах; Черное и Азовское стали греческими значительно раньше — благодаря интенсивной колонизации его диких побережий. Но звание властителя морей нелегко досталось тем и другим, и непросто было его отстаивать. Им всегда приходилось делить его с пиратами вплоть до войн Помпея Великого.

Когда эллинский полководец Ксенофонт вел после поражения армии Кира остатки греческих наемников вдоль побережья Понта от Трапезунта до Салмидесса, в мегарской колонии Калхедоне, расположенной на азиатском берегу Боспора напротив Византия, к нему явились послы от фракийского правителя Севта с предложением переправить пришлое войско через пролив в обмен на помощь в захвате власти. Севт принадлежал

к роду одрисов — самого могущественного племени к северу от пролива, образовавшего обширное государство на западночерноморском берегу.

Отцом Севта был Майсад, правивший меландитами, финами и транипсами. Майсад умер в изгнании, а Севт был воспитан фракийским царем Амодоком (или Медоком) и стал его соправителем. Разжалобив однажды царя своим сиротством, Севт получил у него воинов и всадников, чтобы отомстить узурпатору, «и теперь,— рассказывает он Ксенофону,— я повелеваю ими и живу, грабя мое отечество».

Можно предположить, что пиратские действия Севта восстановили против него значительную часть фракийцев, и между ним и Амодоксом разгорелась гражданская война после того как некоторые племена признали власть Севта. По-видимому, именно к Севту спасался бегством Алкивиад, имевший до того союзнические отношения с обоими царями. Плавание в фракийских водах стало почти невозможным: у эгейского побережья бесчинствовали пиратские корабли верных Амодоку племен, берега Геллеспонта, Боспора и Вифинии контролировались Севтом, и его подданные фактически изолировали Понт, нарушив торговлю и прекратив поступление хлеба. В 391 или 389 году до н. э. у южных берегов Фракии появились сорок афинских триер под командованием Фрасибула, после чего Амодок и Севт помирились и объявили себя союзниками афинян, скрепив этот акт договором. Однако понадобилась еще одна экспедиция в Геллеспонт, чтобы справиться с засевшим в Абидосе спартанским гарнизоном и восстановить нормальное плавание между двумя морями.

Для греков Проливы играли чрезвычайно важную роль. О масштабах торгового мореплавания через них можно судить хотя бы по тому, что после введения в 220 году до н. э. византийцами торговых пошлин на все виды экспорта из Черного моря в Средиземное Родос расценил это как экономическую блокаду и, объединив греческие торгово-морские города, добился пересмотра этого решения. Свобода мореплавания в Проливах нужна была прежде всего для торговли с Боспором — первым известным нам государством на черноморских берегах (если не считать мифического царства Ээта в Колхиде). Оно было образовано знатным милетцем Археанактом примерно в 480 году до н. э. После сорокадвухлетнего правления Археанакта и, возможно, его

сына власть в Пантикапее захватил Спарток — вероятно, эллинизированный фракиец. Именно с него обычно начинают более чем трехсотлетнюю историю Боспорского царства. Это царство одной династии — Спартокидов — занимало в период своего расцвета территорию, чья граница шла примерно по линии Новороссийск — Тихорецк — Новочеркасск — Таганрог, плавной дугой огибая восточный берег Меотиды, затем по линии побережья к западу и по Арбатской стрелке выходила к Керченскому полуострову, завершаясь на черноморском побережье западнее Феодосии, у горных отрогов Тавра. Боспорцы были безраздельными хозяевами Меотиды и Понта южнее пролива. Меоты смешались в новом государстве с таврами, скифами и греками.

Спартокиды держали постоянную наемную армию и имели большой купеческий флот для торговли и военный — для его конвоирования вдоль западных берегов, кишаших пиратами. Во всех важных городах сидели наместники боспорского царя.

Во II веке до н. э. для боспорцев сложилась опасная ситуация. На западе теснимые сарматами скифы закрепляются на черноморских берегах, подчиняют Тиру, Ольбию и другие греческие города и образуют собственное государство. Можно представить силу скифских полчищ, если вспомнить, что в 331—330 году до н. э. Ольбия выдержала осаду македонян, предводительствуемых диадохом Александра Зопирионом, сложившим голову у ее стен. И вот теперь она в составе нового государства, созданного ее бывшими торговыми партнерами. Его восточная граница совпадает с западной границей Боспора. Скифы захватывают весь степной Крым вплоть до Таврских гор и строят в нем свою столицу, известную под греческим именем Неаполь. Как и боспоряне, они чеканят свою монету и экспортируют хлеб.

Становятся небезопасными плавания на юге: еще в первые годы IV века до н. э. на побережье Малой Азии возникло Понтийское царство. Его основатель — уроженец Синопы и правитель Киоса Митридат из царского персидского рода Ахеменидов — избрал своей столицей Амасию, хранящую в своем названии память об амазонках (здесь были их владения). Три года спустя примеру Митридата последовал Зипоит, провозгласивший себя царем Вифинского царства — бывшей своей сатрапии.

Скифам срочно требовался выход к морю в районе Херсонеса, откуда можно было быстро и сравнительно безопасно пересекать море вдали от пиратских берегов. Теснимые скифами, херсонесцы при посредничестве римлян заключают в 179 году до н. э. договор о помощи с шестым царем династии Митридатидов Фарнаком. Скифы отступились. Они выжидали.

Их час настал семьдесят лет спустя. Скифский царь Скилур вступил в соглашение с сарматским племенем роксоланов, обитавшим в междуречье Танаиса и Борисфена, и стал тревожить границы Херсонеса, а заодно и Боспора, решив попытать счастья на берегах Меотиды. Афиняне уже ничем не могли помочь Боспору; Греция стала римской провинцией. И тогда боспорский царь Перисад V последовал примеру херсонесцев: он обратился за помощью к Митридату VI. Одновременно в Понт с той же целью вторично отправили послов херсонесцы. Херсонес, по словам Страбона, «прежде был самостоятельным, но, подвергаясь разорению варварами, был вынужден выбрать себе покровителя в лице Митридата Евпатора; последний хотел стать во главе варваров, обитавших за перешейком (Перекопом.— А. С.) вплоть до Борисфена и Адрии. Это были приготовления к походу на римлян. Итак, Митридат, окрыленный такими надеждами, с радостью послал войско против Херсонеса и одновременно начал войну со скифами, не только со Скилуrom, но также и с сыновьями последнего — Палаком и прочими (их, по словам Посидония, было 50, а по Аполлониду — 80). В то же время Митридату удалось всех их подчинить силой и стать владыкой Боспора, получив эту область добровольно от владевшего ею Перисада. С тех пор и до настоящего времени город херсонесцев подчинен властителям Боспора».

Протекторат Митридата, однако, не пришелся по вкусу ни боспорцам, ни скифам. Перисад отрекся от престола в его пользу, но поскольку понтийский царь был еще далеко, скифский царевич Савмак, приемыш Перисада, убил своего благодетеля и взбунтовал скифских рабов в Пантикапее. К ним присоединилась часть армии и флота; наместник Митридата Диофант спасся бегством на присланном из Херсонеса судне. Савмак принял царский венец и носил его около года: в 106 году до н. э. Диофант вернулся с войсками, захватил с помощью херсонесцев Феодосию и Пантикапей, взял

Савмака в плен и передал Боспорское царство Митридату.

Примерно в это же время Митридат подчинил Колхиду. Единственным автономным городом в этой стране осталась Диоскурия, и это наводит на мысль, что она оказалась Понту какую-то важную услугу — быть может, попросила Митридата о защите, как Херсонес и Боспор, или помогла ему в покорении местных племен.

На северной окраине античного мира сложилась новая необъятная морская держава, сосредоточившая в своих руках огромные ресурсы и торговлю. В Средиземном море другая держава уже провозгласила себя владычицей всего обитаемого мира, но еще не стала ею. Столкновение этих двоих было вопросом времени.

Время подоспело в 89 году до н. э. Несколько лет римские консулы с тревогой следили за возрастающей мощью Понтийского царства. Перейдя Галис, армия Митридата вторглась в Пафлагонию, затем быстрыми маршами оккупировала Галатию и Каппадокию и броском на запад захватила Вифинию. В руках Митридата оказались Проливы и почти вся Малая Азия, он стал восточным соседом Рима и западным — Армении, где правил его зять и союзник Тигран, оказавший ему помощь в войне с Каппадокией.

Оказавшимся не у дел малоазийским царям не оставалось ничего другого, как пожаловаться на Митридата в римский сенат по примеру карфагенян и родосцев. Римляне выслали комиссию во главе с Манием Аквиллием, чтобы обследовать положение дел на месте. Вначале переговоры шли успешно. Митридат еще не вполне уяснил, что представлял собой Рим, и вел тактику прощупывания. Поэтому он уклончиво ответил на требование Аквиллия вернуть оккупированные территории. Но второе требование — возместить все убытки — он отверг категорически.

Тогда Аквиллий уговорил вифинского царя Никомеда IV силой вернуть себе царство и пообещал поддержку. Результат этого шага занял в истории Рима такое же место, как Варфоломеевская ночь в истории Франции. С трехсоттысячной армией и флотом в четырехста кораблей Митридат буквально смел вифинцев, а заодно и римлян с полуострова и стал господином всей Малой Азии, за исключением Киликии, чьи пираты были верными его союзниками в этой войне. Маний Аквиллий попал в плен, его водили по малоазий-

ским городам, привязав к лошадиному хвосту, и безжалостно избивали, если он не желал выкрикивать свое имя; потом ему залили глотку расплавленным золотом.

Перенеся в 88 году до н. э. свою резиденцию в Эфес, Митридат обнародовал воззвание ко всем народам Малой Азии, где объяснил, что он пришел как освободитель от засилья иудеев, египтян и особенно римлян, превративших малоазийские города в свои кормушки, и разослал тайный приказ — на тридцатый день после стоявшей на нем даты одновременно во всех городах перебить иноземцев. Рабам, убившим своих господ указанных национальностей, гарантировалась свобода, свободным — аннулирование долгов, а всем городам — освобождение от налогов сроком на пять лет и от долгов на пятьдесят процентов. По сообщению Аппиана и некоторых других авторов, в эту ночь в Вифинии было зверски убито свыше восьмидесяти тысяч иноземцев, включая женщин, стариков и детей, почти столько же на Делосе, в Милете, Пергаме, Эфесе и прочих городах. Историки не указывают общее количество жертв (Плутарх сообщает о гибели ста пятидесяти тысяч одних лишь римлян), но его нетрудно представить, особенно если учесть, что в приморских городах и на островах основную «работу» взяли на себя пираты.

Свою столицу Митридат перенес в Пергам, откуда удобнее было планировать дальнейшее наступление на запад.

Понтийское царство, противостоящее теперь Риму, включало все черноморские берега Малой Азии, фракийское побережье от Проливов до Салмидесса, берега Кавказа до Пителинта и всю территорию Беспорского царства. Кавказские берега между Пителинтом и Боспором Киммерийским, вся береговая полоса северного Причерноморья, включая почти весь Крым, а также территории северо-западного и западного побережий моря были в вассальной зависимости от Митридата. Свободными оставались лишь небольшой участок западного побережья (примерно сто пятьдесят километров) между Салмидессом и Месембрией, западные берега Приазовья и восточные — Крыма. На юге Митридат при помощи своих морских союзников — пиратов Киликии захватил почти все острова Эгейского моря, оккупировал Фракию, Македонию и триумфально всту-

пил в Афины, посадив там наместником своего друга философа Афениона.

Союз с Митридатом ознаменовал вершину «золото-го века» киликийских пиратов. Но были еще и понтийские. Поскольку почти все берега Понта Эвксинского принадлежали теперь Митридату, а торговые пути охранялись его флотом,— что оставалось делать понтийским пиратам? Трудно ведь представить, что эвпатриды удачи бросили свое ремесло и обратились к мирному труду. Их боялись — но с ними и торговали. Этот парадокс был неизбежен, ибо пиратство и андраподизм занимали заметное место в системе экономических отношений рабовладельческого общества. Без этих звеньев цепь была бы неполной и выглядела бы совсем иначе. О правителях, покровительствующих пиратам, понтиец Страбон, уроженец Амасии, сообщает в настоящем времени (рубеж старой и новой эр). Но у этого свидетельства есть и обратная сторона: ведь естественно, что те не оставались в долгу. Боспорскому царю Эвмелу в IV веке до н. э. приходилось высылать эскадры к берегам Колхиды, где бесчинствовали пиратские флоты ахеян, гениохов, тавров и других племен, ему обязаны спасением некоторые осажденные города. Судя по восхищенному отзыву Диодора, кампания Эвмела сравнима с кампанией Помпея, он надолго очистил море от пиратов. Но... эти же племена называет более трехсот лет спустя сосланный в Томи Овидий, причем в его время ахеяне и гениохи уже не довольствовались охотой у своих берегов, а совершали рейды вдоль всего черноморского побережья, кроме северной его части. И это всего через семьдесят лет после победоносной экспедиции Публия Писона, осуществившего свою часть плана Помпея!

Перед самыми Митридатовыми войнами жители Аполлонии высекают весьма характерный декрет, найденный в 1957 году в Истрии. Его текст, слегка поврежденный, гласит: «Совет и Народное собрание решили: ...В то время как месембрийцы захватили находящуюся по ту сторону (границы.— А. С.) крепость, начав против нас без объявления войны, совершили непростительное святотатство над храмом Аполлона и поставили наш город перед крайней опасностью, истрийцы, родственники, друзья и благосклонные к нашему городу послали большие суда и солдат, чтобы оказать нам помощь, под командой облеченного полной властью на-

варха Хегесагора, сына Монима, благородного мужа. По приезде он отстоял вместе с нами и союзниками наш город, его территорию и порты. Крепость в Анхиало, взятую неприятелем, из-за чего город и доходы сильно пострадали, Хегесагор осадил, захватил вместе с нами и остальными союзниками и уничтожил до основания. В этой морской экспедиции против Анхиало во время нападения противника на наш флот Хегесагор подвергался опасности и вместе с нами и остальными союзниками одержал победу, взял в плен судно вместе с экипажем. Проявляя исключительную смелость в борьбе во время военных действий, при высадке войска на берег и во всех остальных случаях, он неустанно боролся за победу, шел навстречу опасности, призывал своих солдат быть храбрыми в бою. Поэтому, выражая от нашего народа благодарность и почтение к добрым мужам, Совет и Народное собрание решили: ... похвалить за эту помощь истрийцев, наших друзей, родственников и союзников, а за то, что послали навархом Хегесагора, сына Монима, объявить истрийцам почести. Кроме того, увенчать Хегесагора, сына Монима, золотым венком во время праздников Дионисия, воздвигнуть в его честь медную статую, которая должна представлять его в полном вооружении, стоящим на носу судна, установить статую в храме Аполлона Врачевателя, написать это решение на ее основании и сообщить о почестях и в Истрии во время собраний и состязаний...».

Аполлонийский декрет рисует типичную картину объединения городов перед общей опасностью: можно не сомневаться, что месембрийцы не ограничились бы захватом одной крепости. Но бывало и иначе. Тацит рассказывает, как в правление понтийского царя Полемона (в конце царствования Нерона) его вольноотпущенник Аникет, командовавший царским флотом, «привлек на свою сторону пограничные с Понтом племена, пообещал самым нуждающимся дать возможность пограбить и во главе значительных сил неожиданно ворвался в Трапезунт... Аникет сжег римские суда, забросав их горящими факелами, и стал полновластным хозяином на море... Мятеж Аникета привлек внимание Веспасиана, и он выслал против повстанцев отдельные подразделения легионов во главе с опытным военачальником Вирдием Геминем. Напав на занятых грабежом, разбредшихся по всей округе варваров, он

принудил их вернуться на корабли. Поспешно выстроив несколько быстроходных галер, Гемин погнался на них за Аникетом и настиг его в устье реки Хоб, где тот чувствовал себя в безопасности, так как успел деньгами и подарками привлечь на свою сторону местного царя Седохеза и теперь рассчитывал на его поддержку. Царь сначала действительно оказывал покровительство своему гостю, умолявшему его о помощи, и даже грозил римлянам оружием. Вскоре, однако, Гемин дал ему понять, что, предав повстанцев, он может получить деньги, продолжая же защищать Аникета, рискует подвергнуть свою страну нападению римских войск. Непостоянный, как все варвары, царь решил погубить Аникета и выдал римлянам тех, кто искал у него спасения».

Два свидетельства. Одно — о событии на западном берегу моря до возвышения Митридата, другое — на восточном после его падения. Точно так же, несомненно, на протяжении столетий не прекращали пиратскую деятельность и другие черноморские народы. Тяжел был скипетр властителей морей!

Борьба за свободу мореплавания велась в Черном море постоянно, по крайней мере с тех пор, как на его берегах стали возникать государства. Но она редко бывала успешной. Археанактиды не могли защитить своих купцов от посягательств разбойничьих племен, и в том же году, когда их сменили Спартокиды, афиняне посылают свой флот под командованием Перикла, чтобы навести порядок на южных берегах моря. Эта самая древняя известная нам попытка обуздать понтийских пиратов была завершающей частью планомерной борьбы Перикла за свободу морей. Сначала он собирает в Афинах общегреческий конгресс, где рассматривается и вопрос «о море — чтобы все могли плыть, не опасаясь нападения». Второй его шаг, засвидетельствованный Плутархом, — на восток: он перегораживает Херсонес Фракийский «укреплениями и заграждениями от моря до моря, ликвидировав таким образом набеги фракийских разбойничьих шаек, нападавших на Херсонес», и восстановив судоходство в Проливах. Вероятно, не только фракийских. Херсонес всегда был притягательен для любителей легкой наживы. Милетский тиран Гистией, например, на восьми лесбосских триерах занял позицию в Византии и захватывал все идущие из Понта грузовые суда, кроме судов подвластных ему городов.

Третий, последний шаг Перикла — опять на восток: «Он приплыл и в Понт с большой эскадрой, пышно разубранной, выполнил все, о чем его просили расположенные здесь греческие города..., соседним же варварским племенам и их царям и властителям он показал, как велико могущество Афин, решающихся спокойно и без страха плыть, где им вздумается, и подчинивших себе все море. Синопцам он оставил тринадцать кораблей под начальством Ламаха и воинов под начальством тирана Тимесилая».

Начинания Перикла послужили образцом для боспорского царя Эвмела, серьезно обеспокоенного разбойничьей деятельностью своих соседей. Основной международный торговый путь пролегал вдоль фракийских берегов, поэтому нетрудно догадаться, на что были в первую очередь направлены усилия боспорского царя. Даже если кормчие избирали более короткий маршрут — от южного берега Тавриды к Пафлагонии, они не могли с самых первых дней плавания не столкнуться с таврами. Еще в первой половине I века Мела, будто вторя Геродоту, писал, что эти племена «пользуются ужасной славой, и нравы у них самые дикие, они обычно убивают и приносят в жертву чужестранцев». Область тавров начиналась сразу за Феодосией, но главной ареной их деятельности были воды Балаклавской бухты. Это место было выбрано не случайно: именно здесь расходятся пути кораблей, плывущих на запад или юг. Ни одно судно не могло миновать Сигнальную бухту.

Вот с этим-то племенем и должен был столкнуться Эвмел в первую очередь. И не он один. Херсонес тоже если не боролся с пиратской деятельностью тавров, то по крайней мере был всегда начеку, не спуская с них глаз. Это подтверждается, например, строками дельфийского декрета 194 года до н. э., повествующими о захвате в плен дельфийских священных послов каким-то южнокрымским племенем и о выкупе их херсонесцами (поврежденный текст, правда, дает возможность и иного толкования — не выкуп из плена, а освобождение от расходов). Этим племенем могли быть, скорее всего, именно тавры, ближайшие соседи херсонесцев. Возможно, сфера их пиратства включала всю западную часть моря, а в период поздней античности понтийские пираты проникают в Средиземное море, так же как киликийские — в Черное. Одним из первых свиде-

тельств о проникновении средиземноморских пиратов в Понт (мы вправе предположить и обратный процесс) следует признать упоминание Плутархом эпизода войны Лукулла с Тиграном — когда Лукулл «взял Синопу и во время преследования бежавших к своим судам кикийцев увидел лежащее у берега изваяние, которое кикийцы не успели дотащить до корабля». Среди пиратских эскадр, тревоживших берега Понта и Вифинии, могли быть и тавры. Эти эскадры были столь многочисленны, что местные правители оказались не в силах обуздать их набеги, и против них действовал объединенный флот нескольких государств. Найденная в Танаисе надпись, повествующая о восстановлении свободы мореплавания у берегов Малой Азии, свидетельствует об участии в кампании танаисского флота. Возможно, он был усилен флотами Боспора Киммерийского и Колхиды: мимо их берегов он мог пройти только при наличии разрешения, а ввиду всеобщей заинтересованности в успехе предприятия — получить подкрепления.

В Азовском море пиратство должно было значительно ослабнуть после включения меотских областей в состав Боспорского царства. Но еще столетие спустя некоторые племена выводили в море свои челны. В надписи, датируемой обычно рубежом III и II веков до н. э., упоминается пиратское меотское племя сатархов, или сатархеев, — возможно, ситтакенов Страбона. «Сатархи, — пишет Мела, — не знают таких величайших зол, как золото и серебро; торговлю они осуществляют путем обмена вещами. Из-за суровой и очень продолжительной зимы они живут в подземных укрытиях, пещерах и подкопах, одевают все тело и даже лицо, оставляя незакрытыми только глаза». Казалось бы, люди, равнодушные к золоту и серебру, должны вести благонамеренный образ жизни, да и Мела ни слова не говорит о пиратских наклонностях сатархов. Но однажды археологи извлекли из земли Неаполя Скифского сильно поврежденную каменную стелу. Из того, что сохранилось, удалось разобрать, что это посвятельная надпись Ахиллу некоего Посидея, победившего сатархейских пиратов.

Текст сразу заставляет вспомнить самый крупный черноморский остров — Левку («Белый»). Расположенный в тридцати пяти километрах против центра дунайской дельты и окруженный грядой рифов, он был

широко известен в древнем мире как место погребения Ахилла и один из входов в преисподнюю. На нем никогда никто не жил, единственной его постройкой был храм Ахилла, а единственными обитателями — жрецы этого храма. Днем к его северному и восточному берегам приставали корабли, привозившие богатые дары, иногда устраивались поминальные игры. При северо-восточных ветрах остров был отрезан от мира: его западный и южный берега обрывисты, а в остальных местах якоря переставали держать дно. Ахилл считался наряду с Диоскурами покровителем плавающих в Понте. Поэтому нетрудно представить, сколько даров скапливалось на острове. Каждый грек или эллинизированный варвар почитал за высочайшую честь оказать помощь святому месту, если даже она была сопряжена с опасностью для жизни. Во славу этих людей высекали почетные декреты, а сами они оставляли посвячительные надписи.

Не повествует ли надпись Посидея как раз о таком рейде? Признать это мешают сомнения географического порядка. Могли ли полудикие сатархеи, ведущие только меновую торговлю, иметь корабли, достаточно мореходные для того, чтобы дважды пересечь Понт в широтном направлении? Зачем им понадобилась столь далекая и опасная экспедиция, да еще через надежно охраняемый пролив, если они равнодушны к золоту и серебру, а рядовые товары меновой торговли можно было раздобыть в любом прибрежном селении или на проходящих кораблях? Как им удалось благополучно и притом дважды миновать воды тавров, имевших явно более совершенные корабли, а также боспорцев и херсонесцев, чьи флоты, безусловно, вмещались бы в столь кощунственное предприятие?

Вопросов много, а ответов может быть только два: либо это не сатархи, либо это не Левка. Скорее всего — второе, и вот почему. Остров (его название в тексте не сохранилось), по всей вероятности, располагался в Азовском море: это мог быть, например, участок суши в дельте Дона. Тогда понятно и то, что помощь пришла из скифского Крыма: если скифы держали флот в Азовском море, он должен был первым откликнуться на призыв о помощи. Боспорским царям, неустанно борющимся с пиратством у своих берегов, оставалось лишь сделать вид, будто они ничего не знают о «подвигах» своих подданных. Возможен, правда, и третий вариант:

всех черноморских пиратов могли называть сатархами, если это было самое разбойничье племя на понтийских берегах, как всех средиземноморских пиратов называли тирренцами и позднее киликийцами. Но сведений об этом нет.

Однако Левка грабилась, причем неоднократно. В ее водах орудовали как фракийские племена, так и тавры. Обнаруженный на острове почетный декрет ольбиополитов, очевидно принимавших участие в карательных санкциях против пиратов, повествует об опустошении Левки на рубеже IV и III веков до н. э. — ровно на сто лет раньше упомянутого рейда сатархов. Позднее такие набеги, очевидно, стали нормой, а в эпоху императорского Рима Левка была даже оккупирована пиратами. Но если в надписи Посидея упомянут этноним и отсутствует топоним, то в надписях Левки дело обстоит наоборот: о племенах, совершавших эти налеты, нет ни слова. Возможно, они перечислялись в утраченных частях надписей. Это могли быть пиратские народности, обитавшие в северо-западной части черноморского бассейна, или объединенные пиратские флоты вроде тех, что хаживали на Египет при Эхнатоне и блокировали Рим при Цезаре...

В 85 году до н. э. бесславно для Митридата закончилась первая его война с Римом, а сразу за ней и вторая. Подобно лидийскому царю Крезу, Митридат, перейдя Галис, разрушил великое царство¹. Но он не терял надежды вернуть потерянное. Собравшись с силами, понтийский царь сделал в 74 году до н. э. третью попытку завоевать мировое господство — попытку, растянувшуюся на десять лет и стоившую ему жизни. С ужасом наблюдая, как флоты его союзников один за другим гибнут или сдаются на милость Помпея, как остатки его армий в панике ищут убежища в неприступных горах, как одна за другой склоняются перед римлянами завоеванные им области, как римская сеть разом накрыла дичь на двух морях (через два десяти-

¹ Геродот сообщает, что Крез отправил посольство в Дельфы спросить, следует ли ему идти войной на персов. Пифия ответила, что перейдя пограничную реку Галис, Крез разрушит великое царство. Лидийцы вторглись в земли персов и были наголову разбиты. Предсказание оракула исполнилось, но не так, как ожидал Крез: разрушенным оказалось его собственное царство.

летия после того, как сеть Митридата накрыла римлян на всем Востоке), этот талантливый и страшный человек бежал в Пантикапей, чтобы собраться с силами и вновь идти на ненавистный Рим. В 63 году до н. э., когда восстали боспорские города, блокированные римским флотом, а сын Митридата Фарнак переметнулся к римлянам с частью армии, «пантикапейский Ганнибал» принял яд в своем дворце на пантикапейском акрополе. Оттуда он видел затуманенным взором бескрайнее море, усеянное римскими кораблями. Яд не подействовал, и верный раб Митридата вонзил в своего господина милосердный меч. Узнав о его смерти, Помпей, осаждавший в это время Иерусалим (это было первое вторжение римлян в Иудею), поспешил в Понт и провозгласил его римской провинцией.

Пантикапейские пираты, составлявшие наряду с киликийцами заметную часть Митридатова флота и вербовавшиеся в основном на берегах Боспора Киммерийского, последнее убежище нашли в Меотиде. Там же к ним присоединились остатки разбойничьих эскадр, в течение двух лет противостоявших римской осаде в Амисе, Синопе и Гераклее. Став властителями Понта Эвксинского, римляне очутились в положении человека, поймавшего медведя, но бессильного подчинить его своей воле, потому что тот его «не пускает». В 48 году до н. э. Фарнак опустошил Колхиду, имея целью преимущественно Диоскурию — самый северный город на кавказском берегу, перешедший под римское владычество; примерно столетие спустя, в первой половине I века, гениохи столь же основательно разграбили Питиунт; в 57 году скифы осаждают Херсонес — ключевой пункт в Тавриде.

После этого набега римляне расквартировали свои войска в важнейших городах Крыма и Кавказа. Иосиф Флавий приводит слова иудейского царя Агриппы II о том, что причерноморские и приазовские племена, в том числе боспоряне, гениохи, колхи, тавры «держатся в повиновении тремя тысячами легионеров, и сорок восемь военных кораблей полностью усмирили прежде неприступное и суровое море». Эти корабли крейсировали вдоль побережий, охраняя устья судоходных рек и короткий путь через море. Важнейшие гавани защищались солдатскими гарнизонами. Пираты были вынуждены довольствоваться береговым разбоем, нападая на потерпевших кораблекрушение. Рассказ Тацита

та, относящийся к последним дням Митридата, о том, как тавры напали на отнесенную к их берегу римскую эскадру и убили префекта когорты и множество воинов, мог бы быть датирован любым более поздним временем и прилагаться к любому племени в любой точке побережья Понта Эвксинского. Например, ко II веку, когда разбойничий отряд фракийских или сарматских пастухов-костодоков вторгся в Грецию и дошел до Элатеи, где был разбит фокидским ополчением, собранным олимпиоником Мнесибулом.

Безопасность судоходства немедленно сказалась на оживлении захиревшей было торговли, игравшей не последнюю роль в жизни Римской республики, а затем империи. Расцветают Гераклея, Диоскурия, Ольбия, Пантикапей, Синопа, Танаис, Тира, Херсонес. Торговля стала всеобщей. Второе рождение переживают Буго-Днепровская, Волго-Донская, Дунайская, Рионская и другие речные водные системы, связывающие морской бассейн и внутренние районы в единое целое. Создаются крупные торговые корпорации, на средиземноморских рынках появляются новые диковинные товары. Возникают и быстро становятся популярными культы Посейдона Сосинея («Спасителя кораблей») и Афродиты Навархиды («Судоначальницы»), почти затмившие культ Диоскуров. Эти боги стали общеримскими.

Вплоть до III века римляне оставались господами Понта Эвксинского. Потом пришел конец.

В 30-х годах III века, при Александре Севере, страшному опустошению подверглась Горгиппия; через десять лет, когда Рим с помпой праздновал свое тысячелетие (21 апреля 247 года), — Танаис. В течение последующего тридцатилетия готы, захватившие боспорский флот, взяли штурмом Питиунт, осадили Фасис, но не желая тратить времени на бесплодную осаду, ринулись дальше и овладели Трапезунтом. Осколки пиратских эскадр, теснимых римлянами на море и готами на побережьях, искали спасения на севере. Скапливаясь в устьях больших рек, они наспех зализывали раны, усиливались за счет разоренных готами скифов и неуловимыми страшными смерчами проносились по побережьям Понта, прежде чем римляне могли принять меры, и даже грабили берега Пропонтиды и Эгейского моря, как это было в середине III века. Отдельные флотилии понтийских пиратов заплывали в Кипрское море, промышляли на берегах Ликии и Памфилии

и проникали во внутренние области до Каппадокии. До сих пор эти рейды носили грабительский характер, но с середины III века пиратство становится частью великого переселения народов, начатого готами с низовьев Дуная. В третьей четверти того же столетия некоторые пиратствующие племена фракийского берега терроризировали Балканы.

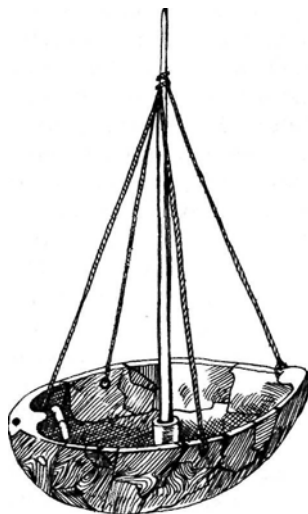
Это было началом новой главы в истории понтийского пиратства.

Стасим шестой

ДИОСКУРЫ

Почти полное отсутствие источников не позволяет достаточно уверенно говорить о кораблях черноморских народов. Археологи извлекли и исследовали немало судов у берегов всех черноморских стран, но все они или принадлежали грекам и римлянам, или более позднему времени. Несколько примитивных изображений торговых парусников, обнаруженных на территории Боспорского царства, очень похожи на римские, и их анализ мало что может добавить к тому, что мы знаем о кораблях Рима. Монеты времени Антонинов и Северов, найденные в разных местах империи, также изображают бесспорно римские корабли. Почти наверняка можно сказать то же самое относительно монет черноморских городов римского времени.

Колхидские суда, возможно, были близки к тем, что плавали вниз по Евфрату. Вот как их описывает «отец истории»: «В Армении, которая лежит выше Ассирии, вавилоняне нарезают ивовые прутья для остова корабля. Снаружи [остов] обтягивают плотными шкурами



Шумерское «круглое» судно середины 4-го тысячелетия до н. э. Глиняная модель из Эриду

наподобие [круглого] днища корабля. (Геродот забыл упомянуть, что шкуры прошпаклевывались по швам горной смолой.— А. С.) Они не расширяют кормовой части судна и не заостряют носа, но делают судно круглым, как щит. Затем набивают все судно соломой [для обертки груза] и, нагрузив, пускают плыть вниз по течению... Управляют судном с помощью двух рулевых весел, которыми стоя загребают двое людей. Один из них при этом тянет судно веслом к себе, а другой отталкивается. Такие суда строят очень большого размера и поменьше. Самые большие вмещают до 5000 талантов груза. На каждом судне находится живой осел, и на больших — несколько. По прибытии в Вавилон купцы распродают свой товар, а затем с публичных торгов сбывают и [плетеный] остов судна, и всю солому. А шкуры потом навьючивают на ослов и возвращаются в Армению. Вверх по реке ведь из-за быстрого течения плыть совершенно невозможно. Поэтому и суда строят не из дерева, а из шкур. Когда же купцы на своих ослах прибывают в Армению, то строят новые суда таким же способом. Таковы у них [речные] суда». Такие рейсы были выгодны: суда стоили недорого, а их грузоподъемность в сто тридцать тонн сразу окупала все затраты. Как видно, эти легкие и глубоко сидящие, а значит, и достаточно устойчивые суденышки объединяли в себе некоторые черты римских гиппагов, понтонов и кавкариев и, возможно, явились прообразом всех этих типов. И не только этих: они использовались, например, для наведения наплавных мостов, как моноцилы или линтеры, и могли вмещать до десяти человек, как более крупные типы. Эти суда — куфы («корзины») — до сих пор ходят по иранским рекам. В VII веке до н. э. их изображали ассирийцы на своих рельефах, например в Ниневии, а по описанию Геродота они очень напоминают те, с какими познакомился Цезарь у британцев. Если их сделать шпангоутно-килевыми и снабдить гибкой системой управления, на них в тихую погоду можно выходить в море, как и на их тезках — римских корбитах. Возможно, подобные суда класса река — море существовали у народов, обитавших в устьях великих рек.

К судам такого смешанного типа следует отнести и камары, упоминаемые Страбоном, Тацитом и Авлом Геллием, известные в общих чертах из описаний как античных, так и грузинских (Вахушти Багратиони) авторов, и имеющие параллели у некоторых народов Вос-



Месопотамско-индийская куфа

тока. Видимо, они были распространены по всему Черноморью. Страбон называет их пиратскими кораблями ахейцев, зигов и гениохов. Но эти суденышки были привычными и на других черноморских побережьях.

Возможно, к этому типу или близкому к нему относится деревянный челн, извлеченный в 1937 году со дна Южного Буга и явно предназначавшийся для смешанного плавания.

Камары хорошо были известны и в Трапезунте. «Варвары,— пишет Тацит,— с удивительной быстротой понастроили себе кораблей и безнаказанно бороздили море. Корабли эти называются у них камары, борта их расположены близко друг к другу, а ниже бортов корпус расширяется; варвары не пользуются при постройке кораблей ни медными, ни железными скрепами; когда море бурно и волны высоки, поверх бортов накладывают доски, образующие что-то вроде крыши, и защищенные таким образом барки легко маневрируют. Грести на них можно в любую сторону, эти суда кончаются острым носом и спереди, и сзади, так что могут с полной безопасностью причаливать к берегу и одним,

и другим концом». Это самое обстоятельное из дошедших до нас описаний камар. Страбон дополняет, что эти узкие бипоры вмещали примерно двадцать пять человек, редко — до тридцати. Флотилии камар долго господствовали на море, грабя корабли и прибрежные города. Именно на них выходил в море неуловимый для римлян Аникет. Корабельные стоянки камарам не требовались: осенью команды взваливали свои суда на плечи и укрывались вместе с ними в лесах, где жили до наступления навигации, пробавляясь мелкими прибрежными грабежами. Точно так же они скрывались от преследования.

Достоверных изображений камар не сохранилось. Такое суденышко с «двойным носом», но круглой, широкой и пузатой средней частью, изображено на одном малоизвестном рисунке Брейгеля Старшего. «Крышу» его образуют шпангоуты обоих бортов, продолжающиеся над кромкой борта и плавно сходящиеся вверху, над диаметральной плоскостью судна. Похоже на камару, но можно ли утверждать это с уверенностью? Недалеко от Варны обнаружена гробница, на ее внутренней стене найден рисунок узкой длинной ладьи с очень высокими и одинаково заостренными штевнями и с мачтой, несущей треугольный парус. Ни одна деталь этой фрески не противоречит ни рисунку Брейгеля, ни тому, что писали Тацит и Страбон о камарах! Во всяком случае, это не греческое и не римское судно, и оно в некоторых деталях напоминает галльские суда, виденные Цезарем.

Происхождение названия «камара» тоже не вполне ясно. Страбон уверенно говорит, что это слово — греческое. Но Геродот называет камарой вавилонскую крытую повозку (кибитку), Диодор — сводчатую комнату, похожую на кибитку, Гомер такого слова вовсе не знает. Значит, оно — восточное? Скорее всего, да. Удивительная аналогия двойному значению камары имеется в тюркских языках: «кибит» означает и крытую повозку, и небольшой глинобитный дом (особенно в Средней Азии).

Другое истолкование термина исходит из того, что это искаженное греками местное название, означающее просто «лодка»: *hamarogî* черкесов, *hamagque* аджарцев. Но кабардино-черкесский язык едва ли мог возникнуть намного раньше XIII века, когда в литературе встречается первое упоминание о черкесах, а древнейшие сведения об аджарцах содержатся в армянских

источниках. В армянском же языке слово *hambaru* являет собой кальку обоих значений греческой «камары», как и грузинское *kataga*.

Кто же у кого заимствовал — кавказцы у греков или греки у кавказцев? Второй вариант выглядит правдоподобнее (грузинское «камара» — явно вторичное, возвратное заимствование). Но есть еще и третий.

В росписи римских терм в Варне сохранилось изображение одномачтового, но двухпарусного судна с носовым украшением в виде бараньей головы. Его корпус сильно удлиннен и расширен от носа к корме. Очень похоже на камару в некоторых деталях — в тех, что сочли нужным отметить Тацит и Страбон... Третий вариант этимологии «камары» как раз и сближает ее с индоиранским *hamarq*, что означает «баран». При этом можно руководствоваться как общими рассуждениями — что головы животных часто украшали ростры древних судов, так и конкретной привязкой к Колхиде — краю Золотого Руна. Но тогда придется признать, что слово «камара» принесли в Колхиду северные соседи — ираноязычные скифы.

В этом нет ничего невероятного: ведь скифы и само море окрестили Черным — Акшаена. За скифами шли финикияне. Акшаена они переименовали в Ашкенас, сохранив прежнее значение топонима, но подчеркнув северное положение моря. Кроме того, ашкеназами они называли скифов и, возможно, вообще все северные народы; таким образом, Ашкенас — это еще и Скифское море. Греки восприняли финикийский термин, подыскав ему по созвучию аналогию в своем языке и тоже сохранив значение. Акшаена, Ашкенас, Аксенос — все они означают суровое.

С камарами могло быть несколько иначе. Если допустить, что слово произошло от иранского «баран» и пушено в обращение скифами, то окончательно «оформить» его могли как раз финикияне: в их языке *kataga* означает «темный». Это слово без изменения было воспринято древними иудеями (оно употреблено, например, в библейской Книге Иова) и, вероятно, греками, назвавшими известные им по слухам северные народы киммерийцами и поместившими их в «темной» части Ойкумены. Отсюда — Боспор Киммерийский, «Северный» (по отношению к Боспору Фракийскому). Имя Гомер — это тоже искаженное «камар» — темный: Гомер был слеп. Здесь же исток этнонима «кимвры» —

народа, жившего на севере Ютландии, и топонима Кимврский мыс. Вавилоняне могли называть камарами свои кибитки, если они, как и колхидские суда, имели одинаковую конструкцию — речной каркас, обтянутый темными шкурами. Это не противоречило и второму значению слова «камара». Судя по рассказу Геродота, вавилонские камары выполняли функцию, радостную отнюдь не для всякой вавилонянки: каждая из них обязана была раз в жизни прибыть в этой закрытой повозке к святилищу Афродиты, чтобы отдалась за деньги чужестранцу. Аккадский язык Вавилонии, финикийский и древнееврейский принадлежат к одной группе...

И еще: «темные» корабли по своей «биографии» удивительно напоминают «черные» корабли Гомера — наводившие ужас на врагов.

Какова была скорость камар, тоже неизвестно. Во всяком случае, они не должны были уступать по скорости преследуемым греческим и римским судам. Но порой трудно определить, где древние авторы говорят о привычных им кораблях, а где — о местных.

В море, где ничто не препятствовало движению, скорость была втрое быстрее, чем на узких извилистых речных фарватерах, требующих непрерывных промеров глубин. По свидетельству Геродота, суда его времени (надо полагать, пентеконтеры) обычно проходили за день семьдесят тысяч оргий (124,32 километра), а ночью — шестьдесят тысяч (106,56 километра), то есть передвигались со скоростью 5,56 и 4,85 узла соответственно.

Но дальше «отец истории» противоречит сам себе. Он указывает расстояние от Стамбула до Риони и от Анапы до реки Терме соответственно миллион сто десять тысяч оргий (1971, 36 километра) и триста тридцать тысяч (586,08 километра) и заявляет, что первое покрывалось за девять дней и восемь ночей, а второе — за три дня и две ночи. Вопрос в том, от чего отталкивался Геродот: от расстояний или от времени пути? Если от расстояний, то он ошибся в расчетах: они равны соответственно примерно тысяче ста и тремстам семидесяти километрам, и тогда средняя скорость составляла бы 2,88 и 3,32 узла. Если же принять, что он руководствовался хорошо известными днями пути, то он абсолютно точен, но поскольку расстояния им сильно завышены, то надо признать,

что суточная скорость судов была в среднем 3,1 узла. Не следует при этом забывать, что древние корабли могли идти под парусами, на веслах или с двойным двигателем, в балласте или в полном грузу, по ветру и течению или против них, строго следуя изгибам берега или срезая углы в известных им местах.

Эти выкладки не противоречат и свидетельствам поздних античных авторов. Птолемей, например, приводит сообщение Марина Тирского, что расстояние от мыса Прас до мыса Гвардафуй у восточного побережья Африки (около трех тысяч километров) корабли проходили при попутном ветре за двадцать или двадцать пять дней, делая ежедневно тысячу стадиев, то есть со скоростью четыре узла. Птолемей резонно при этом замечает, что плававшие этим путем «сообщили только, сколько дней они провели в пути, но не сосчитали, сколько дней они действительно плыли: ведь на протяжении столь длительного времени и сила и направление ветра меняются». Действительно, при указанной скорости корабли должны были преодолевать это расстояние примерно за семнадцать суток (не дней!). Если же они плыли двадцать или двадцать пять суток, то их скорость была соответственно 3,36 и 2,75 узла — почти те же цифры, что у Геродота. Судя по сообщению римского поэта Авиена, такие корабли относились к «быстро идущим». Он указывает, что от Геракловых Столпов до Пиренейского мыса (примерно тысяча сто километров) массалиоты добирались за семь дней. Поскольку это соответствует маловероятной скорости 7,1 узла, мы вправе предположить, что и здесь речь идет о круглосуточном плавании (по-видимому, именно так принято было исчислять расстояния), и тогда получаем скорость 3,53 узла.

Картина резко меняется, едва заходит речь о речных плаваниях. И дело здесь не только в неверных оценках расстояний. Если в море стоит лишь приблизиться на три километра к берегу, чтобы не обращать внимания на течение, то на реках с ним приходится считаться постоянно. На реках небольшие глубины, иные свойства воды, много отмелей и подводных опасностей, могут встретиться плавучие бревна, способные проломить борт легкого судна а на мелководье и в узкостях гребцы могут поломать весла. Поэтому даже на широких и полноводных реках суда теряли скорость в два-три раза. Геродот сообщает, что расстояние от устья Ду-

ная до того места, где он разделяется на рукава (около семидесяти двух километров), суда проходили за два дня, то есть шли со скоростью 1,61 узла. Если учесть при этом скорость встречного течения (примерно один километр в час), можно утверждать, что собственная скорость судов была чуть больше двух узлов, и при этом она должна была постепенно ослабевать по мере того, как гребцы уставали.

Сложнее обстоит дело с определением скорости плавания по Днепру. Если верить Геродоту, от устья до порогов (триста двадцать километров) суда проходили за сорок дней, то есть имели скорость шестьсот семьдесят семь метров в час, или 0,36 узла. Такая смехотворная цифра заставляет предположить ошибку вроде той, какую допустил Геродот при определении расстояния от Гелиополя до Фив. Но ошибка маловероятна при исчислении дней пути (это-то греки знали точно), а расстояние от устья до порогов он не называет вовсе. Вопрос запутывается еще больше, если обратиться к Страбону: он исчисляет длину Днепра вместе с лиманом и сообщает, что река судоходна на шестьсот стадиев (106,56 километра), причем двести из них (35,52 километра) приходятся на лиман (в наше время — пятьдесят пять километров). Возможно, Страбон имеет здесь в виду не Днепр, а Южный Буг: он говорит о плаваниях в Ольбию и мог спутать реки благодаря другому названию этого города — Борисфен, но если даже приплюсовать к длине Днепра от устья до порогов длину лимана, это не спасает положения: скорость возрастает лишь до 0,42 узла.

Эту несуразность можно объяснить двояко. Либо Геродот имел в виду весь Днепр, и тогда при скорости около трех узлов греческие корабли могли действительно проходить его за сорок дней. Либо следует допустить, что он говорит здесь о легких челноках местных жителей, вроде армянских, на которых, по словам самого же Геродота, вверх по реке «из-за быстрого течения плыть совершенно невозможно». Средиземноморские греки доставляли свои товары в Ольбию и, как правило, здесь же их и сбывали. Дальше за дело брались ольбиополиты. Они грузили товары на лодки и переправляли их к порогам, куда с верховьев Днепра прибывали скандинавы, а с запада и востока — окрестные племена. Через пороги ходили редко, хотя Геродот и неправ, называя их непрохо-

димыми: через них существовал путь, получивший позднее название Старый ход, или Казацкий ход, но несомненно известный местным племенам с незапамятных времен. Нагруженная лодка, идущая против сильного течения, едва ли могла развить большую скорость. Начальный участок пути она проходила быстрее. По мере же того, как гребцы теряли силы, а течение в районе порогов усиливалось, скорость ее должна была заметно ослабевать. К этому добавлялись частые привалы для отдыха и торговли. В среднем же цифра, названная Геродотом,— 8,125 километра в день выглядит в этом свете более или менее реальной. Не противоречит ей и указание на то, что в одиннадцати днях плавания вверх от устья обитали земледельческие скифские племена: в восьмидесяти-девяноста километрах от устья, в районе Каховки, начинаются плодородные черноземы, сменяющие темно-каштановые почвы правобережья и Алешковские пески левого берега.

Возможно, впрочем, и принципиально иное толкование текста Геродота о плавании по Борисфену — в том случае, если допустить, что в тексте «Истории» оказалось одно лишнее слово, внесенное, как бывало нередко, каким-нибудь переписчиком его труда и превосходно прижившееся. Если из фразы о том, что «с севера течение Борисфена известно на расстоянии сорока дней плавания от моря», убрать слово «плавания» — мы получим совершенно иную картину. Ведь длину реки можно измерять и пешим ходом по берегу. Так делал и сам Геродот, когда путешествовал по Египту: выше Элефантины — той самой, где он напутал в измерении расстояний и скорости судов,— «приходится сойти с барки и далее двигаться сухим путем вдоль реки 40 дней. Ведь здесь Нил усеян острыми утесами, [выступающими из воды] подводными камнями, так что плавание невозможно». Чем не Борисфен! Да и не перепутал ли историк эти две реки? Нет, не перепутал: сам же Геродот сравнивает Днепр с Нилом: «Это единственная река, да еще Нил, истоков которой я не могу указать (да, как думается мне, и никто из эллинов)».

Там сорок — и тут сорок. А вот и еще: когда умирают незнатные скифы, то их родственники возят покойников «по округе сорок дней, а затем предают погребению». Точно так же возили и правителей, чьи

гробницы «находятся в Геррах (до этого Борисфен еще судоходен)». Тело царя возили по всем областям его царства, повергая их в траур. Но большинство скифского населения обитало вдоль Днепра, и достаточно было проехать вдоль него, чтобы охватить все или почти все области. И этот путь, от устья реки до порогов, занимал ровно сорок дней! Эта цифра, впрочем, столь же правдоподобна, сколь и подозрительна: в Египте сорок дней длился процесс бальзамирования (и время траура), после чего усопший был готов предстать перед богами загробного царства для определения своей участи. С этим связаны и христианские сороковины — поминание покойника на сороковой день после смерти.

Итак, если слово «плавания» в тексте Геродота лишнее или если оно попало туда вместо «пути» — никакой загадки нет, и мы вправе исчислять скорость судов, плывущих вверх по Борисфену, по аналогии с другими, в зависимости от эпохи и типа судна. Едва ли она превышала три узла, как на том же Ниле, то есть была чуть ниже, чем на море, где не надо особенно следить за фарватером.

Вниз по рекам скорость судов, складываясь со скоростью течения, была близка к морской. Например, Южный Буг на всем его протяжении (восемьсот шесть километров) гребцы преодолевали за девять дней, то есть плыли со скоростью четыре узла, делая по 89,5 километра в день. В этих условиях гребцы уставали меньше, и скорость поддерживалась более ровной, чем при плавании против течения.

Лишения, связанные с продолжительностью каботажного плавания, опасность пиратства и опасности природные, маловыгодность рейсов вдоль берегов, где приходилось думать не столько о торговле, сколько о сохранности груза и самой жизни, заставляли искать если не более безопасные, то по крайней мере более короткие пути. Их знали местные жители. От них они стали известны грекам. Медея указала аргонавтам прямой путь от мыса Карамбис к устью Истра. Геродоту уже известны наибольшие длина и ширина Понта: 1971,36 и 586,08 километра. Неважно, что Геродот ошибается: наибольшая длина Черного моря (между Бургасским заливом и устьем Ингури) составляет лишь 1148,24 километра, а ширина (между Сычавкой и Эрегли) — 614,86. Важно то, что греки пересекали

Понт напрямую, и только несовершенная система их счисления мешает нам нанести на карту их маршруты и в полной мере оценить их достижения в морском деле.

Начало интенсивного освоения прямого пути через Понт следует, по-видимому, отнести к середине VI века до н. э., когда жители Синопы основали Гераклею Понтийскую — специально для торговли оливковым маслом и вином в пределах Понта Эвксинского. Едва ли можно объяснить простым совпадением, что Гераклея была заложена именно в южной точке кратчайшего черноморского пути. Скорее, дело обстоит наоборот: путь этот был известен давно, и теперь милетяне заявили на него свои права. Монополия Гераклеи на эти товары перешла в середине III века до н. э. к ее метрополии, и это можно связать с расцветом на противоположном берегу моря колонии Гераклеи — Гераклеи Таврической, основанной в первой четверти V века до н. э. и позднее переименованной в Херсонес. Не может быть никаких сомнений, что 550—421 годы до н. э., то есть время между основаниями обеих Гераклей, — это период оживленнейших морских рейсов по маршруту Пафлагония — Таврида. Дискутируется лишь вопрос о точной локализации маршрута — между мысами Сирийским и Криуметопон или непосредственно от Гераклеи к мысу Парфенон. Но спор этот носит чисто академический характер, ибо его участники, по-видимому, полагают, что между этими парами пунктов греки плыли как по узкому и опасному фарватеру, не допускающему ни шага в сторону. Конечно, это было не так. Мореходы могли покидать малоазийский берег в любой точке между Синопой и Гераклеей и, проходя достаточной широкой «мертвой зоной», справа от которой восточный поток течения плавно поворачивает к югу, а слева западный — к северу, благополучно достигали Тавриды. У берегов Малой Азии дуют круглогодичные бризы: морские — через несколько часов после восхода солнца, береговые — после его захода. Поэтому корабли отправлялись в путь ночью, а днем их подхватывал морской бриз, дующий в сторону берега назначения. Дневной путь напоминал грекам родное Эгейское море: с середины пути они могли в ясную погоду видеть оба берега одновременно. Это расстояние, всего 266,7 километра, они проходили за тридцать шесть часов,

если скорость их судов была четыре узла. Зимой, с октября по май, бризов в районе Крыма нет, а в декабре — январе возможно даже обледенение судов. Вероятно, в этот период прямое сообщение прерывалось.

Черноморские народы, как и их средиземноморские собратья, с древнейших времен знали якорь. Первый из них — четырехугольная каменная плита с тремя отверстиями, куда вставлялись деревянные лапы — был поднят подводными археологами 17 августа 1966 года у мыса Калиакра. Год спустя нашли два якоря в районе древнего Салмидесса — трапециевидные камни с двумя отверстиями для лап. Такие или подобные якоря использовали все народы на ранней стадии развития мореплавания, их, в частности, упоминал Геродот при описании египетских судов. Новый тип, выплавленный из железа, с заостренными лапами, выдвижным штоком и рымом для крепления каната или цепи, появился в V веке до н. э., но был еще редок и не упоминается авторами той эпохи. Он известен лишь по изображениям на монетах. Эти якоря имели огромное разнообразие форм в зависимости от места и времени изготовления. Якорь VI века до н. э., выловленный в Днепре и хранящийся в Запорожском краеведческом музее, имеет, например, длину сто пятьдесят восемь сантиметров и размах лап сто три сантиметра, более поздний якорь из Созопола — соответственно сто пятнадцать и семьдесят. Вес их колеблется, в зависимости от размеров, от восьмидесяти до пятисот сорока пяти килограммов (якорь с барки Калигулы), а длина — от одного до трех с половиной метров.

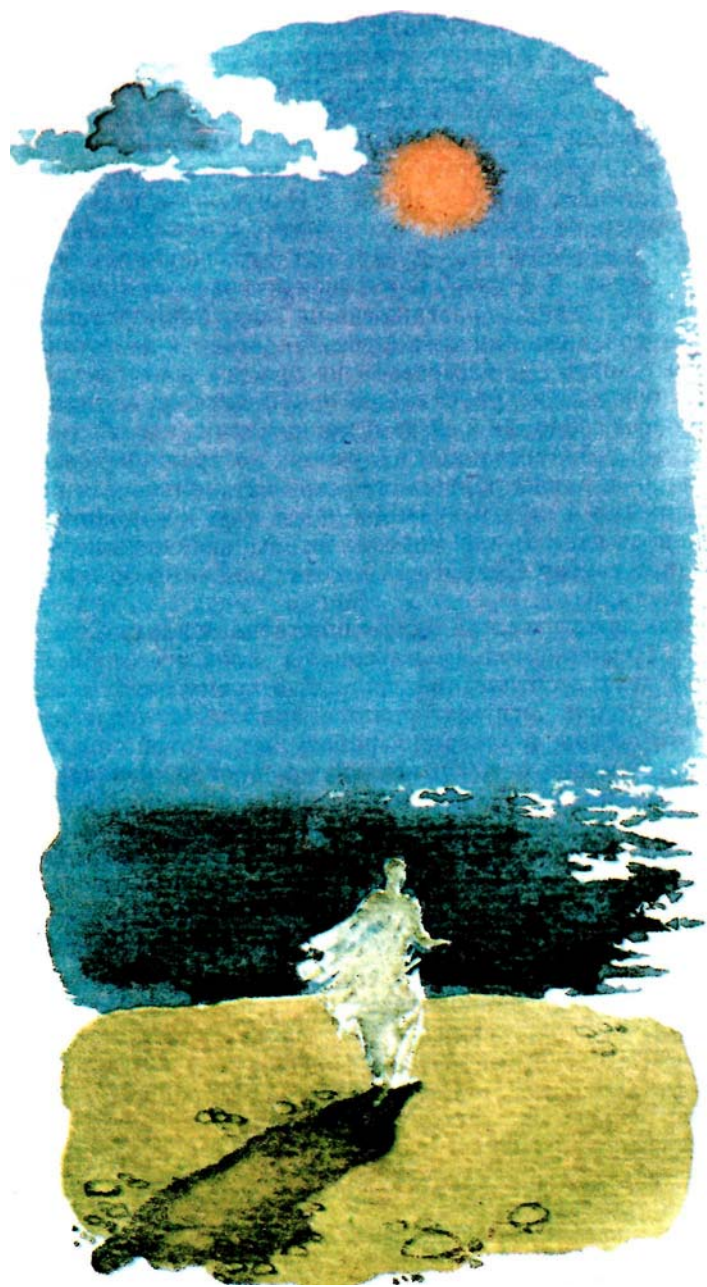
Неоднократно высказывалось предположение, что черноморские народы пользовались картами. Версия эта заманчива, но доказательства ненадежны. Вообще говоря, состояние картографического искусства в древности, далеко еще не изученное, вызывает почтительное изумление. Так называемые реконструкции «карт Гомера» или «карт Эратосфена», по сей день создаваемые в тиши кабинетов, явно не имеют ничего общего с действительностью. Древние наверняка знали и умели куда больше, чем им пытаются приписать наши ученые теоретики. Современникам Гомера,

например, уже известна форма Хиоса, похожего на ахейский щит. Критяне усматривали в контурах своего острова силуэт священного животного — дельфина. Фукидид называет Сицилию Тринакрией — «треугольной». Пифей, посетивший Британию, устанавливает, что она имеет форму треугольника, а Аристотель знает древнее имя Сардинии — Ихнусса («след»), намекающее на сходство с отпечатком ноги великана.

Можно подумать, будто все это сообщили грекам Дедал и Икар, видевшие острова «с птичьего полета»! Эллины разглядывали очертания островов на вычерченных ими же картах. А составить достаточно верные карты — дело совсем не простое и не быстрое. Скрупулезно, не упуская ни одной детали, античные географы собирали и систематизировали сведения даже о самых незначительных излучинах побережий. Только дальние окраины обитаемого мира оставались для них туманными и расплывчатыми, пока туда не проникали путешественники или мореплаватели, включавшие эти земли в состав Ойкумены. А тогда уже ими занялись географы.

Нам пока известна одна-единственная карта Северного Причерноморья: материалы для нее собирал более двух десятилетий Агриппа во время своих военных походов. Эти материалы обработала после его смерти сестра, а завершил работу над картой сам Август на склоне лет. Не исключено, правда, что карта Агриппы имела и какой-то местный прототип. На ней впервые вместо «Скифия» начертано «Сарматия». Эта карта послужила образцом для знаменитых «таблиц» Конрада Певтингера в XII или XIII веке. Поэтому можно утверждать, что карта Агриппы в такой же мере принадлежит античности, в какой и средневековью.





**ВРЕМЯ И МЕСТО ДЕЙСТВИЯ:
XX ВЕК, ТЕАТР**

Сцена ярко освещена. На проскениуме стоит хорег, он обращается к зрителям. По мере того как он говорит, свет медленно слабеет, и с последним словом сцена погружается во мрак.



то же были они — те, кто лишал сна и покоя царей и прославленных полководцев, кто росчерками форштетвей своих кораблей подписывал приговоры целым народам, своими мечами превращал точки в конце международных договоров в многоточия, кто тенью своих парусов покрывал моря и континенты?

Они играли без масок, мы знаем некоторые имена, а портрет одного из них — Секста Помпея — даже сохранился на камне.

До самого конца античности никто не мог с уверенностью сказать, кто подлинный хозяин моря. Перикл? Трудно подсчитать, сколько средств он вложил в защиту афинской торговли. Октавиан? Только честности Секста и предательству его навархов он обязан жизнью и тогой. Митридат? Немногого он бы стоил, не будь у него пиратского флота. Зато разбойничьи государства Самоса, Крита, Киликии выполняли единственную функцию, ради которой они и создавались, не отвлекаясь на другие заботы. Они знали себе цену, и они ее получали.

Живучесть пиратства может показаться сверхъестественной, но она не должна

удивлять. Порожденные конкретными социально-экономическими условиями пираты только с ними и могли исчезнуть. Новые условия порождали новых пиратов — с новой тактикой, кораблями новых типов, новыми взаимоотношениями с новыми властителями новых прибрежных государств. Конвульсии раненой змеи часто принимались за агонию, а змея выживала и с каждым разом жалила больнее. Так было после Перикла, Помпея, Эвмела. Наученные опытом тысячелетий, царствующие особы XVI—XVIII веков уже не строили иллюзий, они противопоставляли силе силу.

Народы Средиземного и Черного морей развивались в приблизительно одинаковых географических условиях, и это обстоятельство наложило неизбежный и неизгладимый отпечаток на их деятельность, одинаковую тоже лишь приблизительно. Но если в сфере производства хозяйство довольно четкую специализацию (Греция — вино и оливки, Египет — пшеница, Финикия — пурпур, Карфаген — стекло и олово), то в сфере сбыта господствовали только такие виды хозяйственной деятельности, как торговля и пиратство (что было по существу одним и тем же) и война. И властителями морей в этих условиях становились те, чьи корабли плыли быстрее и дальше, кто лучше знал географию, навигацию, свойства ветров и течений. Не случайно так тщательно охранялись корабельные стоянки, окутывались глубочайшей тайной наиболее важные торговые пути, в минуту крайней опасности уничтожались карты и периплы (их дошло до нас так мало!). И не наша вина, что слова «возможно», «вероятно», «может быть» историку приходится употреблять куда чаще, чем хотелось бы.

Теоретически плавающий по морям мог быть воином, купцом или пиратом. На практике эти три профессии неразделимо сливались в одной. Морской труд предполагает знание судостроения, географии, мореходной астрономии и других наук. Дальние плавания, поиск новых источников товаров и рынков сбыта способствовали развитию знаний о мире. Определяющую роль в этом процессе вплоть до христианской эры играли пираты, неуклонно продвигавшиеся вслед за торговыми кораблями, открывавшие новые гавани и якорные стоянки, заставлявшие купцов плыть все дальше и дальше, достигавшие их и ... снова догонявшие. Это была гонка по замкнутому кругу, и в ней

невозможно отличить лидера от преследуемого. Якорные стоянки и гавани с течением времени становились важнейшими портами и крепостями. Открытые острова и морские дороги способствовали развитию большой торговли, поискам гаваней и прокладке новых трасс. Блокирование торговых путей побуждало купцов искать новые, обходные маршруты и основывать новые города. Мореходство неуклонно раздвигало границы Ойкумены. Информация о новых землях и народах, сосредоточивавшаяся в храмах, дала толчок Великой греческой колонизации. Вместе с переселенцами во вновь открытые окраинные моря, к новым островам и побережьям шли пираты... И все начиналось сначала — будто в известной апории «Копье»: как далеко его ни бросишь — всегда можно бросить еще дальше. Это была трагедия тысячелетий.

Европейское понятие пиратства столь же расплывчато, как и древнее. Итальянцы называли североафриканских морских разбойников корсарами. Французы именовали себя и англичан, грабивших испанские берега Вест-Индии и вылавливавших испанские галеоны, буканьерами, а позднее заимствовали голландское слово «флибустьер». Сами англичане считали себя «джентльменами удачи»: слово «пират» оскорбляло их патриотические чувства. Позднее между всеми этими звучными «этнонимами» был поставлен знак равенства, и к ним причислили еще каперов, на свой страх и риск, но с письменного разрешения государства захватывавших неприятельские суда или нейтральные с грузами для воюющих стран, а также арматоров, снаряжавших каперские флоты.

Еще более внушительный набор аналогичных понятий был у древних — как общих (пирата, андраподист, лэстес, латрункул, прэдо), так и региональных (киликійцы, критяне, тиррены, этолийцы): в разное время и в разных местах эти слова обозначали одно и то же.

В них много общего. Штурм Феника заставляет вспомнить штурм Картахены. Издевательства над пленниками немногим отличаются от подобных же развлечений Уильяма Роджерса, обладателя красноречивой клички Билли Кровавые Ноги, Монбара по прозвищу Истребитель или Александра Грахама, известного в своей среде как Кровавый Меч. Продолжительность маршрутов древних пиратов вызывает почтение, хотя

они и не огибали Земной шар, как это сделал Фрэнсис Дрейк на своей «Золотой лани». Их государства далеко превосходили пиратские гнезда Вест-Индии, а действия Скердиледа и его коллег могли бы послужить материалом для учебника по каперству.

Но не меньше было отличий, и они служили их «визитной карточкой». Главное отличие пиратов нового времени от античных — в их отношении к экономическому укладу эпохи. Если первые были лишь болезненной помехой торгово-финансовым связям, то вторые являлись органической и неотъемлемой частью экономики, необходимым звеном в цепи рабовладельческого способа производства. Потому-то и была их профессия «трехглавой», потому-то никто и не мог отличить купца от пирата и воина: все они, хотя и по-разному, делали одно дело, первейшей целью которого было приобретение рабов — неважно какими методами и средствами.

В поисках рабов и рынков их сбыта они забирались в уголки Ойкумены, еще сотни лет спустя считавшиеся если не необитаемыми, то во всяком случае не пригодными для жилья. В дальних походах оттачивалось их морское мастерство, чужие воды будили их конструкторскую мысль. На много столетий раньше Микеланджело сформулировали античные пираты мысль, ставшую его девизом: тот, кто следует за другими, никогда не опередит их. Мореходство было обязано своим расцветом небывалому взлету судостроения; судостроение совершенствовалось по мере развития мореходства. Если пираты XVI—XVIII веков выходили в море на стандартных для своего времени судах, как правило захваченных в качестве призов, то их античные собратья изобретали собственные типы, значительно отличавшиеся от широко распространенных и с течением времени ставшие общепризнанными. Таковы либурны, гемиолии, келеты; позднее прижились в государственных флотах и некоторые другие типы. Это не должно удивлять: вполне естественно, что лучшее становилось достоянием всех. Усилия древних инженеров всегда были направлены на создание наиболее оптимальных с точки зрения безопасности и скорости конструкций, и изобретения пиратов побуждали их искать новые решения, вырабатывать эффективные контрсредства для защиты товаров и людей, постоянно рискующих переменить хозяина еще до

прибытия в порт назначения. Пираты вынуждали властителей прибрежных государств обзаводиться по крайней мере адекватными флотами для защиты своих владений и своей торговли, как это сделал Август. Эта военная гонка, шедшая рука об руку с инженерной, привела к выработке конструкций, после незначительных изменений давших толчок мысли византийских и позднейших корабелов и приведших в конечном счете к созданию каравелл Колумба, чайных клиперов и кораблей Моргана.

ДРЕВНЕЕ СРЕДИЗЕМНОМОРЬЕ С ПТИЧЬЕГО ПОЛЕТА
Синхронистическая таблица важнейших событий до возвышения Рима

| Годы | Египет | Крит | Греция | Карфаген |
|-----------------|------------------------------------|-----------------------------------|--------|----------|
| До 3000 | Додинастический период | Раннеминойский период | | |
| 6-е тысячелетие | Первое изображение паруса | | | |
| ~ 3000 | Первая верфь, первые выходы в море | Мачта, якорь | | |
| ~ 3000—2780 | Раннее царство | Разработка иберийских рудников | | |
| ~ 3000 | Объединение Египта | | | |
| ~ 2800 | Первые пирамиды | | | |
| ~ 2780—2250 | Древнее царство | | | |
| | Плавание Снофру | | | |
| | Пирамида Хуфу | | | |
| | «Солнечные ладьи» | | | |
| До 2700 | | Неолит | | |
| | | Предполагаемые морские экспедиции | | |

на юг (до Мадагаскара) и север (до Британии)

Рубеж XXV и XXIV вв. Надпись Уны

~ 2423—

VI династия. Кормчие Хнумхотп и Хиви

~ 2550

Пирамида Сахура

~ 2500

Пирамида Уэбтен

Постоянные экспедиции в Пунт

~ 2250

Пророчество Неферохо

~ 2050—

Среднее царство

~ 1700

Путешествие Хену в Пунт

~ 1888—

Сенусерт Ш: Нильско-Красноморский канал

1850

Пираты в Красном море

Глиняные таблички с текстами
Водопровод и канализация
Возникновение крупных портовых городов

| Годы | Египет | Крит | Греция | Карфаген |
|-----------------|--|---|----------|----------|
| ~ 1580— 1070 | Новое царство Начало железного века, появление но- вых ремесел | Крит | Греция | Карфаген |
| ~ 1584— | Яхмос I: походы | | | |
| ~ 1559— | на Крит и в Пунт | | | |
| ~ 1501— | Тутмос III: | Торговля с Егип- том. Суда с каютами | | |
| ~ 1447 | | | | |
| 1493—1492 | Экспедиция Хат- шепсут в Пунт | | | |
| ~ 1419— | Аменхотп IV | | | |
| ~ 1400 | (Эхнатон) Пираты в Среди- земном море | | | |
| Дата | Египет | Греция | Карфаген | Рим |
| ~ 1269— | Рамсес III: заве- щание с описанием | | | |
| ~ 1244 | морской экспедиции | | | |

| | | |
|------------|---|---|
| ~ 1200 | Аргонавты | Прибытие Энея в Италию |
| ~ 1190 | | |
| ~ 1118? | Падение Трои. Плавание Одиссея | |
| ~ 1070—332 | Поздний период | |
| ~ 1000 | Образование некрополя в Дейр-эль-Бахари | Начало железного века. Культура Виллановы |
| ~ 825 | | Основание Карфагена |
| 753 | | |
| 715—664 | Эфиопская династия | Основание Рима |
| ~ 704 | | |
| 699 и 671 | Нашествия ассирийцев | |
| 672—638 | | |
| 664—663 | Египет под властью Ассирии | Тулл Гостилий: присоединение Альба-Лонги, войны с этрусками |

| Дата | Египет | Греция | Карфаген | Рим |
|-----------|---|---|--------------------------------|--------------------------------|
| 657—627 | | Тирания Кипсела в Коринфе | | |
| ~ 650 | | Основание Навкратиса | | |
| 627—585 | | Периандр, реконструкция Диолка | | |
| 609—594 | Нехо II: морская экспедиция вокруг Африки | | | |
| ~ 600 | | Основание Массалии. Колонизация черноморских берегов | | |
| 566 | | Первые Панафиней | | |
| 525 | Завоевание страны персами | Изобретение красной фиговой вазовой живописи. Родился Эсхил | Экспедиция Гильдонна и Ганнона | |
| ~ 518—516 | | Путешествие Скилака | | |
| 500—449 | | Греко-персидские войны | | Освящение Капитолийского храма |

- ~ 485 Родился Геродот
480 Сражения у Фермопил и при Саламине. Поражение у Гигане. Разрушение Афин милькара персами
- 444—429 Перикл: строительство флота
- 431 Пелопоннесская война
- ~ 414 Гибель флота во время похода на Сиракузы
- 406 Победа при Аргинусских островах
- 405 Победа спартанского флота над афинским у Геллеспонта
- 391 или 389 Экспедиция Фразибула в Черное море
- 388—387 Экспедиция в Гелеспонт
- 355 Вторжение македонян в Грецию
- Храм Либеры, Либеры и Цереры в Риме

| | | |
|---------|---|--|
| 311 | | Уничтожение рим- лянами своего флота |
| 307 | Независимость Афин | |
| 307—301 | Правление Демет- рия Полиоркета | |
| 294 | Утеря независи- мый Родосский, автор мосты поэмы «Аргонавти- ка» | |
| 287 | Родился Архимед | |
| 285 | Основание Алек- сандрийской библио- теки | |
| 279 | | Морской договор с Римом |
| 269 | | Гамилькар: поход в Южную Италию |
| 264 | | Разгром армии Ре-Союз с Сиракуза- гула, начало 1-й Пу- ми. Ввод войск в нической войны Сицилию |
| 260 | | Ростральная ко- лонна |
| 250 | Гавань и маяк | |

| Дата | Египет | Греция | Карфаген | Рим |
|------|-----------------------|---|--------------|---|
| 348 | | | | |
| 343 | Завоевание Персией | | Союз с Римом | |
| 338 | | | | |
| 337 | | Общегреческий конгресс, закон о свободе мореплавания | | Окончание 2-й Латинской войны. Установка на форуме трибуны — «Ростры» |
| 331 | Основание Александрии | | | |
| 327 | | Путешествие Пифагора | | |
| 315 | | Изобретение гексеры и гелтеры, начало строительства полимер | | |

| Дата | Египет | Греция | Карфаген | Рим |
|---------|---|--------|--|------------------|
| 241 | | | Разгром Ганнона при Дрепане римлянами | Мир с Карфагеном |
| 238 | «Канопский декрет», карта звездного неба | | | |
| 228 | | | Основание Нового Карфагена | |
| 226 | | | Договор с Римом | Стычки с галлами |
| 222 | Гибель Колосса Родосского | | | |
| 221—204 | Птолемей IV: строительство судов-гигантов | | | |
| 219 | | | Осада Сагунта Ганнибалом | |
| 218 | | | Начало 2-й Пунической войны. Победы при Тицине и Трентиуме | |

- 217 Трасименская по- Моряк стычки с
беда иллирийцами
- 216 Битва при Каннах
- 215 «Ганнибалова
клятва», союз с Ма-
кедонией и Сираку-
зами
- 209 Захват Нового
Карфагена
- 202 Битва при Заме,
разгром карфаген-
ской армии
- 201 Мир с Римом
- 195 Изгнание Ганни-
бала
- 190 Ростральная фигу-
ра Ники Самофра-
кийской. «Греческий
огонь»
- 151 Война с Масинис-
сой
- 149 Начало 3-й Пуни-
ческой войны

| Дата | Египет | Греция | Карфаген | Рим |
|-------|----------------------|--|---|-----------------------|
| 148 | | Греция становится римской провинцией Ахайя | | |
| 146 | | Уничтожение Коринфа римлянами | Уничтожение Карфагена римлянами, донии превращение его в римскую провинцию Африка | Покорение Македонии |
| 102 | | | | Начало пиратских войн |
| 89—64 | | | | Войны с Митридатом |
| 76 | | | | Цезарь и пираты |
| 67 | | | | Операция Гнея Помпея |
| 31 | Присоединение к Риму | | | Битва при Акции |

- Античная география. М., 1953.
 Античная лирика. М., 1968.
Аполлодор. Мифологическая библиотека. Л., 1972.
Аппиан. Гражданские войны. Л., 1935.
Аппиан. Митридатовы войны/ВДИ *, 1946, № 4.
Аппиан. Римская история/ВДИ, 1950, № 2—4.
Апулей. Апология. Метаморфозы. Флориды. М., 1959.
Аристотель. Афинская политика. М., 1937.
Аристотель. Сочинения: В 4 т., М., 1975—1983.
Арриан Флавий. Поход Александра. М., 1963.
 Библия. Книги священного писания канонические Ветхого и Нового Завета (любое издание).
Вергилий Марон Публий. Энеида. М., 1971.
Геродот. История. Л., 1972.
Гомер. Илиада. Одиссея. М., 1967.
Гораций Флакк Квинт. Оды. Эподы. Сатиры. Послания. М., 1970.
Гунгер И., Г. Ламер. Культура Древнего Востока в картинах. М., 1913.
Диоген Лаэртский. О жизни, учениях и изречениях знаменитых философов. М., 1979.
Ксенофонт. Анабасис. М.—Л., 1951.
Ксенофонт. Греческая история. Л., 1935.
Ксенофонт Эфесский. Повесть о Габрокоме и Антии. М. 1956.
Латышев В. В. Известия древних писателей греческих и латинских о Скифии и Кавказе: В 2 т. Т.1.СПб., 1893.
Лисий. Речи. М.-Л., 1933.
Лукан Марк Анней. Фарсалия. М.—Л., 1951.
Лукиан. Сочинения: В 2 т. М.—Л., 1935.
Овидий Назон Публий. Метаморфозы. М., 1977.
Павсаний. Описание Эллады: В 2 т. М., 1938, 1940.
Пиндар. *Вакхилид*. Оды, фрагменты. М., 1980.
Платон. Сочинения: В 3 т. М., 1968—1972.
Плутарх. Сравнительные жизнеописания: В 3 т. М., 1961 —1964.

* Вестник древней истории

- Повесть о Петеисе III. М., 1978.
Полибий. Всеобщая история: В 3 т. М., 1890—1899.
Светоний Транквилл Гай. Жизнь двенадцати Цезарей. М., 1966.
Секст Эмпирик. Сочинения: В 2 т. М., 1976.
 Сказки и повести Древнего Египта. М., 1956.
Страбон. География. Л., 1964.
Тацит Публий Корнелий. Сочинения: В 2 т. М.—Л., 1969.
Фукидид. История. М., 1981.
 Хрестоматия по истории Древнего Востока: В 2 т. М., 1980.
Цезарь Гай Юлий. Записки о Галльской войне, гражданской войне, Александрийской войне, Африканской войне. М., 1962.
Цицерон Марк Туллий. Диалоги (О государстве, О законах). М., 1966.
Цицерон Марк Туллий. Избранные сочинения. М.; 1975.
Цицерон Марк Туллий. Письма. В 3 т. М.—Л., 1949—1951.
 Эллинские поэты. М., 1963.
 Appianos. Belli Illyrici// Historia Romana. Leipzig, 1962.
 Artemidoros. Oneirocritica. Leipzig, 1963.
 Avienus Rufius Festus. Ora maritime. Barcelona—Berlin, 1955.
 Breasted J. H. Ancient records of Egypt, v. I. N. Y., 1906.
 Cicero Marcus Tullius. De divinatione libri II. Frankfurt a/M, 1898. Corpus Inscriptionum Latinarum, vv. I—XVI. Berlin, 1863—1903.
 Curtius Rufus Quintus. De rebus gestis Alexandri Magni. Leipzig, 1931.
 Demosthenis opera. Paris, 1878.
 Digestae. Corpus iuris civilis, v. I. Berlin, 1922.
 Diodori Bibliotheca historica. Leipzig, 1826.
 Dionysii Halicarnasensis opera omnia, vv. I—V. Leipzig, 1883.
 Dittenberger W. Orientis graecae inscriptiones selectae, vv. I—III. Leipzig, 1903—1905.
 Dittenberger W. Sylloge Inscriptionum Graecarum, vv. I—IV. Leipzig, 1915—1922.
 Florus Lucius Annaeus. Epitome de gestis Romanorum. Leipzig, 1896.
 Gellii Auli Noctium Atticarum libri XX. Leipzig, 1877.
 Iosephus Flavius. Bellum Iudaicum. Berlin, 1970.
 Isocratis orationes, vv. 1—2. Leipzig, 1907—1910.
 Iustini Iuniani M, Epitoma historiarum Pompei Trogi. Leipzig, 1935.
 Livius Titus. Ab Urba condita. Leipzig, 1910.
 Mercer S. The Tell El-Amarna Tablets. Toronto, 1939.
 Orosius Paulus. Historiae adversus paganos. Leipzig, 1889.
 Plinius Caius Secundus [Maior]. Naturalis historia. Stuttgart, 1970.
 Polyaeus. Strategemata. Stuttgart, 1970.
 Pritchard J. B. Ancient Near Eastern Texts. Princeton, 1950.
 Ptolemaeus Claudius. Geographia, vv. 1—3. Leipzig, 1843—1845.
 Res gestae divi Augusti. Berlin, 1883.
 Rich A. Illustriertes Wörterbuch der Römischen Alterthümer. Paris — Leipzig, 1862.
 Solinus Caius Iulius. Collectanea rerum memorabilium. Berlin, 1895.
 Vegetius Renuatus Flavius. Epitoma rei militaris. Leipzig, 1903.
 Xenophon. Anabase. Paris, 1900.

СПРАВОЧНИК ДЛЯ ИНОЗЕМЦЕВ

- Агну-Керас, мыс — Умм-эль-Набайиль (Египет)
- Агригент, город — Агридженто (Сицилия)
- Адана, город — 1) Адана (Турция); 2) Аден (НДР Йемен)
- Адрия, город — селение Агри (Италия)
- Акампис, река — Чорох (СССР)
- Акарнания — область между заливами Патраикос и Амвракикос, прибрежная часть современных греческих номов Акарнания и Этолия
- Акесин, река — Альконтара (Сицилия)
- Акций, мыс — Скила (Греция)
- Алалия, город — селение Алерия (Корсика)
- Алашия — Кипр; другое название — Иси
- Алфей, река — Алфиос (Греция)
- Альба-Лонга, город — существовал на западном склоне Альбанских гор к юго-востоку от Рима близ современного Альбано
- Амис, город — район города Самсун (Турция)
- Амнисий, город — Амнисос (Греция)
- Амурри (Имор), город — египетское название города Арад (см.)
- Амфиполь, город — на побережье бассейна Амфиполис в устье реки Стримон (Греция)
- Анас, река — Гвадиана (Испания)
- Анемурий, город — развалины на мысе Анамур (Турция)
- Антандр, город — Ильджа (Турция)
- Антарад, город — Тартус (Сирия)
- Анемунга, река — Беслета (СССР)
- Антиохия, город — Антакья (Турция)
- Анхиало, город — Поморие (Болгария)
- Анций, город — Анцио (Италия)
- Аой, река — Вьоса (Албания)
- Апамея, город — в районе города Эс-Саклабия (Сирия)
- Аполлония Иллирийская, город — развалины южнее мыса Семани (Албания)
- Аполлония Фракийская, город — Созопол (Болгария)
- Апсар, город — селение Гонии (СССР)
- Арад (Арвад), город — селение на острове Арвад, или Руад (Сирия)
- Арголидский залив — Арголикос (Греция)
- Арина, остров — Платья (Греция)

- Аристеры, остров — Спеопула (Греция)
- Артемисий, мыс — Нао (Испания)
- Архабий, город — селение Архави (Турция)
- Ассур — 1) Ассер — область в Ханаане, примерно соответствовавшая ливанской мухафазе Бека; 2) Ассирия
- Астер, остров — Даскальо (Греция)
- Атабирий, гора — Атавирос (Родос; Греция)
- Афины, город — селение Атина (Турция)
- Африканское море — между Сицилией и Африкой
- Басан (Батанея) — область, примерно соответствовавшая нынешней области Хауран в Сирии
- Баты, город — Новороссийск (СССР)
- Белый берег — побережье залива Эрдек в Мраморном море (Турция)
- Береника, город — на мысе Сиан (Египет)
- Берит, город — Бейрут (Ливан)
- Бетис, река — Гвадалквивир (Испания)
- Библ, город — селение Джубейль (Ливан)
- Византии, город — Стамбул (Турция)
- Бизоне, город — близ Каварны (Болгария)
- Благодатный Полумесяц — участок средиземноморского побережья между Египтом и Турцией
- Большитинское устье Нила — рукав Рашид (Египет)
- Борамы, крепость — в районе мыса Рас-Селата (Ливан)
- Борисфен, река — Днепр (СССР)
- Боспор Киммерийский — Керченский пролив (СССР)
- Боспор Фракийский — Босфорский пролив (Турция)
- Ботрис, крепость — селение Батрун южнее устья реки Эль-Джауз (Ливан)
- Бруттий — область Италии, соответствовавшая нынешней Калабрии
- Бубастис, город — Телль-Баста (Египет)
- Бука, город — Термоли (Италия)
- Вистула, река — Висла (Польша)
- Вифиния — область, примерно соответствовавшая турецким вилайетам Стамбул (азиатская часть), Коджаэли, Сакарья и Болу
- Гавань Артабров, город — Лакорунья (Испания)
- Гавань Менесфея, город — Пуэрто-де-Санта-Мария (Испания)
- Гадес, город — Кадис (Испания); другие названия — Гадейры, Гадиры
- Гадрумет, город — Сус (Тунис)
- Галатия — область, примерно соответствовавшая турецким вилайетам Чанкыры, Чорум и Анкара
- Галис, река — Кызыл-Ирмак (Турция)
- Галоннес, остров — Айос-Эфстратиос (Греция)
- Гезориак, город — Булонь (Франция)
- Гела, город — Джела (Сицилия)
- Гелиополь, город — селение Эль-Матария (Египет)
- Геллеспонт, пролив — Дарданеллы (Турция)
- Гелор, город — южнее Аволы (Сицилия)
- Гем, горы — Балканы (Болгария)
- Гемероскопий, город — Дения (Испания); другое название — Дианий
- Гераклей, город — Ираклион (Греция)
- Гераклея, город — в устье реки Синни (Италия)
- Гераклея Понтийская, город — Эрегли (Турция)
- Геракловы Столпы — Гибралтарский пролив
- Герест, мыс — Мандили на острове Эвбея (Греция)

- Гермейский мыс — Картаж (Тунис)
- Гермион, город — селение Эрмиони (Греция)
- Гермополь, город — около города Дальга, почти напротив Телль-эль-Амарны (Египет)
- Гефест, мыс — Паксимади в бухте Каристос на юге Эвбеи (Греция)
- Гигарт, крепость — существовала по соседству с Ботрис (см.)
- Гиерапитна, город — Иерапетра (Крит)
- Гилгал, город — южнее города Дшилдшилья (Палестина)
- Гимнейские острова — Балеарские (Испания)
- Гипанис, река — Южный Буг (СССР)
- Гиппон-Диаррит, город — Бизерта (Тунис)
- Гирия, город — Ория (Италия)
- Гиртон, город — близ города Тирнавос (Греция)
- Гиспалис, город — Севилья (Испания)
- Горгиппия, город — Анапа (СССР); другое название — Синдская гавань
- Гордий, город — в районе впадения реки Парсук в реку Сакарья (Турция)
- Дакия — область между реками Дунай, Тисса и Прут
- Дан — пограничная область и город в Ханаане между Израилем и Иудеями в районе города Лидда (Иордания)
- Дафны, город — Телль-Дефен (Египет)
- Дедан — побережье Договорного Омана в районе города Аль-Ула
- Дерба, город — в районе Илисирь (Турция)
- Джахи — см. Финикия
- Дианий — см. Гемероскопий
- Диме, город — на побережье гавани Като-Ахайя (Греция)
- Диоскорида, остров — Сокотра (НДР Йемен)
- Диоскурия, город — Сухуми (СССР); другое название — Диоскуриада
- Долопия — область, примерно соответствовавшая нынешнему греческому ному Кардица
- Дорида — 1) прибрежная и островная область, включавшая Спорады и часть Карий (Греция и Турция); 2) область Греции у истоков реки Кифисос, ныне часть номов Фокида и Фтиотида
- Друентий, река — Дюранс (Франция)
- Дубры, город — Дувр (Великобритания)
- Египетское море — часть Средиземного у берегов Египта
- Еден — 1) Эдома — область на севере Синайского полуострова (Египет); 2) Адана — Аден
- Зама, город — Эль-Кеф (Тунис)
- Иаван — общее название Киклад и Карий
- Иасс, город — на полуострове Яссус (Греция)
- Ибер, река — Эбро (Испания)
- Иберийское море — между Испанией и Африкой
- Иберия — Испания
- Ибхет — область южнее 1-го порога Нила (Египет)
- Ида, гора — 1) Псилорити (Крит); 2) Каз (Турция)
- Илион, город — развалины в холме Гиссарлык на равнине Трои (Турция); у Гомера отождествлен с Троей (см.)
- Иллирия — область между Адриатическим морем и Дунаем от Истрии до Скодры (Югославия)
- Ильва, остров — Эльба (Италия)
- Имор — см. Амури
- Иол, город — Шершел (Алжир); другое название — Кесария
- Иолк, город — Волос (Греция)
- Иония — прибрежная и островная область, примерно соответствовавшая турецким вилайетам Измир, Айдын и частично Мугла; другое название — Лидия
- Иоппа, город — Яффа (Израиль)
- Исаврия — область Малой Азии между озером Байшехир и хребтом Эгрибурун

- Исавры, город — Зенгибар Калеси (Турция)
- Иси — см. Алашия
- Исса, остров — Вис (Югославия)
- Истм — Коринфский перешеек (Греция)
- Истр, река — Дунай
- История, город — развалины в 30 км южнее дельты Дуная (Румыния)
- Каик, река — Бакыр (Турция)
- Кайета, город — Гаэта (Италия)
- Калаврия, остров — Порос (Греция)
- Каллатис, город — Мангалия (Румыния)
- Калос Лимен, город — около селения Черноморское (СССР)
- Калхедон, город — Ускудар (Турция)
- Канны, город — Каноса-ди-Пулья (Италия)
- Каноб, город — район Абукира (Египет)
- Каппадокия — область Малой Азии между рекой Евфрат, озером Туз, рекой Кызыл-Ирмак и Таврскими горами
- Карамбис, мыс — Керемпе (Турция)
- Карианда, остров — у северо-западного побережья полуострова Бодрум при входе в залив Гюлюк, или Мандалья (Турция), принадлежит к группе Южных Спорад
- Кария — область Малой Азии между морем и примерно 29° в. д. с северной границей по 38° с. ш.
- Карпаф, остров — Карпатос (Греция)
- Картея, город — селение Гвадарранке (Испания)
- Каспатир, город — Пешавар (Индия)
- Касситериды, острова — предположительно Силли (Великобритания)
- Кау — область южнее 1-го порога Нила (Египет)
- Кафтор — Крит (Греция); другое название — Кефтиу
- Келесирия — область между Палестиной и Месопотамией по оси Дамаск — Пальмира — Евфрат
- Кельтика — Франция
- Кенополь, город — близ Оксинха (см.)
- Кере, город — Черветери (Италия)
- Керкинитида, город — Евпатория (СССР)
- Кесария, город — 1) селение Слот-Ям, или Кайсария (Израиль); 2) см. Иол
- Кефтиу — см. Кафтор
- Кизик, город — селение Балкиз (Турция)
- Киликия — область, примерно соответствовавшая турецким вилайетам Ичель (Киликия Трахя) и Адана (Киликия Педия)
- Киллена, город — Манолас (Греция)
- Кимврский мыс — Скаген (Дания)
- Кимы, город — Кими (Греция)
- Киос, город — Гемлик (Турция)
- Кирена, город — селение Шахат (Ливия)
- Кирн, остров — Корсика (Франция)
- Кирра, город — близ города Итеи (Греция)
- Кифера, остров — Китира (Греция)
- Клавда, остров — Айос-Павлос (Греция)
- Клазомены, город — Урла (Турция)
- Клисма, город — Колсум (Египет)
- Книд, город — развалины в гавани Бююклиман на полуострове Решадие (Турция)
- Коммагена — область, примерно соответствовавшая турецкому вилайету Газиантеп
- Коптос, город — Кифт (Египет)
- Коптоская пустыня — между Коптосом и Красным морем
- Коракесий, крепость — близ города Аланья (Турция)
- Корик, крепость — развалины на островке в 15 км к северо-во-

стоку от устья реки Гёксу (Турция)
Коркира, остров — Керкира (Греция)
Коссира, остров — Пантеллерия (Италия)
Краяна, остров — Маратониси (Греция)
Кремна, город — в районе озера Ковара (Турция)
Критское море — между Критом и Кикладами
Криуметопон, мыс — Сарыч (СССР)
Круни, город — Балчик (Болгария)
Кумский залив — Неаполитанский (Италия)
Кумы, город — близ озера Фузаро (Италия)
Кутайя, город — Кутаиси (СССР)
Лакедемон, город и государство — Спарта (Греция)
Лампсак, город — Лапсеки (Турция)
Ларанды, город — Караман, или Конья (Турция)
Ларисса, город — в районе города Махарды (Сирия)
Лаций — область Лацио (Италия)
Левка, остров — Змеиный (СССР)
Лептис-Магна, город — Триполи (Ливия)
Ливия — общее название Африки у греков, кроме Египта
Лигустинское море — между Италией и Испанией к северу от Корсики
Лидия — см. Иония
Ликаония — область, примерно соответствовавшая турецкому вилайету Конья
Ликия — область Малой Азии примерно по линии город Анталья — озеро Сёгют — реки Киренис и Даламан
Лилибей, город — на мысе Лилибео (Сицилия)
Лисе, город — Лежа (Албания)
Локрида, Локры — 1) области Греции: а) Локры Опунтские на западном берегу залива Эвоикос; б) Локры Озольские,

или Гесперийские, на северном побережье Коринфского залива; в) Локры Эпикнемидские на южном берегу залива Малиакос; 2) колонии Греции: а) Локры Эпизефирские, город — Локри в Италии; б) Локры, город — примерно в 50 км западнее Сабраты (Ливия)
Лорима, город — развалины в километре от побережья бухты Бузук, или Оплотики (Турция)

Мавретания — северо-западная часть Африки от Атлантического океана до Нумидии (см.) с южной границей по Сахарскому Атласу

Маврусия — область, соответствовавшая Марокко

Магнесия, полуостров — Магнесия (Греция)

Маджай — область южнее 1-го порога Нила (Египет)

Малака, город — Малага (Испания)

Маллос, город — в районе города Аяс (Турция)

Массалия (Массилия), город — Марсель (Франция)

Мелита, остров — Мальта

Мемфис, город — близ селения Мит-Рахине к юго-западу от Каира (Египет)

Меотида, озеро — Азовское море
Месембрия, город — Несебыр (Болгария)

Мессения — область, соответствовавшая нынешнему греческому ному Месиния

Метапонт, город — селение Метапonti (Италия)

Метона, город — Метони (Греция)

Мешех — страна мосхов (в верховьях рек Чороха и Куры)

Мёзия — область между реками Дунай и Дрина, Черным морем и Балканским хребтом

Мидия — область, занимавшая территорию Ирана от реки Араке вдоль южных отрогов Эльбруса и западных — Нухруда, далее по южной границе генерал-губернаторства Исфа-

- хан и по западной границе Ирана до Аракса
- Милет, город — развалины в устье реки Большой Мендерес (Турция)
- Мириада — область Малой Азии между озерами Карагёль и Кестель
- Миля, город — Милаццо (Сицилия)
- Миноя, город — южнее устья реки Платани (Сицилия)
- Миноя, остров — Монемвасия (Греция)
- Мионнес, город — развалины на мысе Кысыкъярым (Турция)
- Миос Гормос, город — селение Муссел (Египет)
- Миртойское море — между Критом и Пелопоннесом
- Миры, город — у мыса Бунда в заливе Финике (Турция)
- Мисен, мыс — Мизено (Италия)
- Мисия — область, примерно соответствовавшая турецкому вилайету Балыкесир
- Му-Кед, море — Красное
- Мунда, город — близ города Ольвера (Испания)
- Навкратис, город — развалины близ селения Телль-эль-Баруд (Египет)
- Навлох, город — селение Рометта-Марча (Сицилия)
- Навплия, город — Нафплион (Греция)
- Неаполь Скифский, город — Симферополь (СССР)
- Низир, остров — Нисирос (Греция)
- Никея, город — Изник (Турция)
- Никополь, город — развалины близ города Превезы (Греция)
- Нимфей, город — около поселка Героевка (СССР)
- Ниневия, город — развалины близ города Мосул (Ирак)
- Новые Исавры, город — Дорла (Турция)
- Новый Карфаген, город — Картахена (Испания)
- Нубия — область между 1-м и 6-м порогами Нила (Египет и Судан)
- Нумидия — область, примерно соответствовавшая алжирским вилайям Беджаия, Сетиф, Касентина, Скизда, Аннаба, Тельма, Айн Бейда и Тебесса и тунисским вилайетам Джендуба, Эль-Кеф, Сиди-Бу-Зид и Сфакс
- Одесс, город — Варна (Болгария)
- Одиссейская гавань — между сицилийскими мысами Каstellazzo и Марца в районе банки Чирче
- Ойкумена — так греки называли весь известный им обитаемый мир
- Оке, река — Амударья (СССР)
- Оксиринх, город — селение Сандафа-эль-Фар (Египет)
- Олимп — см. Феникунт
- Олимпия, город — развалины на берегу реки Алфиос примерно в 30 км от устья (Греция)
- Ольбия, город — развалины у села Парутино (СССР)
- Опикия, область — провинция Салерно (Италия)
- Ортигия, остров — Ортиджа (Сицилия)
- Орхомен, город — развалины на левом берегу реки Кифисос, в 10 км от города Петромагула (Греция)
- Оска, город — Уэска (Испания)
- Пагасейский залив — Пагаситикос (Греция)
- Пале, город — Аргостолион (Греция)
- Пальмира, город — Тадмор (Сирия)
- Памфилия — прибрежная область в вершине залива Анталья (Турция)
- Панорм, город — Палермо (Италия)
- Пантикапей, город — Керчь (СССР)
- Парфенон, мыс — Херсонес (СССР)
- Парфия — область к востоку от Мидии (см.), примерно соответствовавшая иранскому генерал-губернаторству Хорасан

- Патум, город — Тель-Абу-Ис-леман (Египет)
- Пафлагония — область, примерно соответствовавшая турецким вилайетам Зонгулдак, Кастамону и Синоп
- Пахинский мыс — Изола-делле-Корренти (Сицилия)
- Пелусий, город — развалины в 35 км к западу от города Эль-Ариш на берегу залива Эт-Тина (Египет)
- Пепареф, остров — Скопелос (Греция)
- Пергам, город — Бергама (Турция)
- Пидна, город — около города Катерини (Греция)
- Пишава, река — Нил (Египет)
- Пиренейский мыс — Креус (Испания)
- Писа, город — Пиза (Италия)
- Писа Элидская, город — существовал в 4 км северо-восточнее Олимпии (Греция)
- Писидия — область, примерно соответствовавшая турецким вилайетам Бурдур и Испарта
- Питиунт, город — Пицунда (СССР)
- Питиуса, остров — Спеце (Греция)
- Платея, остров — Бамба (Ливия)
- Понт — 1) до Митридата область, примерно соответствовавшая турецким вилайетам Самсун, Орду, Гиресун, Трабзон, Ризе и Артвин; 2) Черное море
- Популоний, город — Пьомбино (Италия)
- Празия, город — на берегу бухты Рафтис близ острова Прасо (Греция)
- Прекрасный мыс — Фарина, или Рас-Сиди-Али-эль-Мекки (Тунис)
- Пропонтида — Мраморное море • (Турция)
- Птолемаида, город — Акко (Ливан)
- Пунт (Страна Бога) — предположительно район Сомали
- Путеолы, город — Поццуоли (Италия)
- Ра, река — Волга (СССР)
- Раема, город — Рамаллах (Иордания)
- Регий, город — Реджо-ди-Калабрия (Италия)
- Речену — область на стыке южной Сирии и северной Палестины
- Ризий, город — Ризе (Турция)
- Ризон, город — селение Рисан (Югославия)
- Рода, город — у южного основания мыса Креус, близ горы Сан-Педро-де-Рода, предположительно — город Росас (Испания)
- Родан, река — Рона (Франция)
- Сава — область в Южной Аравии со столицей в городе Марибе (современный Мудароба в НДР Йемен)
- Сагунт, город — Сагунто (Испания)
- Саис, город — развалины близ селения Са-эль-Хагар (Египет)
- Саламин, город — развалины в 5,5 км к северо-северо-западу от Фамагусты (Кипр)
- Салент, город — селение Кальяно-дель-Капо (Италия)
- Салентинский мыс — Санта-Мария-ди-Леука (Италия)
- Салмидесс, город — Мидье, или Кыйикёй (Турция)
- Самний — область, примерно соответствовавшая нынешним итальянским провинциям Авеллино и Беневенто
- Сарапаны, крепость — поселок Шорапани (СССР)
- Сардонское море — между Сардинией и Балеарскими островами
- Сарпедонский мыс — Инджекум (Турция)
- Селевкия, город — развалины около Багдада (Ирак)
- Сепий, мыс — Трикери (Греция)
- Сигей, город — в районе селения Кумкале (Турция)
- Сиде, город — развалины в гавани Селимие залива Анаталья (Турция)
- Сидон, город — Сайда (Ливан)

- Симира, город — на северном берегу устья реки Эль-Кебир (Сирия)
- Синдская Гавань — см. Горгиппия
- Синну — крепость в районе мыса Рас-Селата (Ливан)
- Сирийский мыс — Инджебурун (Турция)
- Скамандр, река — Малый Мендерес (Турция)
- Скиллейский мыс — Пещо (Италия)
- Скодра, город — Шкодер (Албания)
- Солима, гора — Акдаг (Турция)
- Солы, город — Мерсин (Турция)
- Стимфал, город — Кастанья (Греция)
- Стойхадские острова — Йерские (Франция)
- Столпы Мелькарта — Гибралтарский пролив
- Страна Бога — см. Пунт
- Сюмболон Лимен — Балаклавская бухта (СССР)
- Тавр — 1) горный хребет в Турции; 2) Крымские горы (СССР)
- Таврида, полуостров — Крым (СССР)
- Таг, река — Тахо (Испания)
- Тадер — см. Теодор
- Танаис, город — около поселка Недвиговка (СССР)
- Танаис, река — Дон (СССР)
- Танис, город — селение Сан-эль-Хагар (Египет)
- Тарант (Тарент), город — Таранто (Италия)
- Тарквинии, город — Таркуиния (Италия)
- Тартесс, река — Гвадалквивир (Испания)
- Тахомпсо, остров — в районе 2-го порога Нила
- Тенедос, остров — Гёкчеада (Турция)
- Теодор, река — Сегура (Испания); другое название — Тадер
- Тил-Барсиб, город — Тель-Ахмар, на восточном берегу Евфрата (Сирия)
- Тингис, город — Танжер (Марокко)
- Тир, город — Сур (Ливан)
- Тира, город — Белгород-Днестровский (СССР)
- Тиреатикус, бухта — Астрос (Греция)
- Тирея, город — Киверион (Греция)
- Тириинф, город — развалины севернее города Нафплион (Греция)
- Томы, город — Констанца (Румыния)
- Трапезунт, город — Трабзон (Турция)
- Триッカ, город — Трикала (Греция)
- Троя, город — предположительно то же, что город этрусков Полиохни на восточном берегу острова Лемнос; у Гомера отождествляется с Илионом (см.)
- Тубал — самоуправляющаяся область Ассирии, занимавшая турецкие вилайеты Мараш и частично Адана, населенная тибаренами; это название иногда распространялось также на Киликию и Каппадокию (см.)
- Турдетания — область, занимавшая испанские провинции Уэльва, Севилья, Малага и Кадис
- Уадж-Ур, море — Красное («Великая Зелень»)
- Уауат — область южнее 1-го порога Нила (Египет)
- Утика, город — селение Хеншур-Бу-Шатер (Тунис)
- Фанагория, город — около поселка Сенная (СССР)
- Фармакусса, остров — Фармакониси (Греция)
- Фарос, остров — Хвар (Югославия)
- Фаселида, город — развалины на полуострове Текирова на западном берегу залива Анталья (Турция)
- Фасис, город — Поты (СССР)
- Фасис, река — Риони (СССР)

- Феник, город — развалины на левом берегу реки Калясы в 4 км от ее впадения в Бистрицу (Албания)
- Феникс, город — Финикс (Турция)
- Феникунт, гора — Тахталыдаг (Турция); другое название — Олимп
- Ферея, город — существовал на месте нынешнего города Велестинон в Фессалии (см.) (Греция)
- Фермодонт, река — Терме (Турция)
- Феры, город — Турия (Греция)
- Фессалия — область, примерно соответствовавшая ному Лариса (Греция)
- Феупросопон, мыс — Эль-Мина (Ливан)
- Фивы, город — 1) развалины на левом берегу Нила напротив Луксора (Египет); 2) город в Греции
- Филиппы, город — развалины близ города Элефтеруполис (Греция)
- Финик, город — на берегу бухты Финикия (Крит)
- Финикия — область, соответствовавшая современному Ливану (кроме мухафазы Бека) и сирийским мухафазам Латакия и Тартус; другое название — Джахи
- Фланатский залив — Риекский (Югославия)
- Фогарм — область Армении между Ассирией и Понтом (Турция)
- Форик, город — селение Торикон (Греция)
- Форум Юлиев, город — Фрежюс (Франция)
- Фракия — область, в основном совпадавшая с нынешней территорией Болгарии
- Фригия — область, примерно соответствовавшая турецким вилайетам Кютахья, Эскишехир, Ушак, Афьон и Денизли
- Фригия Малая (Фригия Геллеспонтская) — область на южном побережье Мраморного моря между Троадой и Вифинией (части турецких вилайетов Чанаккале, Балыкесир и Бурса)
- Фукинское озеро — Фучино (Италия)
- Халкида, город — Халкис (Греция)
- Хапи, река — Нил (Египет)
- Хар — общее название Сирии и Финикии
- Харран, город — селение Карры на реке Балих, или Велик (Сирия)
- Херсонес Таврический, город — Севастополь (СССР)
- Херсонес Фракийский, полуостров — Галлипольский (Турция)
- Хилмад — область на северном берегу Персидского залива (Ирак и Иран)
- Хоб, река — Хоби (СССР)
- Шат — область южнее 1-го порога Нила (Египет)
- Эбесс, город — Ивиса (Балеарские острова; Испания)
- Эги, город — Эдесса (Греция)
- Эгиале, город — развалины на берегу бухты Айия-Ана, или Эйялис, на острове Аморгос (Греция)
- Эгилия, остров — Антикира (Греция)
- Экном, мыс — Дуэрокке (Сицилия)
- Элатея, город — Элатия (Греция)
- Элаф, город — Эйлат, или Элат (Израиль)
- Элевсин, город — Элефсис (Греция)
- Элефантина — остров на Ниле напротив Асуана (Египет)
- Энусские острова — Инусе (Греция)
- Эолия — прибрежная и островная область, включавшая часть турецких вилайетов Чанаккале, Балыкесир и Измир
- Эпидавр, город — селение Палеа-Эпидаврос (Греция)
- Эпидамн, город — Дуррес (Албания)

- Эпир — область между Адриатическим морем и Охридским озером от Скодры до залива Амвракикос (Албания и Греция)
- Эпифания, город — около селения Якаджик, или Паяс (Турция)
- Эритея, остров — Леон (Испания)
- Эритрейское море — Индийский океан
- Этрурия — государство, занимавшее территорию нынешней Тосканы (области Арещо, Гросето, Ливорно, Лукка, Масса-э-Каррара, Пиза, Пистойя, Сиена и Флоренция) и часть Лация (области Витербо и Рим — до Тибра)
- Эфес, город — развалины южнее устья реки Малый Мендерес (Турция)
- Эфира, остров — Ипсили (Греция)
- Эцион-Гебер, город — Акаба (Иордания)
- Яксарт, река — Сырдарья (СССР)

РУБРИКИ

| | |
|--|-----|
| Парод. Время и место действия: XX век, театр | 7 |
| Эписодий I. Время и место действия: 4—2-е тысячелетия до н. э., юго-восточная часть Средиземного моря | 19 |
| Стасим первый. Усир | 52 |
| Эписодий II. Время и место действия: 3-е тысячелетие — XIII век до . э., Эгейское море | 69 |
| Стасим второй. Аполлон | 95 |
| Эписодий III. Время и место действия: XI—VI века до н. э., западная часть Средиземноморья | 117 |
| Стасим третий. Мелькарт | 146 |
| Эписодий IV. Время и место действия: VI—II века до н. э., центральная и восточная части Средиземного моря | 171 |
| Стасим четвертый. Посейдон | 211 |
| Эписодий V. Время и место действия: II век до н. э. — II век н. э., все Средиземноморье | 253 |
| Стасим пятый. Нептун | 282 |
| Эписодий VI. Время и место действия: V век до н. э. — II век н. э, Черное море | 343 |
| Стасим шестой. Диоскуры | 373 |
| Эксод. Время и место действия: XX век, театр | 387 |
| Синхронистическая таблица важнейших событий до возвышения Рима | 392 |
| Библиотека | 403 |
| Справочник для иноземцев | 405 |

Научное издание

Снисаренко Александр Борисович

ЭВПАТРИДЫ УДАЧИ

ТРАГЕДИЯ АНТИЧНЫХ МОРЕЙ

Заведующий редакцией *Ю. И. Смирнов*

Редактор *Т. Н. Альбова*

Художественный редактор *Е. Я. Радомысльский*

Технический редактор *Р. К. Чистякова*

Корректоры *Т. С. Александрова, А. Г. Михайлюк*

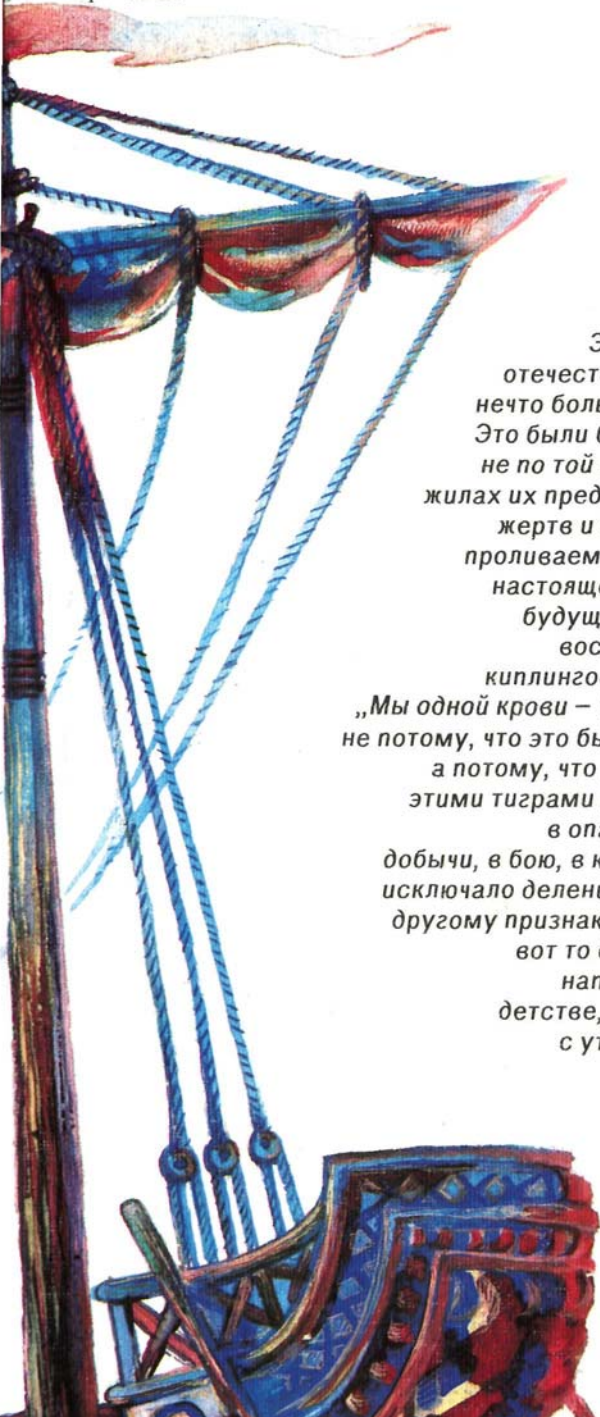
ИБ № 1546

Сдано в набор 17.08.89. Подписано в печать 18.06.90. М-15650. Формат 84×108 ¹/₃₂. Бумага офсетная № 2. Гарнитура литературная. Печать офсетная. Усл.-печ. л. 21,84. Усл. кр.-отт. 57,76. Уч.-изд. л. 22,7. Тираж 104 000 экз. Изд. № 4368—88. Заказ № 1135. Цена 2 р. 40 к.

Издательство «Судостроение», 191065 Ленинград, ул. Гоголя, 8.

Можайский полиграфкомбинат В/О «Совэкспорткнига» Государственного комитета СССР по печати.
143200, Можайск, ул. Мира, 93.

ТРАГЕДИЯ АНТИЧНЫХ МОРЕЙ



Эти люди не имели отечества, их объединяло нечто большее: общее дело. Это были братья по крови – не по той крови, что текла в жилах их предков, а по крови их жертв и еще собственной, проливаемой в беспокойном настоящем ради неясного будущего. Они не могли воскликнуть подобно киплинговскому Шер-Хану: „Мы одной крови – ты и я!“. Не могли не потому, что это было бы неправдой, а потому, что провозглашенное этими тиграми моря равенство – в опасности, в дележе добычи, в бою, в кутежах – напрочь исключало деление по какому-либо другому признаку. Язык и имена – вот то единственное, что напоминало им об их детстве, что связывало их с утерянной родиной.